



SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES
Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
7º periodo de sesiones
Punto 23 del orden del día

COMSAR 7/23
20 febrero 2003
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

Sección	Página
1 CUESTIONES GENERALES	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)	9
4 CUESTIONES SOBRE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS RELACIONADAS CON LA UIT	13
5 SERVICIOS SATELITARIOS (INMARSAT Y COSPAS-SARSAT)	14
6 RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA, INCLUIDOS FALSOS ALERTAS E INTERFERENCIAS	18
7 CUESTIONES RELATIVAS A BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE 1979 Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMSSM	21
8 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS SOLAS Y SAR RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	27
9 RADIOCOMUNICACIONES DE PUENTE A PUENTE	35
10 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO	36
11 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y LAS TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS	38
12 REVISIÓN DEL MANUAL IAMSAR	39

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.

Sección	Página
13 ELABORACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE	40
14 REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO NAVTEX	42
15 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO (RESOLUCIÓN A.809(19)) A FIN DE EXIGIR MEDIOS PARA LA SUJECIÓN DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS A SUS USUARIOS	43
16 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	44
17 ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SMSSM PARA LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS A BORDO DE LOS BUQUES A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS	52
18 ENMIENDAS AL CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE SUSTENTACIÓN DINÁMICA Y AL CÓDIGO NGV 1994 – PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA SUPRIMIDO POR EL MSC 76	54
19 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN Y DEL CONVENIO DE SALVAMENTO MARÍTIMO PARA TRATAR LA CUESTIÓN DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	54
20 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL 8º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ	56
21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004	59
22 OTROS ASUNTOS	59
23 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	60

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 7º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
- ANEXO 2 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ENMIENDAS AL MANUAL DEL SERVICIO INTERNACIONAL SAFETYNET
- ANEXO 3 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LA FUTURA RETIRADA DE LOS SERVICIOS DE INMARSAT-A POR INMARSAT LTD
- ANEXO 4 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE DIRECTRICES PARA LAS ADMINISTRACIONES SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE LOS FALSOS ALERTAS
- ANEXO 5 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA IV/15.9 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 6 ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 10ª REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
- ANEXO 7 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE COLABORACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y LOS BUQUES DE PASAJE (DE CONFORMIDAD CON LA REGLA V/7.3 DEL CONVENIO SOLAS)
- ANEXO 8 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ORIENTACIONES SOBRE ASPECTOS DE RESPONSABILIDAD, INCLUIDA LA RESPONSABILIDAD CIVIL, RELACIONADOS CON EL USO DEL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA Y EVALUACIÓN DE SU UTILIZACIÓN EN LOS CASOS DE EMERGENCIA
- ANEXO 9 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE NORUEGA
- ANEXO 10 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CONVENIOS SOLAS Y SAR
- ANEXO 11 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MANUAL INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (MANUAL IAMSAR)
- ANEXO 12 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN Y EL POSIBLE RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE NOTIFICADOS PARA SU UTILIZACIÓN EN EL SMSSM

- ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIOAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)
- ANEXO 14 DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL COMITÉ TÉCNICO 80 DE LA COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL
- ANEXO 15 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA
- ANEXO 16 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE
- ANEXO 17 PROYECTO DE RECOMENDACIÓN SOBRE PRESCRIPCIONES FUNCIONALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES
- ANEXO 18 PROYECTO DE CIRCULAR COMSAR SOBRE ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SMSSM PARA LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS A BORDO DE LOS BUQUES A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 19 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 8

1 CUESTIONES GENERALES

1.1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento celebró su 7º periodo de sesiones del 13 al 17 de enero de 2003 en la sede de la Organización bajo la Presidencia del Sr. V. Bogdanov (Federación de Rusia). El Vicepresidente, Sr. U. Hallberg (Suecia), también estuvo presente.

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

ALEMANIA	ISRAEL
ARGELIA	ITALIA
ARGENTINA	JAPÓN
AUSTRALIA	LETONIA
BAHAMAS	LÍBANO
BANGLADESH	LIBERIA
BÉLGICA	LITUANIA
BRASIL	MALASIA
CANADÁ	MALTA
CHILE	MARRUECOS
CHINA	MÉXICO
CHIPRE	NIGERIA
COLOMBIA	NORUEGA
CROACIA	PAÍSES BAJOS
CUBA	PANAMÁ
DINAMARCA	PERÚ
ECUADOR	POLONIA
EGIPTO	PORTUGAL
ESPAÑA	REINO UNIDO
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR
FEDERACIÓN DE RUSIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FILIPINAS	RUMANIA
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUDÁFRICA
GRECIA	SUECIA
INDONESIA	TURQUÍA
IRÁN	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También estuvieron representados los organismos especializados de las Naciones Unidas y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales siguientes:

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS
REFUGIADOS (ACNUR)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
AGENCIA ESPACIAL EUROPEA (AEE)
COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (CE)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
COSPAS-SARSAT
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y se refirió a las distintas actividades de la Organización durante 2002, en el que, además de las reuniones periódicas de los distintos órganos de la OMI, se habían concluido con éxito dos conferencias internacionales, a saber:

- la Conferencia Diplomática para adoptar un Protocolo relativo al Convenio de Atenas, 1974; y
- la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima.

Con respecto a la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima, el Secretario General manifestó su satisfacción por los resultados positivos obtenidos en todos los aspectos, y por el régimen reglamentario de sólidas bases del que se dispone ahora sobre el cual construir una infraestructura adecuada en materia de protección marítima destinada a prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra el transporte marítimo. La Conferencia se celebró del 9 al 13 de diciembre de 2002, simultáneamente al MSC 76, y se ha informado al Subcomité en el presente periodo de sesiones de las decisiones de ambas reuniones que guardan relación con su programa de trabajo.

El Secretario General recordó que una de las cuestiones que el MSC 76 remitió al Subcomité para que la examinara y le asesorara al respecto estaba relacionada con los **lugares de refugio**, cuestión que adquirió mayor importancia tras el hundimiento del petrolero **Prestige** a la altura de la costa noroccidental de España en noviembre de 2002, en el que, afortunadamente, no se había producido ninguna pérdida de vidas. Cuando se le informó del suceso, el Secretario General expresó su solidaridad con las víctimas y lamentó el impacto que había tenido el siniestro en el medio marino y en el sector pesquero y otros sectores que se vieron afectados por los derrames de hidrocarburos del buque. Posteriormente instó a todos los interesados, particularmente al Estado de abanderamiento y a la sociedad de clasificación en cuestión, a que

ultimaran sus informes sobre la investigación del siniestro lo antes posible y presentaran sus conclusiones a la OMI sin demora, de modo que la Organización pudiese responder rápidamente a cualquier recomendación sobre medidas correctivas, a fin de que las propuestas de todas las partes interesadas se incorporasen en el sistema de la OMI con la mayor rapidez y eficacia posibles.

A continuación, el Secretario General reiteró su firme opinión de que la OMI debería considerarse, siempre y sin excepción, como el **único** foro en el que se examinasen y adoptasen las normas sobre seguridad y prevención de la contaminación relacionadas con el transporte marítimo internacional, y que la aplicación regional, y aún más la unilateral, a los buques de pabellón extranjero de prescripciones nacionales que van más allá de las normas de la OMI, sería perjudicial para el transporte marítimo internacional y para el funcionamiento de la propia Organización y, por tanto, se debía evitar.

En las observaciones pronunciadas para concluir el MSC 76, el Secretario General también había declarado que la supervisión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) no era responsabilidad de la OMI. No obstante, la CONVEMAR había asignado determinadas competencias importantes a la Organización, y, por tanto, le complacería que la OMI mantuviese deliberaciones sobre cualesquiera cuestiones relacionadas con el accidente del **Prestige** que entren en el ámbito de competencia de la Organización.

Debido al amplio interés suscitado por el accidente, especialmente en la región más afectada, y a la gran publicidad que los medios de comunicación le habían dado, el MSC 76 había decidido ampliar la fecha límite del 15 de febrero de 2003 para la presentación de propuestas sobre nuevos puntos de programas de trabajo acerca de cuestiones relativas al accidente del **Prestige**, y también incluir un punto sobre **Lugares de refugio** en el orden del día del MSC 77.

Con respecto a los lugares de refugio, el MSC 76 había pedido al Subcomité que examinara los resultados del NAV 48, a saber, el proyecto de Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexo y el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el establecimiento de Servicios de Asistencia Marítima, con miras a determinar si están en conflicto con los procedimientos SAR existentes. El asesoramiento del Subcomité sobre este y otros aspectos de la cuestión será de gran ayuda para el MSC 77, así como para el NAV 49, al que el MSC ha autorizado a ultimar los dos proyectos de resoluciones antes de presentarlos directamente a la vigésimo tercera Asamblea para su adopción.

Como parte de las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y a facilitar la labor de la Conferencia Diplomática, el MSC 76 adoptó una resolución sobre las normas de funcionamiento de los **sistemas de alerta de protección del buque**, y pidió al Subcomité que las examinase y asesorase oportunamente al MSC 77 sobre si era necesario introducir alguna enmienda a las mismas.

Tras la adopción por la última Asamblea de la resolución A.920 sobre el **examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar**, el Subcomité había examinado, con carácter provisional, esta cuestión en su último periodo de sesiones, y el Secretario General reiteró su preocupación principal con respecto a los sucesos en los que estuviesen involucradas personas rescatadas en el mar y/o solicitantes de asilo, refugiados y polizones, de que, salvo que la cuestión se considerase en todos sus aspectos y se adoptasen las medidas oportunas, se podía repercutir de manera negativa en la integridad del

sistema de búsqueda y salvamento que la Organización había puesto en práctica mundialmente para beneficio de todas las personas halladas en peligro en el mar. Desde la celebración del último periodo de sesiones del Subcomité, dos periodos de sesiones del MSC y varias otras reuniones habían tratado exhaustivamente la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar. En julio de 2002 se celebró una reunión de los organismos y programas de las Naciones Unidas en la sede del ACNUR con objeto de que todos esos órganos consideraran un enfoque coordinado de la cuestión; y en septiembre del 2002 se había celebrado en Suecia una reunión oficiosa para examinar puntos específicos identificados por el MSC 75. Los informes de ambas reuniones se han remitido al Subcomité para que los examine y adopte las medidas que estime oportunas, incluida la finalización del proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS y al Convenio SAR, a fin de que el MSC 77 lo examine con miras a su aprobación y adopción formal en el MSC 78; y también se espera que un informe sobre la marcha de las actividades relacionadas con esta cuestión, se presente, por conducto del MSC 77 y del Consejo, en la vigésimo tercera Asamblea de conformidad con la resolución A.920(22).

El Secretario General se refirió después a la autorización que el MSC 75 dio al Subcomité de que enmendase, de ser necesario y teniendo en cuenta los resultados de la segunda reunión preparatoria de la Conferencia de la UIT, la **postura de la OMI sobre cuestiones relativas a los servicios marítimos** para presentarla a la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, que está prevista celebrarse en Ginebra en junio/julio de 2003.

A continuación rindió homenaje al Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento que, desde su establecimiento y primera reunión en 1993, ha contribuido significativamente al desarrollo de una **base administrativa y reglamentaria armonizada para un sistema SAR mundial**, mediante la preparación de enmiendas al Convenio SAR, al Manual IAMSAR y al anexo 12 del Convenio de la OACI, así como la elaboración de varias directrices conexas. El Subcomité examinará el informe de la novena reunión del Grupo mixto de trabajo, que se celebró en Hong Kong (China) en septiembre/octubre de 2002, y, en particular, cuestiones tales como las **operaciones de salvamento en gran escala**, y las propuestas de enmienda al Manual IAMSAR.

Además de los temas resaltados anteriormente, el Secretario General destacó los siguientes puntos importantes del orden del día del Subcomité:

- **la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;**
- **las radiocomunicaciones de puente a puente;**
- **los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas;**
- **el procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite;**
- **la revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX;**
- **la armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS; y**
- **el examen de las normas de funcionamiento por lo que respecta a los medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos.**

El Secretario General destacó que el Subcomité tenía un orden del día muy cargado y algunos asuntos complejos que abordar, pero manifestó que confiaba en que lograría hacer las necesarias contribuciones técnicas y operacionales a los esfuerzos de la OMI orientados a mejorar la seguridad de la vida en el mar y la protección marítima y del medio ambiente.

Aprobación del orden del día

1.5 El Subcomité aprobó el orden del día que figura en el anexo 4 del documento COMSAR 7/2/2, el cual, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, se recoge en el anexo 1. El Subcomité acordó, en general, observar en su labor las anotaciones al orden del día provisional que figuran en el documento COMSAR 7/1/1, enmendado.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota, en general, de las decisiones y observaciones (COMSAR 7/2, COMSAR 7/2/1 y COMSAR 7/2/2) referentes a su labor del DE 45, el NAV 48, el MSC 75 y el MSC 76, y las tuvo en cuenta al debatir los puntos pertinentes del orden del día.

2.2 El Subcomité tomó nota, en particular, de la petición hecha a todos los subcomités por el MSC 72 (MSC 72/23, párrafo 15.16) para que, en su trabajo, y con carácter prioritario, pusiesen en práctica el Proceso de análisis del factor humano (PAFH) expuesto en la circular MSC/Circ.878/MEPC/Circ.346, y para que presentasen información sobre la experiencia adquirida durante la aplicación de dicho Proceso a fin de que pueda mejorarse, petición que el Comité tendrá en cuenta en su labor, según proceda.

2.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 76 había observado (MSC 76/2/Add.1, párrafo 8) que, al examinar el documento C 89/12/3 (Chipre, Filipinas y la CIOSL), el C 89 había pedido a los comités y, a través de éstos, a sus órganos auxiliares que, cuando elaborasen nuevos instrumentos o enmiendas a los que ya estuviesen en vigor, se asegurasen de que éstos fuesen coherentes y que no entraran en conflicto con otros instrumentos o el derecho internacional y de que no pudiesen interpretarse ni usarse de forma que entrasen en conflicto con tales instrumentos, en particular, con los referidos a los derechos humanos. El Comité pidió a la Secretaría que informase a los subcomités de esta decisión del Consejo y que se la recordase cuando fuera necesario.

3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PLAN GENERAL DEL SMSSM

3.1 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría, siguiendo sus instrucciones y utilizando la información recibida de los Gobiernos con posterioridad a enero de 2002, había expedido en abril, octubre y noviembre de 2002, respectivamente, las notas Corr.5, Corr.6 y Corr.7 que enmiendan la circular GMDSS/Circ.8 (Plan general).

3.2 La Secretaría informó al Subcomité que desde la fecha de expedición de las circulares GMDSS/Circ.8/Corr.6 y Corr.7 había recibido de Argentina, Francia, la República Islámica del Irán, Lituania, Noruega, Ucrania y Uruguay información actualizada principalmente sobre las instalaciones de la zona marítima A1/A2 y las instalaciones NAVTEX. La Secretaría tenía previsto publicar en abril/mayo de 2003 la circular GMDSS/Circ.8/Corr.8.

3.3 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 7/3 (Finlandia) en el que se facilita información sobre los servicios de correspondencia pública que presta Radio Turku. En particular, se observó que las llamadas se transmiten en las bandas de frecuencia de ondas métricas y hectométricas. Los servicios se iniciaron el 21 de junio de 2002 y continuarán a título de prueba hasta nuevo aviso.

3.4 Tras haber tomado nota de la información antedicha, el Subcomité pidió a los Estados Miembros que comprobaran la exactitud de los datos nacionales que figuran en las circulares GMDSS/Circ.8/y correcciones, remitieran a la Secretaría toda enmienda necesaria, tan pronto como fuese posible, y respondieran a la circular MSC/Circ.684, si aún no lo han 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

Generalidades

3.5 El Subcomité observó que el Comité, tras recordar que el MSC 75 había tomado nota de que algunas delegaciones asistentes al COMSAR 6 habían indicado que necesitaban más tiempo para examinar las enmiendas propuestas al Manual del servicio internacional SafetyNET y había acordado examinarlas con miras a su adopción en el MSC 76, había considerado los siguientes documentos:

- .1 MSC 76/22/6 (Secretaría), en el que se recoge una propuesta de enmiendas al Manual del servicio internacional SafetyNET, junto con el pertinente proyecto de circular MSC; y
- .2 MSC 76/22/9 (Federación de Rusia), en el que se propone conservar en el Manual la posibilidad de dirigir no sólo los mensajes SAR sino también los mensajes/radioavisos náuticos y de información meteorológica hacia las zonas temporales, ya sean circulares o rectangulares, definidas por el remitente (proveedor SafetyNET), según se describen en el actual anexo 6 (Direccionamiento de los mensajes) del Manual.

Tras examinar la cuestión, el MSC 76 adoptó las enmiendas propuestas y aprobó la circular anotada MSC/Circ.1064 sobre Enmiendas al Manual del servicio internacional SafetyNET, y decidió que las enmiendas deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2004, y pidió al COMSAR 7 que examinara más a fondo el documento MSC 76/22/9 y presentara sus observaciones y propuestas al MSC 77.

3.6 El Subcomité examinó brevemente los documentos COMSAR 7/3/1 (OHI), que contiene una lista revisada de coordinadores de zonas NAVAREA, y MSC 76/22/9 (Federación de Rusia), relativo al proyecto de enmiendas del Manual del servicio internacional SafetyNET, y tomó nota del documento COMSAR 7/INF.3, en el que se recoge un informe del Presidente del Panel coordinador de los servicios internacionales NAVTEX.

3.7 A fin de examinar en detalle los documentos mencionados en el párrafo 3.6 *supra*, el Subcomité estableció el Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (GT 3) bajo la presidencia del Sr. R. Swanson (Estados Unidos) y le encomendó que preparase:

- .1 un proyecto de circular COMSAR con la Lista de coordinadores de zonas NAVAREA, que sustituya a la circular COMSAR/Circ.24;

- .2 observaciones y propuestas a la luz del documento MSC 76/22/9; y
- .3 recomendaciones y/o propuestas sobre la mejora de los servicios ISM,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (GT 3)

3.8 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo (COMSAR 7/WP.3), el Subcomité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Lista de coordinadores NAVAREA

3.9 El Subcomité, al enmendar la circular COMSAR/Circ.24 - Lista de coordinadores NAVAREA, aprobó el proyecto de circular COMSAR y pidió la Secretaría que la publique como circular COMSAR/Circ.30. Se invitó al Comité a refrendar las medidas adoptadas.

Enmiendas al Manual del servicio internacional SafetyNET

3.10 El Subcomité observó que el diagrama de NAVAREA/METAREA que se recoge en la figura 3 (página 7 de la versión inglesa) del Manual del servicio internacional SafetyNET es erróneo; específicamente, los límites entre NAVAREA XI y XIII aparecen de manera incorrecta en el sector suroccidental de NAVAREA XIII. Este error también se reproduce en el soporte lógico de ETM de Inmarsat-C y en la codificación de los receptores LIG actuales, con la consecuencia de que los mensajes de NAVAREA XIII no se reciben adecuadamente en toda la zona NAVAREA XIII.

3.11 El Subcomité convino en que debía sustituirse el diagrama. Las consecuencias de este cambio respecto del equipo actual de Inmarsat-C son tales que únicamente el nuevo equipo de Inmarsat-C, producido después (del 1 de enero de 2005) debería incorporar este cambio. No se debería modificar el equipo existente. Por consiguiente, el Subcomité también acordó que, contrariamente a las directrices operacionales en vigor, la posibilidad de dirigir mensajes a zonas geográficas temporales que se señala en el párrafo 4.5 del Manual podía utilizarse con carácter excepcional para los avisos náuticos en esta zona específica, mientras el problema subsista, y elaboró el proyecto de circular MSC/Circ.1064/Add.1, que figura en el anexo 2, e invitó al MSC 77 a que lo apruebe.

3.12 El Subcomité pidió a la Secretaría que incluya el diagrama correcto de NAVAREA/METAREA mencionado en el párrafo 3.10 cuando se publique una versión revisada del Manual del servicio internacional SafetyNET de la IMO, a fin de tener en cuenta las enmiendas adoptadas que se recogen en la circular MSC/Circ.1064. Se invitó al Comité a que sancione las citadas medidas adoptadas por el Subcomité sobre este tema.

Informe del Presidente del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX

3.13 El Subcomité también examinó el informe del Presidente del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX (COMSAR 7/INF.3) sobre la situación en todo el mundo de los servicios NAVTEX y las cuestiones que actualmente estaba abordando el Panel, y señaló que dicha labor seguía siendo dominada por cuestiones relativas a la interferencia entre estaciones del servicio internacional NAVTEX. Además de tratar situaciones específicas de interferencia, el Panel continuó colaborando con las Administraciones y otras organizaciones interesadas respecto

de medidas para evitar las interferencias. Tales medidas incluyen la colaboración con la Organización Meteorológica Mundial a través de su Grupo de expertos en servicios de seguridad marítima, para examinar la posibilidad de introducir abreviaturas y formatos normalizados para la transmisión de predicciones meteorológicas en todo el mundo, a fin de acortar dichos mensajes. También se alienta a las administraciones a que trasladen las transmisiones en el idioma nacional o de información que se difunde en cumplimiento de prescripciones nacionales a las transmisiones nacionales para reducir el volumen de datos transmitidos a través del Servicio internacional NAVTEX. El plazo para efectuar este traslado sigue siendo el 1 de enero de 2005, de conformidad con la circular COMSAR/Circ.28, si bien el Panel manifestó su preocupación de que las administraciones pertinentes habían mostrado poca inclinación por respetar este plazo.

PROCEDIMIENTOS PARA RESPONDER A LOS ALERTAS POR LSD

3.14 El Subcomité recordó que el MSC 72, al sancionar una propuesta del COMSAR 4, había decidido incluir en su programa de trabajo un nuevo punto, con alto grado de prioridad, sobre los "Procedimientos para responder a los alertas por LSD", y le había asignado dos periodos de sesiones para su ultimación.

El MSC 74 se mostró de acuerdo con una propuesta del COMSAR 5 e incluyó el punto "Procedimientos para responder a los alertas por LSD" en el orden del día provisional del COMSAR 6.

El MSC 74 sancionó la decisión del COMSAR 5 de publicar la circular COMSAR/Circ.25 sobre el procedimiento para responder a los alertas de socorro por LSD procedentes de los buques, que revoca las circulares COMSAR/Circ.2 y COMSAR/Circ.21.

3.15 El Subcomité también recordó que en su 6º periodo de sesiones había tomado nota de la opinión del grupo especial de trabajo de que la circular COMSAR/Circ.25, sobre el procedimiento para responder a los alertas de socorro por LSD procedentes de los buques, todavía era pertinente como orientación para los operadores a bordo de los buques.

El COMSAR 6 acordó que la recomendación M.541-8 del UIT-R sobre los procedimientos de explotación para la utilización de equipos de llamada selectiva digital en el servicio móvil marítimo no estaba totalmente en consonancia con la circular COMSAR/Circ.25, y pidió a la Secretaría que informase a la Comisión de estudio 8 del UIT-R de los cambios que eran necesarios en la recomendación M.541-8 para armonizarla con la circular COMSAR/Circ.25.

3.16 Tras tomar nota de la información antedicha y teniendo en cuenta que no se habían recibido documentos substanciales en relación con este punto del orden del día en dos periodos de sesiones consecutivos, el Subcomité invitó al MSC 77 a que suprimiera el punto del orden del día titulado "Procedimientos para responder a los alertas por LSD" de su programa de trabajo.

INFORME DE LA 12ª REUNIÓN DE COOPERACIÓN REGIONAL SOBRE EL SMSSM EN LOS MARES BÁLTICO Y DE BARENTS

3.17 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 7/INF.2 (Polonia) en el cual se informa de los resultados de la 12ª Reunión de cooperación regional sobre el SMSSM en los mares Báltico y de Barents (BBRC/GMDSS-12), que se celebró en Gdynia (Polonia) del 1 al 3 de octubre de 2002.

4 CUESTIONES SOBRE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS RELACIONADAS CON LA UIT

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA COMISIÓN DE ESTUDIO 8 DEL UIT-R SOBRE RADIOCOMUNICACIONES

Generalidades

4.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había refrendado la decisión del COMSAR 6 de encomendar a la Secretaría que enviara al Grupo de trabajo 8B de la UIT, que se reunió en mayo de 2002, una declaración de coordinación respecto de las enmiendas a la recomendación UIT-R M.493-10.

La declaración de coordinación de la OMI se publicó como documento 8B/206-E en el UIT-R.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA MUNDIAL DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT

Generalidades

4.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había aprobado la postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2003 (CMR-03) relativos a cuestiones vinculadas con los servicios marítimos, conforme a lo elaborado por el COMSAR 6, con miras a presentarla en primer lugar a la Reunión preparatoria de la Conferencia (CPM02-2) y posteriormente a la CMR-03 (cuya celebración se volvió a planear para junio-julio de 2003) en Ginebra (Suiza)).

El Comité encargó a la Secretaría que pusiera en conocimiento de la CPM02-2 la postura de la OMI e informara de los resultados al respecto en el COMSAR 7, el cual, si fuera necesario, podría modificar o ajustar la postura de la OMI, con miras a exponerla en la CMR-03.

Constitución de un grupo de trabajo (GT 2)

4.3 A fin de examinar el documento COMSAR 7/4 (Secretaría) sobre el resultado de la segunda reunión preparatoria de la Conferencia (CPM02-2) y analizar la postura de la OMI a la luz de dicho resultado, el Subcomité constituyó un grupo de trabajo (aspectos técnicos) bajo la presidencia del Sr. M. Rambaut (Reino Unido) y le pidió que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, proceda a:

- .1 enmendar o ajustar, si es necesario, la postura de la OMI ante la CMR-03; y
- .2 formular las observaciones y/o las recomendaciones apropiadas,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos)

4.4 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) (COMSAR 7/WP.1), el Subcomité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

4.5 El Subcomité acordó que no era necesaria ninguna modificación ni ajuste en la postura de la OMI y encomendó a la Secretaría que informe de ella a la CMR-03. Se invitó al Comité a que sancionara las medidas adoptadas.

4.6 Al examinar la postura de la OMI ante la CMR-03, el Subcomité indicó que por lo que respecta a la utilización del SIA en las aeronaves de búsqueda y salvamento, era necesario elaborar un formato normalizado de número de identificación móvil marítimo. Este formato debería ser completamente distinto de las ISMM utilizadas por los buques, las llamadas a grupos y las estaciones costeras. Un ejemplo de dicho formato podría ser el siguiente:

- .1 111 MID X₁ X₂ X₃ donde el 111 indica que el número de identificación móvil siguiente es para la aeronave utilizada en los servicios de búsqueda y salvamento.

4.7 Se pidió a la Secretaría que comunicara la prescripción operacional dada en el párrafo 4.6 *supra* a la Comisión de estudio 8 para que la examine y asesore al respecto. Se invitó al Comité a que sancionara las medidas adoptadas.

5 SERVICIOS SATELITARIOS (INMARSAT Y COSPAS-SARSAT)

SERVICIOS COSPAS-SARSAT

5.1 El observador de COSPAS-SARSAT informó (documento COMSAR 7/5) sobre la marcha de las actividades relativas al sistema COSPAS-SARSAT, y en particular señaló que:

- .1 al 1 de noviembre de 2002, el segmento espacial de COSPAS-SARSAT estaba constituido por siete satélites en órbita polar y tres satélites geoestacionarios. El satélite geoestacionario MSG-1 de la organización EUMETSAT se lanzó en agosto de 2002 y está sometido a pruebas de postlanzamiento;
- .2 al 2 de noviembre de 2002, el segmento terreno de COSPAS-SARSAT comprendía 38 LEOLUT, 9 GEOLUT y 24 MCC operacionales;
- .3 a comienzos de 2002 había en servicio más de 284 000 radiobalizas de socorro de 406 MHz y 680 000 radiobalizas de la antigua generación de 121,5 MHz, y se adjudicaron dos canales (406,025 MHz y 406,028 MHz) para las radiobalizas de COSPAS-SARSAT;
- .4 COSPAS-SARSAT sigue compilando datos sobre los falsos alertas y proporcionando estadísticas de los mismos, por categoría; asimismo ha presentado la tasa de falsos alertas SAR y la tasa de falsos alertas de radiobalizas correspondiente a 2001;
- .5 COSPAS-SARSAT ha estado investigando la tecnología de las radiobalizas y los avances en el rendimiento del tratamiento en terminales locales de usuarios (LUT) que permitirán producir radiobalizas de 406 MHz a bajo coste, sin menoscabar las características funcionales del sistema. Los avances en el proyecto de terminales LUT permitirán cambiar las prescripciones de estabilidad de frecuencia a medio plazo de las radiobalizas, sin que el sistema COSPAS-SARSAT vea afectado su rendimiento, particularmente en lo que se refiere a la precisión de la posición Doppler;

- .6 en su 29º periodo de sesiones de octubre de 2002, el Consejo de COSPAS-SARSAT refrendó en principio, una enmienda a la especificación de las radiobalizas de 406 MHz que permitiría la introducción de un cambio en las prescripciones de estabilidad de frecuencia de dichas radiobalizas. En 2003 se aprobará una enmienda a la especificación de las radiobalizas de 406 MHz;
- .7 también en su 29º periodo de sesiones, COSPAS-SARSAT decidió continuar investigando las prescripciones técnicas, operativas y de provisión de fondos necesarias para crear una base de datos internacional de registro de las radiobalizas de 406 MHz; y
- .8 tres proveedores de sistemas SAR en órbita terrestre media (MEOSAR), a saber, GPS, GLONASS y Galileo, han confirmado que sus sistemas serían plenamente compatibles con las radiobalizas COSPAS-SARSAT de 406 MHz existentes. Sin embargo, los Estados Unidos, la Federación de Rusia y la Comisión Europea aún no han finalizado acuerdos formales para la provisión y el mantenimiento de sistemas MEOSAR operacionales.

5.2 También se informó de que en 2002 se había celebrado el vigésimo aniversario del lanzamiento del primer satélite COSPAS-SARSAT y del primer salvamento documentado que se realizó gracias a los datos de alerta de socorro COSPAS-SARSAT. Dichos datos de alerta de COSPAS-SARSAT han ayudado a salvar a más de 15 000 personas en todo el mundo.

5.3 El Subcomité también tomó nota del documento COMSAR 7/5/1 (COSPAS-SARSAT) que contiene una breve descripción del Plan de COSPAS-SARSAT para la gestión de la banda de frecuencia de 406 MHz.

COSPAS-SARSAT ha determinado que la mejor forma de garantizar que el tráfico de mensajes de socorro por las radiobalizas no supere la capacidad del sistema en ninguna sección de la banda de frecuencia disponible, es dividir la banda de 406,0 - 406,1 MHz en canales, y asignarlos al uso de las radiobalizas según se requiera.

Actualmente son tres los canales de 406 MHz asignados al sistema COSPAS-SARSAT: el "canal A" de 406,022 MHz se reserva para las radiobalizas de referencia del sistema y los "canales B y C" de 406,025 y 406,028 MHz, respectivamente, se utilizan para las radiobalizas operacionales.

El Plan de COSPAS-SARSAT para la gestión de la banda de frecuencia de 406 MHz (documento C/S T.012), aprobado en el periodo de sesiones del Consejo de octubre de 2002, describe la normativa, procedimientos y análisis técnicos pormenorizados adoptados por COSPAS-SARSAT para gestionar el uso de la banda de frecuencia de 406,0 - 406,1 MHz.

Las decisiones del Consejo de COSPAS-SARSAT con respecto a su utilización de la banda de 406 MHz se resumen en el cuadro de asignación de canales de la banda de frecuencia de 406 MHz, que figura en el anexo del documento COMSAR 7/5/1.

5.4 Complementando la información suministrada en el documento COMSAR 7/5, la delegación de Argentina informó a la comunidad marítima internacional de que en enero de 2002 la República Argentina se había incorporado a la Organización COSPAS-SARSAT, como proveedor del segmento terrestre.

En el marco de un proyecto conjunto de las autoridades nacionales de búsqueda de salvamento aéreos y marítimos, que son la Fuerza Aérea Argentina y la Armada Argentina, respectivamente; se puso en funcionamiento un sistema constituido por dos LEOLUT, localizadas en Paraná y Río Grande y una GEOLUT en Ezeiza, que operan asociadas al MCC aéreo y marítimo que funciona en Ezeiza.

El citado sistema que se encuentra operativo desde diciembre pasado, permite una amplia cobertura de la región sur de Sudamérica; así como de una extensa zona del Atlántico sudoccidental y aguas antárticas, constituyendo una importante contribución para la optimización de los servicios de búsqueda y salvamento de la zona.

SERVICIOS INMARSAT

5.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había adoptado la resolución MSC.130(75) sobre normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buques de Inmarsat aptas para comunicaciones bidireccionales, que recoge normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buques de la flota Inmarsat F 77 que se ajustan a las prescripciones pertinentes de la resolución A.888(21) - "Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM".

El Comité se mostró conforme con la opinión manifestada por el Subcomité en su 6º periodo de sesiones en el sentido de que los terminales de comunicación de la flota Inmarsat F 77 deberían ser utilizados en los buques equipados para el SMSSM y en los MRCC.

5.6 El Subcomité examinó un informe formal presentado por la IMSO (COMSAR 7/5/2) en el que se analiza y evalúa la actuación de Inmarsat Ltd., por lo que respecta a la obligación de la compañía de proveer servicios marítimos en el marco del SMSSM, bajo la supervisión de la IMSO. La información abarca el periodo del 1 de noviembre de 2001 al 31 de octubre de 2002. Se estimó que durante este periodo Inmarsat Ltd. había continuado facilitando un servicio de calidad adecuada en cumplimiento de sus obligaciones.

5.7 En especial el Subcomité tomó nota de:

- .1 la introducción de un nuevo equipo terminal denominado "Inmarsat mini-C", y de la opinión de la IMSO de que un terminal de este tipo cumple plenamente las prescripciones de las actuales normas de funcionamiento para las estaciones terrenas de buque de Inmarsat-C capaces de transmitir comunicaciones (resolución de la Asamblea de la OMI A.807(19), enmendada), por lo que es totalmente adecuada para su empleo en el SMSSM;
- .2 la continua reducción en el número de falsos alertas de socorro como resultado del programa activo de Inmarsat Ltd. de ponerse en contacto con los buques que crean el problema;
- .3 que el Grupo de trabajo interperiodos de la IMSO celebrará su primer periodo de sesiones durante la semana que sigue al COMSAR 7 (20 al 24 de enero de 2003), en el que se examinará la evolución futura de la IMSO; y

- .4 del contenido de este informe, en general, y en especial de la conclusión alcanzada de que Inmarsat Ltd ha continuado facilitando un servicio de calidad suficiente por lo que ha dado cumplimiento a sus obligaciones en el marco del SMSSM, durante el periodo que abarca el informe.

Retirada de los servicios de Inmarsat-A

5.8 El Subcomité observó que el MSC 76 había tomado nota de la información facilitada por la IMSO en el documento MSC 76/18/1, esto es, que Inmarsat Ltd. había anunciado, con más de cinco años de antelación, la retirada de los servicios de Inmarsat-A que surtiría efecto el 31 de diciembre de 2007, y, tras haber acordado que esta información debía ponerse en conocimiento de los Gobiernos Miembros y del sector, le había pedido que en su 7º periodo de sesiones elaborase el oportuno proyecto de circular MSC, para que lo aprobara el MSC 77.

5.9 El Subcomité examinó el documento MSC 76/18/1 y se mostró conforme con la propuesta de retirar los servicios de Inmarsat-A.

5.10 Algunas delegaciones, incluida la delegación del Japón, señalaron que posiblemente sea necesaria más información para adoptar una decisión definitiva; no obstante, tras oír las explicaciones facilitadas por la IMSO y el Reino Unido sobre las desventajas técnicas y operacionales del servicio de Inmarsat-A, el Subcomité le pidió a un Grupo de trabajo especial que elaborase el oportuno proyecto de circular MSC.

Informe del Grupo especial de redacción

5.11 Al examinar el informe del Grupo de redacción (COMSAR 7/WP.2), la delegación de Alemania propuso extender el plazo hasta el 1 de junio de 2008, y algunas delegaciones, incluida la del Japón, respaldaron esta propuesta. Sin embargo, la mayoría se mostró a favor de la fecha originalmente propuesta del 31 de diciembre de 2007. El Subcomité dio su visto bueno al proyecto enmendado de circular MSC sobre la futura retirada por Inmarsat Ltd. de los servicios Inmarsat-A, que figura en el anexo 3, e invitó al Comité a que lo aprobase para su distribución a los Gobiernos Miembros.

Sistema Inmarsat-E

5.12 El Subcomité coincidió con la propuesta de Alemania (MSC 75/11/5) de incluir en el protocolo de Inmarsat-E un código específico de alerta para "hombre al agua" y le pidió a la Secretaría que transmitiese esta decisión a la Comisión de estudio 8 del UIT-R, para su examen, con miras a enmendar el cuadro 3 titulado "Naturaleza de las indicaciones de socorro" de la recomendación UIT-R M.632-3 sobre características de transmisión de un sistema de radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) que funciona con satélites geoestacionarios en la banda de 1,6 GHz.

5.13 El Subcomité le pidió a la Secretaría que informase al respecto a Inmarsat Ltd., a través de la IMSO, e invitó al Comité a que refrendase la decisión adoptada.

5.14 La IMSO informó al Subcomité de que esto conllevaría solamente cambios en el soporte lógico, los cuales se podrían realizar en un periodo de seis meses.

6 RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA, INCLUIDOS FALSOS ALERTAS E INTERFERENCIAS

Generalidades

6.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había aprobado las siguientes circulares propuestas por el COMSAR 6:

- .1 MSC/Circ.1039 sobre directrices para el mantenimiento en tierra de las RLS por satélite;
- .2 MSC/Circ.1040 sobre directrices para la prueba anual de las RLS por satélite de 406 MHz; y
- .3 COMSAR/Circ.29 sobre orientaciones acerca de la utilización voluntaria de cuestionarios y formularios normalizados para la notificación de falsos alertas

6.2 También se tomó nota de que el MSC 75 había sancionado la decisión del Subcomité de ampliar la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas, con el mandato recogido en el párrafo 7.17 del documento COMSAR 6/22, hasta 2003, y también de que había prorrogado el plazo previsto para ultimar el punto de alta prioridad "Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias" hasta 2003.

6.3 Tras examinar sucintamente los documentos COMSAR 7/6 y COMSAR 7/6/1 (Noruega), que recogen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas y un proyecto de directrices sobre la vigilancia y notificación de falsos alertas, respectivamente; COMSAR 7/6/2 (Noruega), COMSAR 7/6/3 (COSPAS-SARSAT) y COMSAR 7/6/5 (Finlandia y Suecia), relativos a las prescripciones del SOLAS sobre la prueba y mantenimiento de las RLS por satélite, el Subcomité los remitió al Grupo de trabajo (aspectos operacionales) para que los examinara más a fondo.

6.4 Se pidió al Grupo de trabajo (aspectos operacionales) que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, preparara:

- .1 un proyecto definitivo de Directrices para las Administraciones sobre la recopilación, evaluación y notificación de información sobre los falsos alertas, junto con un proyecto de circular MSC con las anotaciones pertinentes;
- .2 un proyecto de enmiendas a la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS en relación con la prueba y el mantenimiento de las RLS satelitarias; y
- .3 cualquier otra recomendación relativa a estas cuestiones,

para su examen en el Pleno, y su presentación al MSC 77, a fin de que se aprueben y se adopten las medidas pertinentes.

6.5 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 7/6/4 (COSPAS-SARSAT), en el que se facilita un resumen sobre fuentes de interferencia persistentes en la banda de 406 MHz detectadas por los participantes en el sistema COSPAS-SARSAT entre 1991 y 2001. Aunque ciertos problemas de interferencia se resolvieron satisfactoriamente a través de la colaboración con algunas Administraciones, se han detectado algunas nuevas fuentes de interferencia; y esta actividad ha demostrado claramente que el programa de supervisión debe proseguirse.

6.6 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que tomaran nota de la información facilitada en el documento COMSAR 7/6/4 y a que adoptaran medidas para contribuir a eliminar las fuentes de interferencia en la banda de 406,0 - 406,1 MHz.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (GT 3)

6.7 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (COMSAR 7/WP.3), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Falsos alertas

6.8 El Subcomité estuvo de acuerdo con la opinión del Grupo de trabajo de que era necesario contar, en el seno de la OMI, con un grupo voluntario de expertos sobre el SMSSM-SMR, que pueda sintetizar y difundir las enseñanzas extraídas de los análisis de falsos alertas.

6.9 El Subcomité observó que el grupo voluntario de expertos, tal como lo había recomendado el Grupo de trabajo por correspondencia, iniciaría su labor bajo la coordinación de [se determinará antes del MSC 77] para analizar los datos sobre falsos alertas recogidos desde 1991. La participación en el grupo voluntario de expertos está abierta a todas las partes interesadas y, en un principio, el grupo estaría integrado por los miembros del antiguo Grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas, con el siguiente mandato:

- .1 examinar y elaborar un programa del SMSSM-SMR relativo a la vigilancia y evaluación de la eficacia, tanto del sector en tierra como en el mar del SMSSM y su pertinente infraestructura, respecto de las siguientes esferas;
 - .1.1 fase de alerta (buque-costera);
 - .1.2 detección y recepción de alertas de socorro, en tierra y en el mar;
 - .1.3 distribución y retransmisión de los alertas de socorro a las autoridades pertinentes y cooperación entre los (M)RCC; y
 - .1.4 alerta costera-buque;
- .2 examinar y elaborar, con miras a su adopción, las oportunas enmiendas a los instrumentos pertinentes existentes;
- .3 examinar el análisis de los casos SAR, según se describe en el documento COMSAR 6/7/2;
- .4 evaluar las anomalías recopiladas y notificadas y sacar conclusiones;
- .5 publicar los pertinentes informes (documentos informativos, proyectos de circulares MSC o COMSAR, etc.);
- .6 examinar y elaborar modificaciones y recomendaciones, según corresponda; y
- .7 informar a la Organización.

El Subcomité también tomó nota de que, por ejemplo, el Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX ha trabajado con éxito y de manera independiente durante varios años, sin repercusiones económicas para la Organización.

6.10 El Subcomité estuvo de acuerdo con la opinión del Grupo de trabajo de que el establecimiento de un programa SMSSM-SMR es importante para el funcionamiento eficiente del SMSSM, y que ésta debería ser una tarea de la OMI.

6.11 El Grupo voluntario de expertos del SMSSM-SMR podría constituirse como un panel de expertos semejante al Grupo mixto de trabajo OACI-OMI y al Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX, para el cual la OMI ejerce funciones de Secretaría, apoyado por un panel de expertos de los Estados Miembros. También era importante tener en cuenta los conocimientos técnicos y la experiencia adquiridos a lo largo de los años con COSPAS-SARSAT e Inmarsat Ltd., en cuyo ámbito también se había desarrollado un programa SMR con elementos de importancia para el SMSSM-SMR.

6.12 El objetivo principal de la constitución propuesta era incrementar la fiabilidad de los alertas de socorro y las comunicaciones relacionadas con la seguridad, mejorando así la seguridad de la vida humana en el mar. También debe tenerse presente que durante los próximos años surgirán nuevos equipos para satisfacer las necesidades de un gran número de nuevos usuarios del SMSSM, ya que la flota de buques no regidos por el SOLAS y de embarcaciones de recreo está empezando a aplicar el SMSSM. A partir de esta premisa, y de la experiencia adquirida durante el periodo de implantación del SMSSM, son aún de esperar falsos alertas e interferencias dentro del sistema, lo que socava la eficacia del SMSSM.

6.13 El Subcomité también acordó que, puesto que varias Administraciones habían venido recogiendo información sobre falsos alertas, el Grupo voluntario de expertos podría comenzar su labor durante el 8º periodo de sesiones del Subcomité. Por consiguiente, se invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación del punto titulado "Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias" hasta 2006.

6.14 El Subcomité se mostró de acuerdo con un proyecto de circular MSC sobre directrices para las Administraciones sobre la notificación de los falsos alertas, que figura en el anexo 4, e invitó al Comité a que lo aprobara.

Propuestas de enmienda a la regla IV/15.9 del SOLAS

6.15 El Subcomité examinó los documentos COMSAR 7/6/2 (Noruega), COMSAR 7/6/3 (COSPAS-SARSAT) y COMSAR 7/6/5 (Finlandia y Suecia) sobre propuestas de enmienda a la regla IV/15.9 del SOLAS a fin de aclarar las prescripciones sobre la prueba y mantenimiento de las RLS satelitarias.

6.16 El Subcomité se mostró de acuerdo con un proyecto de enmiendas a la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 5, e invitó al MSC 77 a que aprobara las enmiendas, y al MSC 78 a que las adoptara, según proceda, con fecha de entrada en vigor propuesta para el 1 de enero de 2006.

6.17 El Subcomité opinó que si el Comité aprueba y adopta los proyectos de enmienda a la regla IV/15.9 propuestos, también deben incluirse los correspondientes cambios en el preámbulo de la resolución MSC.83(70) sobre enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18)), así como en el Código de seguridad para buques pesqueros y en las Directrices de aplicación voluntaria (párrafo 9.13.8 del anexo 1 y párrafo 9.13.8 del anexo 2), en los que se hace referencia al texto de la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS. Se invitó al Comité a aprobar esta inclusión de cambios.

7 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 FORMACIÓN EN BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Generalidades

7.1 El Subcomité observó que, según lo había pedido el COMSAR 6, el MSC 75 había ampliado la fecha de ultimación para el punto del orden del día titulado "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento" hasta 2003.

7.2 El Subcomité también observó que, como lo había aprobado el MSC 75, la novena reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento se había celebrado en Hong Kong (China) del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002.

7.3 También se observó que el MSC 75 había refrendado la iniciativa del COMSAR 6 de invitar al Grupo mixto de trabajo a que examinase las preguntas planteadas por la delegación de Chipre, respaldada por la delegación de las Bahamas, acerca de la rotación de los miembros permanentes del Grupo y los lugares de celebración de sus reuniones, que deberían incluir, por ejemplo, la sede de la Organización, dando a las misiones emplazadas en Londres con carácter permanente la posibilidad de participar en dichas reuniones como observadores sin incurrir en ningún gasto para sus delegaciones, teniendo en cuenta las deliberaciones y la decisión del MSC 72 (MSC 72/23, párrafo 9.20) a este respecto, e informase oportunamente al COMSAR 7.

7.4 El Subcomité examinó brevemente los documentos COMSAR 7/7, excepto la sección 3, y COMSAR 7/7/Add.1 (Secretaría), en los que se informaba de los resultados de la novena reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI; y COMSAR 8/7/2 (Reino Unido) que trataba del curso del SMSSM para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras en el Reino Unido y de su contenido.

Constitución de un Grupo de trabajo

7.5 Con miras a examinar los citados documentos y propuestas en detalle, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (GT 1) presidido por el Sr. U. Hallberg (Suecia), Vicepresidente del Subcomité, y le asignó el siguiente mandato que tenía que ejecutar teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 justificar la necesidad, si procede, de ampliar la fecha de ultimación prevista para el punto del programa de trabajo titulado "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento" hasta 2004;
- .2 formular observaciones y propuestas sobre la elaboración de un curso del SMSSM para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras y cursos modelos sobre búsqueda y salvamento;
- .3 elaborar un mandato revisado para el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, con la correspondiente justificación, y un proyecto de orden del día para su próxima reunión;
- .4 elaborar un proyecto de circular COMSAR sobre orientación para las operaciones de salvamento en gran escala; y
- .5 presentar recomendaciones o propuestas para la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento,

para su examen en el Pleno.

CIRCULAR SAR.7

7.6 El Subcomité observó que, siguiendo las instrucciones recibidas, la Secretaría había publicado la circular SAR.7/Circ.4 titulada "Lista de documentos y publicaciones de la OMI que deberán estar disponibles en los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC)", que está disponible en español, francés e inglés en el sitio de la OMI en la Red.

MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA CONFERENCIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO CELEBRADA EN FLORENCIA EN EL AÑO 2000

7.7 El Subcomité tomó nota de que se había informado al MSC 75 de que, en el marco de la fase 3 del enfoque en 5 fases propuesto por el COMSAR 4 y sancionado por el MSC 72:

- .1 se había enviado una misión de evaluación a Kenya, las Seychelles y Tanzania para determinar los recursos necesarios (incluidos los financieros) para establecer un MRCC regional en Mombasa y subcentros en las Seychelles y Tanzania; y
- .2 el 3 de mayo de 2002, los Gobiernos de Kenya, las Seychelles y Tanzania habían firmado un acuerdo multilateral para la coordinación de los servicios marítimos de búsqueda y salvamento.

Tras haber tomado nota de esta información, el MSC 75 encargó a la Secretaría que prosiguiera sus actividades encaminadas a implantar las recomendaciones de la Conferencia de Florencia, y que informara de los progresos realizados en el MSC 77.

7.8 Se informó al Subcomité de que, teniendo en cuenta las respuestas recibidas, se estaban organizando misiones de evaluación a todos los países del MRCC regional II (Liberia) y el MRCC regional IV (Sudáfrica) para que tuvieran lugar en la primera mitad de 2003.

Informe del Grupo de trabajo (GT 1)

7.9 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 7/WP.5 y Add.1 y 2), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Informe del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

7.10 El Subcomité sancionó las recomendaciones 9/5, 9/8, 9/9 y 9/12 hechas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI en su novena reunión y, en particular, aprobó la distribución de la circular COMSAR/Circ.31 sobre operaciones de salvamento en gran escala, e invitó al MSC 77 a que sancionara estas medidas.

7.11 El Subcomité apoyó la elaboración del proyecto de curso del SMSSM para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras, cuyo esquema figura en el documento COMSAR 7/7/2 (Reino Unido), como norma común de formación para que se someta a la consideración y refrendo del COMSAR 8 y del Grupo mixto de trabajo en su 10ª reunión, y posteriormente sea convalidado por el Subcomité STW como curso modelo de la OMI.

7.12 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que contribuyeran a la elaboración del curso y mantuvieran para ello contactos con la delegación del Reino Unido. La delegación de Finlandia, que ha producido cursos similares, acordó formular observaciones para la delegación del Reino Unido.

7.13 El Subcomité sancionó la continuación, el mandato y los miembros del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI para la próxima reunión, que se celebrará en Torquay (Reino Unido) del 15 al 19 de septiembre de 2003, e invitó al Comité a que aprobara esa medida.

7.14 El Subcomité examinó y aprobó el orden del día provisional enmendado de la 10ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, que figura en el anexo 6.

7.15 La delegación de Chipre reservó su postura respecto de los miembros del Grupo mixto.

7.16 El Subcomité volvió a ocuparse de las recomendaciones sobre las enmiendas al Manual IAMSAR en relación con el examen del punto 12 del orden del día.

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

7.17 El Subcomité observó que el MSC 75 había aprobado, tal como la había elaborado el COMSAR 6, la circular MSC/Circ.1041 sobre directrices para los armadores y los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) sobre los requisitos mínimos para los proveedores de datos de búsqueda y salvamento por lo que respecta al mantenimiento de información sobre los planes de colaboración SAR, de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS y la circular MSC/Circ.1000, y la provisión de planes actualizados en todo momento.

El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que no era necesario establecer prescripciones de notificación adicionales para los buques de pasaje, además de las que ya figuran en la circular MSC/Circ.1000.

7.18 Se señaló que el MSC 76 había tomado nota de que los planes de colaboración SAR para los buques de pasaje que atraviesen varias regiones SAR, elaborados de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS y las directrices conexas aprobadas por el Comité (MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041), pueden depositarse ante un proveedor de información SAR (SDP), y que, en tales casos, una entrada que permita la localización de los planes para cada buque en caso de emergencia debe registrarse en el Índice de planes de colaboración SAR que el MRCC de Falmouth mantiene en nombre de la Organización, si bien (véase el párrafo 6 a) del documento MSC 76/22/12) no hay una prescripción que indique que hay que elegir dicho MRCC como proveedor de información SAR. A este respecto, el Comité observó que los buques que figuran en el Índice están enumerados en orden alfabético según su nombre. También hay información sobre:

- el distintivo de llamada radioeléctrica del buque;
- su identidad del servicio móvil marítimo (ISMM);
- el nombre de la compañía explotadora del buque (según se define en la regla IX/1 del SOLAS); y
- el nombre y número de teléfono de contacto las 24 horas del día del proveedor de datos SAR (SDP) ante el cual esté depositado el plan de colaboración SAR del buque.

Tras haber examinado el documento MSC 76/22/12 (Reino Unido), el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta que en él figura e invitó a las Administraciones a que se aseguraran de que:

- .1 si se utiliza el sistema de SDP, las entradas en el Índice se efectúan correctamente respecto de los buques que enarbolen su pabellón nacional, y se mantienen de conformidad con lo dispuesto en las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041; y
- .2 el SDP debería elegirse basándose en criterios prácticos y de sentido común, siempre que se satisfagan las prescripciones de la circular MSC/Circ.1041.

Además, el Comité opinó que la circular MSC/Circ.1000 podría mejorarse por lo que respecta a la elección de un SDP y, en consecuencia, encargó al COMSAR 7 que examinara el documento MSC 76/22/12 y demás información adicional que se invitaba al Reino Unido a presentar tan pronto como fuera posible. Los resultados de las deliberaciones del COMSAR 7 sobre la clarificación de las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041, de ser necesaria, se presentaría entonces al MSC 77 para que la examinara.

7.19 En este contexto el Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 7/7/5 (Reino Unido) en el que se combinan las dos circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041 y se aclara su significado, y decidió remitir este documento al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento para que lo examinara en detalle.

7.20 Tras haber procedido a un examen inicial del documento COMSAR 7/7/1 (Francia) en el que se sugiere revisar la circular COMSAR/Circ.18 titulada "Orientación sobre las necesidades mínimas de los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) en materia de comunicaciones", el Subcomité lo remitió, junto con el documento COMSAR 7/7/3 (India) en el que se recoge el resultado de una conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento

marítimo celebrada en la India (véase el párrafo 7.25), al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento, y le pidió que, teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas en el Pleno, elaborara:

- .1 un proyecto de circular MSC que combine las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041;
- .2 un proyecto de circular COMSAR que revise la circular COMSAR/Circ.18; y
- .3 cualquier recomendación y propuesta que considere necesaria,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo (GT 1)

7.21 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 7/WP.5 y Add.1 y Add.2), el Subcomité examinó el documento COMSAR 7/7/5 (Reino Unido) en el que se combinan y aclaran los textos de las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041, según le había pedido el MSC 76.

7.22 El texto propuesto de la circular MSC combinada se examinó en cierto detalle y en el proceso se aclararon algunas cuestiones.

7.23 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de circular MSC sobre directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7-3 del Convenio SOLAS), que figura en el anexo 7 para remitirlo al MSC 77 con miras a su aprobación. El Subcomité opinó que no era necesario enmendar o modificar los planes de colaboración de salvamento elaborados de conformidad con las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041.

COMSAR/Circ.18

7.24 El Subcomité, al examinar el documento COMSAR 7/7/1 (Francia), acordó que el examen detallado de la circular COMSAR/Circ.18 debería estar a cargo del Grupo mixto de trabajo en su 10ª reunión, ya que se había incorporado en el volumen I del Manual IAMSAR, que requería actualización de acuerdo con la revisión de la circular COMSAR/Circ.18, y en tal proceso se requeriría la experiencia de la parte aeronáutica.

Conferencia marítima internacional sobre búsqueda y salvamento

7.25 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la India en el documento COMSAR 7/7/3 sobre la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, celebrada en Chennai (India) del 7 al 8 de diciembre de 2002, y manifestó su agradecimiento por la iniciativa y la satisfactoria conclusión de dicha Conferencia, haciendo mención de la excelencia de los servicios de búsqueda y salvamento en la India.

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

Generalidades

7.26 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había aprobado, según la había elaborado el COMSAR 6, la circular MSC/Circ.1042 sobre la lista del contenido del "botiquín de emergencia" y consideraciones médicas para su utilización en los buques de pasaje de transbordo rodado que generalmente no llevan médico a bordo.

7.27 El Subcomité recordó que el COMSAR 6 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia, a reserva de que el MSC 75 lo autorizara, que prosiguiera su labor, coordinada por Francia, sobre los puntos que se indican a continuación, colaborando estrechamente con los representantes de la OIT y la OMS, según proceda:

- .1 evaluar los aspectos de responsabilidad civil y financiera que plantea la utilización del botiquín médico de emergencia;
- .2 proporcionar asesoramiento sobre la supervisión de la evaluación y la investigación de la utilización del botiquín médico en casos de emergencia; y
- .3 examinar los informes presentados por los Gobiernos Miembros al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la experiencia obtenida con la utilización del botiquín de emergencia.

7.28 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 se había mostrado de acuerdo con una propuesta del COMSAR 6 y había decidido incluir en el punto 6 del programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del COMSAR 7, un subpunto con alto grado de prioridad titulado "Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento", con plazo de ultimación previsto para 2003.

7.29 El Subcomité también tomó nota de que el Comité, tras haber examinado el documento MSC 75/11/3 (Alemania, Francia y Suecia) y tras sancionar la propuesta recogida en dicho documento, había pedido al COMSAR 7 que determinara para qué tipo de buque de pasaje, además de los buques de pasaje de transbordo rodado, podría ser beneficioso llevar un botiquín de primeros auxilios; y que preparara el correspondiente proyecto de circular MSC para que el MSC 77 lo aprobara.

7.30 Tras haber sido informado de que no se había presentado ningún documento al Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité decidió remitir este asunto al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento y le pidió que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 considerara la petición formulada por el MSC 75 de que se determine para qué tipo de buques de pasaje, además de los buques de pasaje de transbordo rodado, podría ser beneficioso llevar un botiquín de primeros auxilios a bordo;
- .2 elaborara un proyecto de circular MSC apropiado si se determina el tipo de buques en cuestión; y
- .3 presentara las recomendaciones y propuestas oportunas sobre este tema,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo (GT 1)

7.31 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 7/WP.5 y Add.1 y Add.2), el Subcomité acordó que las orientaciones facilitadas en dicho informe sobre aspectos de responsabilidad, incluida la responsabilidad civil, relacionados con el uso del botiquín y la evaluación de dicho uso en casos de emergencia eran muy útiles para todas las partes interesadas y, por lo tanto, deberían comunicarse mediante una circular MSC, cuyo proyecto figura en el anexo 8 para someterlo a la aprobación del MSC 77.

7.32 Tras reconocer que convendría adquirir más experiencia con respecto al botiquín antes de poder facilitar asesoramiento sobre la supervisión de la evaluación y la investigación con respecto al uso de dicho botiquín en sucesos de emergencia, el Subcomité autorizó la continuación del Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Francia* con el mismo mandato, a reserva de que el Comité dé su aprobación a que el plazo de ultimación de este punto se extienda hasta 2004. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que incluyan expertos médicos en sus delegaciones al COMSAR 8, y se pidió a la Secretaría que invite a la OIT y a la OMS a participar en este ejercicio.

7.33 El Subcomité, por falta de tiempo, no pudo examinar la petición del MSC 75 de identificar qué tipo de buques de pasaje que no fueran los de transbordo rodado podrían beneficiarse de estar equipados con un botiquín de este tipo, y por lo tanto reiteró su anterior petición de que el plazo de ultimación de este punto se amplíe hasta 2004.

8 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS SOLAS Y SAR RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

Generalidades

8.1 El Subcomité recordó que en su 6º periodo de sesiones, según lo acordó el MSC/ES.1, había procedido a un examen preliminar, dentro del ámbito de su competencia, de todas las medidas necesarias para dar efecto a las peticiones de la Asamblea reflejadas en la resolución A.920(22).

Las deliberaciones del Subcomité sobre esta cuestión (COMSAR 6/22, párrafos 8.59 a 8.79) se remitieron al MSC 75 para que las examinara junto con las propuestas pertinentes de los Gobiernos Miembros.

* Sr. Michel Pujos
Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM)
Hôpital Purpan
31059 Toulouse, Francia
Correo electrónico: pujos.m@chu-toulouse.fr
Teléfono: +33 5 61 77 24 85
Facsímil: +33 5 61 77 74 51

8.2 El Subcomité observó que el MSC 75 había examinado la cuestión de la revisión de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, y había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional de su 7º periodo de sesiones, un punto de alta prioridad titulado "Examen de las disposiciones de los Convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar", con plazo de ultimación previsto para 2004.

8.3 El Subcomité también tomó nota de que, tras un amplio intercambio de opiniones durante el cual se presentaron varias propuestas sobre cómo realizar progresos en esta cuestión con el ímpetu solicitado en la resolución A.920(22), y con arreglo a sus disposiciones, el Comité había sancionado las propuestas del Presidente, a saber:

- .1 pedir a la Secretaría que tenga en cuenta los puntos principales de los documentos MSC 75/2/2/Add.2 (Noruega), MSC 75/11/1 (Francia) y MSC 75/11/2 (Alemania) en las deliberaciones de la reunión que se iba a celebrar en Ginebra en julio de 2002, e informar sobre los resultados de esta reunión al MSC 76;
- .2 recibir, en el MSC 76, el informe de una reunión pertinente celebrada en Suecia para examinar las cuestiones relacionadas con el ámbito de la resolución A.920(22) y los tres documentos anteriormente mencionados;
- .3 volver a examinar la cuestión en el MSC 76 basándose en los informes de la reunión interorganismos y la iniciativa sueca, y adoptar las decisiones que se estimen oportunas, incluida la recomendación al COMSAR 7 sobre las medidas que deben adoptarse en este contexto, tales como:
 - .3.1 proseguir el examen de las disposiciones de los Convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, basándose en las instrucciones de la resolución A.920(22). Se deberá conceder un alto grado de prioridad a este examen que deberá ultimarse en el COMSAR 8. Los resultados, que se comunicarán al Comité, deberán incluir, según proceda, propuestas específicas de enmienda a los citados convenios;
 - .3.2 determinar la conveniencia de elaborar orientaciones adicionales para los capitanes de buques, los RCC, los Estados ribereños y otras partes interesadas, a fin de garantizar que las personas rescatadas en el mar son desembarcadas en un lugar seguro;
 - .3.3 identificar otras cuestiones planteadas durante las deliberaciones e incluirlas en el informe al MSC 77 como cuestiones que la Organización deberá remitir a otras organizaciones internacionales cuyas funciones están relacionadas con este tema;
 - .3.4 determinar también la necesidad o conveniencia de enmendar los Convenios de Facilitación y de Salvamento Marítimo por lo que respecta a las disposiciones relativas a las personas rescatadas en el mar o que se encuentran en peligro en el mar. A esta labor, en la que participarían el Comité de Facilitación y el Comité Jurídico, respectivamente, se debería conceder menor prioridad que al examen de los Convenios SOLAS y SAR; y
- .4 volver a examinar la cuestión en el MSC 77 teniendo en cuenta los resultados del COMSAR 7 y cualquier documento presentado por las partes interesadas.

8.4 El Subcomité observó que, tras haber tomado nota de los documentos MSC 76/22/10 (España), MSC 76/22/11 (Suecia) y MSC 76/22/13 (Secretaría) sobre esta cuestión, y teniendo en cuenta las opiniones expresadas, el MSC 76 había encargado al COMSAR 7, de conformidad con el mandato que figura en los párrafos 11.53.3 y 4 del documento MSC 75/24, que:

- .1 examinara los documentos MSC 76/22/8 y MSC 76/22/13 (Secretaría), MSC 76/22/10 (España) y MSC 76/22/11 (Suecia);
- .2 ultimara, utilizando de base el documento MSC 76/22/11, el texto del proyecto de enmiendas apropiado al capítulo V del SOLAS y al Convenio SAR para que el MSC 77 lo examinara con miras a su aprobación y adopción en el MSC 78; y
- .3 elaborara un texto, para que lo aprobara el MSC 77, que formaría la base del informe sobre la marcha de las actividades que el Secretario General presentará a la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, en respuesta a la petición hecha por ésta en la resolución A.920(22).

8.5 De conformidad con las instrucciones indicadas anteriormente, el Subcomité examinó los documentos MSC 76/22/8 (Secretaría), en el que figuran los resultados de la reunión interorganismos sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar celebrada en Ginebra (Suiza) (2 y 3 de julio de 2002); MSC 76/22/11 (Suecia), que incluye el proyecto de enmiendas al capítulo V del SOLAS y al Convenio SAR; y COMSAR 7/8 y MSC 76/22/10, presentados por España, en los que se resumen las propuestas sobre esta cuestión y se manifiesta la opinión de que estas propuestas no deben entorpecer los esfuerzos tanto nacionales como internacionales emprendidos para erradicar toda práctica de inmigración ilegal por vía marítima.

8.6 Tras haber examinado los citados documentos, el Subcomité acordó que el texto del proyecto de enmiendas elaborado por la reunión oficiosa de Suecia, que figura en el documento MSC 76/22/11, constituía una buena base sobre la cual el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento puede proseguir el examen y el desarrollo de esta cuestión.

8.7 Algunas delegaciones estimaron que el texto estaba bien equilibrado y que cualquier enmienda al respecto debía examinarse muy cuidadosamente. Otras delegaciones opinaron que el proyecto de texto preparado durante la reunión de Suecia necesitaba disposiciones adicionales para incluir todos los casos hipotéticos de salvamento.

8.8 Las propuestas de España (MSC 76/22/10 y COMSAR 7/8) no fueron respaldadas por el Subcomité.

8.9 Tras deliberar al respecto, el Subcomité acordó que esta cuestión era muy compleja y que debía examinarse dentro del ámbito de los instrumentos obligatorios de la OMI. Se señaló que el Convenio SOLAS ya incluye obligaciones para los capitanes y los Gobiernos Contratantes y que era claramente necesario llegar a una solución de compromiso.

8.10 Por otro lado, se hizo hincapié en que la cuestión de las personas en busca de asilo y los refugiados no debe ignorarse y que las deliberaciones deben proseguirse entre organismos.

8.11 A fin de poder examinar la cuestión en detalle, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento que examinara los documentos indicados en el párrafo 8.5 *supra* y, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas hechas en el Pleno, que:

- .1 ultimara, utilizando de base el documento MSC 76/22/11, el texto de un proyecto de enmiendas apropiado al capítulo V del SOLAS y al Convenio SAR;
- .2 elaborara un proyecto de texto, que constituiría la base del informe sobre la marcha de las actividades que el Secretario General presentará a la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, en respuesta a la solicitud hecha por ésta en la resolución A.920(22); y
- .3 proporcionara las recomendaciones que considerara oportunas,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (GT 1)

8.12 Tras haber recibido y examinado el informe del GT 1 (COMSAR 7/WP.5/Add.1), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

8.13 El Subcomité tomó nota de que el observador del ACNUR había informado al Grupo de trabajo acerca de los entendimientos básicos en los que se sustenta el régimen de protección internacional, que constituyen el núcleo de la satisfactoria cooperación entre el ACNUR y la OMI en cuestiones de salvamento marítimo. En el contexto actual, éstos incluyen principios destinados a garantizar:

- el salvamento de las personas necesitadas de socorro en el mar, independientemente de su condición jurídica;
- el desembarco de las personas;
- el respeto al principio de la no devolución;
- la admisión de solicitantes de asilo, al menos provisionalmente; y
- el acceso a unos procedimientos de asilo justos y eficaces.

El ACNUR consideraba importante que las propuestas para aclarar el régimen existente sean compatibles con esos principios básicos, y en particular, con el principio de la no devolución, principio universalmente reconocido hoy en día, que prohíbe la devolución de las personas rescatadas en el mar a un país en el que puedan sufrir persecución. De hecho, esto requeriría un examen cuidadoso de las circunstancias individuales de cada persona rescatada antes de tomar la decisión de enviarla al puerto de embarco o al país de origen. El ACNUR había pedido enérgicamente que en toda propuesta relativa a las enmiendas de los Convenios SOLAS y SAR se tuviera en cuenta esta obligación internacional.

8.14 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo había examinado la discrepancia que existe actualmente en la utilización del término "servicios de búsqueda y salvamento" en los Convenios SOLAS y SAR, y había decidido que este punto debería examinarse en el futuro, pero que por el momento se debía dejar la actual redacción a fin de evitar el desequilibrio del texto actual de la regla V/7 del Convenio SOLAS.

8.15 El Subcomité se mostró de acuerdo con las propuestas de enmienda al título y al párrafo 1, y con la segunda opción del nuevo párrafo 6 de la regla V/33 del Convenio SOLAS, modificada por el Grupo de trabajo, así como con el texto de la nueva regla V/34*bis* (decisión a juicio del capitán), procedente de la actual regla V/34.3, enmendada.

8.16 Al examinar si la sustitución del término "navegación segura" por "seguridad de la vida humana en el mar" ampliaría el alcance de la regla, el Subcomité convino en que el segundo término resultaría más preciso en el contexto de las operaciones de búsqueda y salvamento incluido el transporte hasta un lugar seguro, pero que era necesario considerar esta cuestión en el contexto de una disposición similar adoptada en el nuevo capítulo XI-2 sobre medidas especiales para incrementar la protección marítima.

8.17 Al examinar la nueva regla V/33.1*bis* del SOLAS, elaborada en la reunión oficiosa que se celebró en Suecia, el Subcomité tomó nota de que el texto se había redactado cuidadosamente para mantener el equilibrio de su contenido y que sería preciso que cualquier enmienda que se decidiera introducir se considerara con la mayor cautela.

8.18 El Subcomité tomó nota de que la mayoría de los miembros del Grupo de trabajo había estimado que el proyecto de texto elaborado en la reunión de Suecia, en su actual redacción, resultaba lo suficientemente riguroso y claro en cuanto a las obligaciones de los Gobiernos Contratantes como para ejercer la presión diplomática sobre aquellos que violen sus obligaciones, concertadas mediante tratado, en futuros casos.

8.19 En respuesta a las anteriores opiniones, la delegación de Noruega había manifestado que el texto actual de regla V/33.1*bis* del SOLAS podría tener como consecuencia que un buque no pudiera desembarcar a los supervivientes en determinadas circunstancias, incluso si ningún Gobierno violaba sus obligaciones.

8.20 Dado que ni el Convenio SOLAS ni el Convenio SAR cuentan, por buenas razones, con un mecanismo para determinar la condición jurídica de las personas necesitadas de socorro, se consideró necesario examinar otros instrumentos internacionales, fuera de la competencia de la OMI, para abordar el tema de las operaciones posteriores a la búsqueda y salvamento, y encontrar soluciones dentro de la iniciativa interorganismos mencionada en el documento MSC 76/22/8.

8.21 Se reconoció que sería necesario tratar separadamente las cuestiones relacionadas con los Convenios SOLAS y SAR y las referentes a la evaluación de la condición jurídica y el reasentamiento de refugiados. Estas últimas son competencia de los Estados, que deberán considerarlas con la asistencia del ACNUR y de otras organizaciones pertinentes, a fin de concertar acuerdos y procedimientos para repartir las cargas y poner freno al tráfico y al contrabando de personas.

8.22 El Subcomité convino en que sería necesario encontrar un equilibrio entre la obligación del capitán de prestar asistencia a las personas en peligro en el mar y las obligaciones de los Gobiernos Contratantes de ayudar y permitir al capitán el desembarco de dichas personas en un lugar seguro y en un periodo de tiempo razonable. Algunas delegaciones estimaron que el texto elaborado en la reunión de Suecia era equilibrado en ese sentido pero que sería preciso contar con orientación adicional, para que tanto los capitanes como los Gobiernos Contratantes pudieran comprender claramente lo que las disposiciones de este nuevo proyecto de regla implican en realidad. Así pues, tanto en la regla V/33.1*bis* del Convenio SOLAS como en el párrafo 3.1.9 del

anexo del Convenio SAR, se incluyeron preferencias a las "Directrices elaboradas por la Organización".

8.23 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas al párrafo 2.1.1 del anexo del Convenio SAR, enmendado como se indica en el párrafo 8.22 *supra* en relación con la inclusión de la referencia a las directrices tanto en el Convenio SOLAS como en el Convenio SAR.

8.24 Al examinar el nuevo texto propuesto para el párrafo 3.1.6.4 del anexo del Convenio SAR, el Subcomité decidió simplificarlo suprimiendo la última parte, referente a los criterios, puesto que resultaría más apropiado introducirla en las directrices que deberán elaborarse. Se acordó un cambio correspondiente para el nuevo texto propuesto del párrafo 4.8.5 del anexo del Convenio SAR.

8.25 El Subcomité, tras reconocer que el texto del nuevo párrafo propuesto 3.1.9 del anexo del Convenio SAR contenía la misma disposición que la nueva regla V/33.1*bis* del Convenio SOLAS, adaptada a tal propósito, se mostró de acuerdo con el nuevo texto propuesto para su inclusión en el anexo del Convenio SAR, y observó que la delegación de Noruega tenía las mismas dudas con respecto a esta disposición que con respecto a la nueva regla V/33.1*bis* del Convenio SOLAS, y que eran compartidas por otras delegaciones y observadores.

8.26 Durante las deliberaciones mantenidas después de la introducción del informe del Grupo de trabajo, la delegación de Noruega hizo una declaración que, según se pidió, se reproduce en su totalidad en el anexo 9. Noruega manifestó su apoyo al texto elaborado en la reunión de Suecia pero también su preocupación de que es de esperar que el "sistema" descrito falle en determinadas circunstancias. Estos fallos pueden tener como consecuencia que los capitanes tengan a bordo personas rescatadas en el mar que ningún Estado ribereño les deje desembarcar en un lugar seguro dentro de un periodo de tiempo razonable. Esta preocupación puede llevar a ciertos capitanes a desatender su obligación de rescatar a las personas en peligro en el mar. Por consiguiente, Noruega opina que es necesario elaborar disposiciones adicionales para añadir las al texto elaborado en Suecia para su incorporación en los Convenios SOLAS y SAR a fin de eliminar dicha preocupación. Varias delegaciones y observadores respaldaron la opinión de Noruega.

8.27 La declaración de Noruega fue respaldada por varias otras delegaciones y observadores. Sin embargo, otras delegaciones respaldaron el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento y el texto de compromiso del proyecto de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR.

8.28 La delegación de Dinamarca manifestó su apoyo al punto de vista de Noruega y declaró que también desearía ver una base más clara para que el desembarco de las personas rescatadas en el mar se haga a la primera y más oportuna ocasión. Varias otras delegaciones y observadores, sin poner objeción al texto, manifestaron opiniones similares indicando que deseaban ver disposiciones que van más allá.

8.29 La delegación de los Estados Unidos, respaldada por varias otras delegaciones, indicó que el problema no era tanto las dos opiniones distintas, como lo había sugerido el delegado de Noruega, sino más bien intereses opuestos por lo que respecta al salvamento en el mar, a saber, el interés del capitán que quiere llevar a las personas rescatadas a un lugar seguro dentro de un plazo de tiempo razonable, y el interés del Estado que desea proteger sus fronteras y tiene otras preocupaciones de soberanía. Ambos intereses son opuestos en determinados momentos, aunque el último está fuera del ámbito de competencia de la Organización y debería examinarse a nivel

de iniciativas interorganismos en colaboración con otros organismos y programas competentes en este ámbito. El salvamento en el mar y la entrega de las personas en un lugar seguro sí está dentro del ámbito de competencia de la Organización y, en opinión de la delegación, se ha tratado de manera equilibrada en la nueva regla V/33.1*bis* del SOLAS, que debería constituir una base suficiente para recordar a los Gobiernos Contratantes sus obligaciones convencionales en caso de necesidad. Cualquier intento de reglamentar más el proceso de entrega de las personas corre el riesgo de salirse del ámbito de competencia de la OMI. Para asistir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a entender muy claramente sus obligaciones convencionales, y para proporcionar al capitán orientaciones claras e incluso una cierta certeza respecto a los procedimientos que se han de seguir de conformidad con las nuevas reglas, la OMI podría, como mucho en esta fase de elaboración, preparar directrices adicionales que incluyan una interpretación armonizada del significado de dichas reglas.

8.30 Todas las delegaciones que respaldaron esta opinión estimaron que el texto de las enmiendas al SOLAS elaborado por el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento era la mejor solución de compromiso por el momento y, por consiguiente, respaldaron la recomendación del Grupo de presentarlo, junto con las observaciones hechas por el Subcomité, al MSC 77 para que lo examine y lo apruebe con miras a su adopción en el MSC 78.

8.31 Tras haber examinado extensamente esta cuestión y reconocer que ninguna de las delegaciones se opuso realmente al texto de las propuestas de enmienda a los Convenios SOLAS y SAR, pero que las delegaciones que respaldaron el punto de vista de Noruega sólo deseaban que se elaboraran reglas adicionales, el Subcomité, tras observar que la delegación de Noruega tenía la intención de plantear el tema en el MSC 77, acordó presentar el proyecto de enmiendas de los dos Convenios, que figura en el anexo 10, al MSC 77 para que lo examine y lo apruebe con miras a su adopción en el MSC 78.

8.32 Se invita al Comité, si está de acuerdo con las medidas propuestas anteriormente, a que sancione también la elaboración de las directrices mencionadas en el proyecto de enmiendas propuesto, en el COMSAR 8.

8.32*bis* La delegación de Suecia se ofreció a organizar una reunión oficiosa para que se vuelva a examinar la cuestión.

Informe sobre los avances realizados de conformidad con la resolución A.920(22)

8.33 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría elaboraría el informe sobre los avances realizados, prescrito en la resolución A.920(22), para presentarlo al MSC 77 a fin de que lo examine y refrende su contenido, incorporando adecuadamente las partes pertinentes de los informes del COMSAR 6 y 7, según proceda.

LUGARES DE REFUGIO

8.34 Se señaló al Subcomité el hecho de que el MSC 76 había tomado nota del informe sobre la marcha de las actividades del NAV 48 respecto de la elaboración de un proyecto de Directrices sobre los lugares de refugio para buques necesitados de asistencia, junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexas; así como sobre el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el establecimiento de servicios de asistencia marítima (MAS) (NAV 48/19, párrafos 5.10 y 5.12 y anexos 12 y 13) y había acordado que los citados proyectos de resolución de la Asamblea y el proyecto de Directrices debían remitirse al COMSAR 7 para que éste determinara si éstas contradicen los procedimientos SAR existentes.

8.35 El Subcomité tomó nota de que el Comité había autorizado también al NAV 49, teniendo en cuenta las propuestas y observaciones hechas por el Comité al respecto, así como al COMSAR 7, al MEPC y al Comité Jurídico, a que presentaran el texto definitivo de las Directrices mencionadas anteriormente, junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, directamente a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones.

8.36 El Subcomité remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento y le pidió que:

- .1 examinar los anexos 12 y 13 del documento NAV 48/19 con miras a establecer si estos textos contradicen los procedimientos SAR existentes; y
- .2 formule las observaciones o enmiendas que sean necesarias;

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (GT 1)

8.37 Tras haber recibido y examinado el informe del GT 1 (COMSAR 7/WP.5 y Add.1), el Subcomité examinó los proyectos de resoluciones de la Asamblea sobre las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia y sobre el Servicio de asistencia marítima (MAS), elaborados por el NAV 48 (NAV 48/19, anexos 12 y 13, respectivamente) a fin de determinar si contradicen de los procedimientos de búsqueda y salvamento existentes.

8.38 Tras algunas deliberaciones, el Subcomité agradeció la excelente labor llevada a cabo por el NAV 48 y, recordando las disposiciones de la circular MSC/Circ.892: Notificación de un alerta a las autoridades de búsqueda y salvamento, relativas a la necesidad de informar lo antes posible a los MRCC sobre cualquier problema o suceso que pueda convertirse en una situación de peligro, acordó invitar al Comité a que pida al NAV 49 que, al ultimar el texto de los dos proyectos de resoluciones de la Asamblea, se asegure de que:

- .1 cuando se utilice el término "peligro", éste tenga el significado definido en el Convenio SAR;
- .2 se establezca que hay un único punto de contacto para las comunicaciones originadas desde el buque y éste debe ser el MRCC; y
- .3 de ser posible, se asignen al MRCC las funciones del Servicio de asistencia marítima (MAS).

8.39 El Subcomité reconoció que correspondería a los Gobiernos Contratantes decidir a qué organización deben encargarse las funciones del MAS, y convino que los deberes del Servicio de asistencia marítima, según figuran en la sección 3 del proyecto de directrices del mismo nombre, (NAV 48/19, anexo 12), que principalmente atañen a las comunicaciones, podrían quedar a cargo de los MRCC; que el establecimiento de una nueva autoridad con funciones similares a las de dichos centros podría crear confusión; y que los MRCC constituyen normalmente el único punto de contacto ya que están disponibles las 24 horas del día y ya se les ha asignado la obligación de comunicarse con todas las partes y autoridades interesadas por lo que respecta a buques en peligro o con dificultades que podrían convertirse en situaciones de peligro.

8.40 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a enviar expertos SAR al NAV 49, y al MSC 77 a refrendar dicha invitación.

9 RADIOCOMUNICACIONES DE PUENTE A PUENTE

Generalidades

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 74 había sancionado las propuestas de Francia y el COMSAR 5, y había incluido en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del COMSAR 6 un nuevo punto de alta prioridad titulado "Radiocomunicaciones de puente a puente", con un plazo de ultimación previsto para 2003.

9.2 El Subcomité recordó asimismo que en el documento COMSAR 5/4 Francia había propuesto efectuar un examen general de las radiocomunicaciones de puente a puente en el ámbito de las prescripciones del SMSSM, y, en particular, de la elección de un canal común de guardia y alerta, cuando cese la obligación de mantener un servicio de escucha continuo en el canal 16 de ondas métricas.

Francia señaló que las radiocomunicaciones de puente a puente guardan una estrecha relación con las radiocomunicaciones generales, por ejemplo, en zonas en las que hay servicios de tráfico marítimo (STM), y opinó que no procede separar estas dos cuestiones o puntos en el programa de trabajo del Subcomité.

Escucha en el canal 16 de ondas métricas en los buques regidos por el Convenio SOLAS

9.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75, tras aprobar la recomendación del COMSAR 6 de no modificar la actual regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, relativa a la escucha en el canal 16 de ondas métricas, y de no cambiar la fecha originalmente acordada para el cese de la escucha en el canal 16 de ondas métricas en buques regidos por el Convenio SOLAS (es decir, el 1 de febrero de 1999, la fecha de implantación final del SMSSM) al 1 de febrero de 2005, como se indica en la resolución MSC.77(69), había adoptado la resolución MSC.131(75) sobre el servicio de escucha continua en el canal 16 de ondas métricas en buques regidos por el Convenio SOLAS mientras estén en el mar e instalación de medios para la LSD por ondas métricas en buques no regidos por el Convenio SOLAS, que revoca la resolución MSC.77(69).

En el primer párrafo de la parte dispositiva de esta resolución, se establece que el Comité de Seguridad Marítima "DECIDE, teniendo presente la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, que todos los buques deben seguir manteniendo, siempre que sea factible, una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas mientras estén navegando, hasta que el Comité de Seguridad Marítima fije un fecha para el cese de esta obligación, partiendo de la base de que la Organización volverá a examinar la situación en 2005, a más tardar;".

Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar

9.4 También se tomó nota de que el MSC 75 había aprobado un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar, que revoca la resolución A.474(XII), preparado por el COMSAR 6, a fin de presentarlo a la vigésima tercera Asamblea para su adopción, a reserva de cualquier observación formulada o modificación introducida por los Subcomités NAV o STW.

El NAV 48 opinó que no era necesario revisar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar.

Radiocomunicaciones de puente a puente

9.5 Tras tomar nota de que no se habían recibido documentos sustantivos en relación con este punto del orden del día durante dos periodos de sesiones consecutivos, el Subcomité decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo (aspectos operacionales) para que procediera a un examen definitivo.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (GT 3)

9.6 Tras recibir el informe del GT 3 (COMSAR 7/WP.3) y tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre esta cuestión, el Subcomité, atendiendo a lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.931-MEPC/Circ.361, enmendada), invitó al MSC 77 a que suprimiera el punto titulado "Radiocomunicaciones de puente a puente" del programa de trabajo del Subcomité.

10 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO

Generalidades

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 74 había aprobado un plan de trabajo actualizado sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño (MSC 74/WP.6, anexo 3), en el que se asigna una serie de tareas al Subcomité, y había incluido un punto de prioridad alta sobre "Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño" en el programa de trabajo y el orden del día provisional del COMSAR 6, con un plazo de ultimación previsto para 2003.

10.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75, en el ámbito de su labor relativa a los buques de pasaje de gran tamaño, había examinado los resultados del COMSAR 6 con arreglo a la serie de tareas que se le habían asignado en el plan de trabajo acordado (MSC 74/WP.6, anexo 3) y había tomado nota de que el Subcomité había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, a fin de examinar los resultados del MSC 75. A este respecto, el Comité observó que en el plan de trabajo actualizado se habían asignado varias tareas nuevas relativas a la idoneidad de los servicios SAR y la evaluación del equipo de comunicaciones y las prácticas que afectan a los servicios SAR, y había acordado añadir las siguientes instrucciones adicionales al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 identificar y evaluar la adecuación de los servicios SAR para rescatar a un gran número de personas de un buque de pasaje de gran tamaño y en especial, examinar: la posibilidad y capacidad de los buques para hacerse cargo de un gran número de personas procedente de buques de pasaje de gran tamaño; la capacidad de los medios SAR, distintos de los buques comerciales, para ocuparse de un gran número de personas procedentes de los buques de pasaje de gran tamaño (dimensiones de los medios de rescate, índices de traslado, etc.); y la disponibilidad de servicios SAR por zona geográfica, ocupándose especialmente del cálculo cronológico para contar con servicios SAR en el lugar, con o sin ayuda de los buques comerciales; e

- .2 identificar y evaluar el equipo de comunicaciones y las prácticas que afectan las operaciones SAR, abordando específicamente las siguientes cuestiones: planificación para contingencias; capacidad de comunicación y de localización entre las embarcaciones de supervivencia y los servicios SAR; notificación de los buques en las regiones donde se requiere un dispositivo de alerta de socorro; y compatibilidad entre los recursos SAR (es decir, aeronaves, buques, embarcaciones de supervivencia, etc.).

Para facilitar el examen de este punto de alta prioridad por parte del Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité COMSAR sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Comité acordó ampliar el plazo para la presentación del informe del Grupo hasta el 8 de noviembre de 2002. Por consiguiente, se invitó a los Miembros a que formularan sus observaciones sobre este informe el 13 de diciembre de 2002, a más tardar, es decir, cuatro semanas antes del inicio del COMSAR 7.

10.3 Tras presentar brevemente los documentos COMSAR 7/10 (Secretaría), en el que se informa de los resultados del MSC 75, y COMSAR 7/10/1, COMSAR 7/INF.4 y COMSAR 7/INF.5 (Reino Unido) en los que se recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y se destaca su excelente labor, el Subcomité los remitió al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento para que profundizara en su examen, pidiéndole que:

- .1 examinara brevemente los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia (COMSAR 7/10/1, párrafo 21);
- .2 propusiera la adopción de nuevas medidas al respecto;
- .3 propusiera un plan de trabajo, asignando un orden de prioridad;
- .4 revisara el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia; y
- .5 presentara un informe al Pleno.

Informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (GT 1)

10.4 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 7/WP.5, Add.1 y Add.2), el Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Reino Unido (COMSAR 7/10/1 y COMSAR 7/INF.4 y 5), y acordó que este informe representaba realmente un excelente resumen de todos los aspectos problemáticos a los que tienen que hacer frente los servicios SAR en todo el mundo.

10.5 Se reconoció que el informe y las recomendaciones incluían varias posibles propuestas con información polémica y dignas de análisis, para cuyo examen detallado se requería mucho más tiempo, tanto a nivel nacional como por parte del Subcomité y su Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento.

10.6 El Subcomité refrendó las 35 recomendaciones que se indican en los subpárrafos 21.1 a .35 del informe y, tras reconocer que convendría que también las tuvieran en cuenta otros subcomités interesados que participan en la labor sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, acordó remitirlas al MSC 77 para su examen.

10.7 En el futuro habría que detallar más algunas de las cuestiones. Por lo tanto, el Subcomité aprobó la continuación del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, con el mismo mandato que figura en el anexo 1 del documento COMSAR 7/10/1, a reserva de que el Comité dé su aprobación a que el plazo de ultimación de este punto se prorrogue hasta 2004.

10.8 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que contribuyeran activamente a la labor del Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Reino Unido.*

10.9 El Subcomité reconoció el tremendo esfuerzo que se requiere para coordinar la labor de ese Grupo de trabajo por correspondencia en particular y manifestó su agradecimiento a su coordinador, el Sr. David Jardine-Smith del Reino Unido.

11 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y LAS TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS

Generalidades

11.1 El Subcomité recordó que, en su 6º periodo de sesiones, había señalado que no se habían presentado documentos sustantivos sobre este punto del orden del día y había invitado a los Estados Miembros a que hicieran las contribuciones oportunas relativas a la utilización nacional de nuevas tecnologías y sistemas radioeléctricos en el COMSAR 7.

11.2 Tras examinar el documento COMSAR 7/11 (Japón) en el que se propone una revisión de las normas de funcionamiento de los respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR), basada en los resultados de un reciente estudio experimental sobre los RESAR llevado a cabo en el Japón, el Subcomité opinó que era necesario profundizar en esta investigación y en los estudios antes de revisar las normas de funcionamiento. Para respaldar la propuesta que figura en el documento COMSAR 7/11, la delegación del Japón realizó una presentación relativa a su estudio sobre los RESAR utilizando el sistema "Power Point".

11.3 Tras destacar que las normas de funcionamiento de los RESAR deben estar en consonancia con la recomendación M.628-3 del UIT-R sobre características técnicas de los respondedores radar de búsqueda y salvamento, que se basa en la polarización horizontal, el Subcomité invitó al Japón y a otros países interesados a que presenten las correspondientes propuestas a la Comisión de estudio 8 del UIT-R para el examen y estudio de la cuestión.

11.4 El Subcomité también estimó que la propuesta del Japón debía aprobarse como nuevo punto del programa de trabajo, y con este fin invitó al Japón a que presentara el oportuno documento al Comité.

* David Jardine-Smith
Emergency Response Liaison Officer
Maritime and Coastguard Agency
Directorate of Maritime Operations
Bay 1/4, Spring Place
105 Commercial Road
Southampton, SO15 1EG, Reino Unido
Teléfono: +44 (0)23 8032 9108
Facsímil: +44 (0)23 8032 9488
Correo electrónico: dave_smith@mca.gov.uk

11.5 Por lo que respecta al punto del programa de trabajo relativo a los "avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas", el Subcomité recordó que había sancionado la propuesta de Francia (COMSAR 5/3) de mantener este punto permanentemente en el orden del día del Subcomité.

11.6 El Subcomité reconoció la importancia y la amplitud de este punto del programa de trabajo, y acordó que no se aceptarán ni examinarán en relación con él documentos relativos a las normas de funcionamiento de equipo de radiocomunicaciones de ningún tipo.

11.7 Se invitó al Comité a que, teniendo en cuenta estas opiniones del Subcomité, ampliara el plazo para ultimar el punto de alta prioridad "Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas" hasta 2005.

12 REVISIÓN DEL MANUAL IAMSAR

Generalidades

12.1 El Subcomité tomó nota de que, a raíz de una intervención de la delegación de Grecia, apoyada por la delegación de Chipre, en la que reiteraba la reserva que había expresado en el COMSAR 6 con respecto a las enmiendas relativas al "asesoramiento aeronáutico para los MRCC" (sección 1), modificadas por el COMSAR 6, y la declaración sobre el particular del Vicepresidente del Subcomité y del Presidente del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento, el MSC 75 había remitido dicha sección al Grupo mixto de trabajo OACI/OMI para que proporcionara al COMSAR 7 las aclaraciones y el asesoramiento que estimara oportunos.

12.2 Asimismo el Subcomité tomó nota de 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 anteproyectos de enmienda, el MSC 75 había adoptado las restantes propuestas de enmienda al Manual IAMSAR, es decir, todas las enmiendas a excepción de las de la sección 1, para su distribución mediante la circular MSC/Circ.1044, y había decidido que las enmiendas debían entrar en vigor el 1 de julio de 2003.

12.3 El Subcomité tomó nota de la sección 3 y de los apéndices E y F del informe del Grupo mixto de trabajo (COMSAR 7/7) en los que se proponían proyectos de enmienda al Manual, y los remitió al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (GT 1) para que procediera a su examen.

12.4 A raíz de la propuesta presentada por Grecia (COMSAR 7/7/4) en relación con el informe de la novena reunión del Grupo mixto de trabajo celebrada en Hong Kong (China) (documento COMSAR 7/7), la delegación griega señaló que sus intervenciones relativas a las enmiendas al Manual IAMSAR no se debían a motivos locales, regionales o políticos, teniendo en cuenta sobre todo que el Grupo mixto de trabajo es un órgano técnico.

La única preocupación era evitar que con las enmiendas propuestas se acepten a escala internacional situaciones relacionadas con "entidades" administrativas no reconocidas por las Naciones Unidas. Ésta no es una cuestión política y se da por supuesto que los órganos de la OMI y la OACI acatan los principios de las Naciones Unidas.

12.5 Se pidió al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento que examinara las partes pertinentes del documento COMSAR 7/7 y, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, preparara:

- .1 un proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR en el que se propusiera una fecha para su aplicación, así como el proyecto de circular MSC conexas sobre su adopción; y
- .2 observaciones y propuestas al respecto.

Informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (GT 1)

12.6 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 7/WP.5), el Subcomité examinó y aprobó el proyecto modificado de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR y las propias enmiendas, que figuran en el anexo 11, a fin de que se remitan a la OACI para su aprobación y al MSC 77 para su adopción.

12.7 Se pidió a la Secretaría que pusiera a disposición de la OACI el proyecto de enmiendas para su aprobación.

12.8 Se invitó al Comité a que tuviera en consideración la respuesta recibida de la OACI y adoptara el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR.

13 ELABORACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE

Generalidades

13.1 El Subcomité recordó que el MSC 72 (mayo de 2000), al examinar la adopción de la resolución A.888(21) por parte de la vigésima primera Asamblea, había pedido al Subcomité (MSC 72/23, párrafo 21.33) que tuviera a bien:

- .1 aplicar los criterios que figuran en el anexo de la resolución, y en particular el procedimiento que se recoge en la sección 1 del anexo, a la hora de evaluar los sistemas móviles por satélite, presentados por los Gobiernos para su posible utilización en el SMSSM;
- .2 en relación con las decisiones que se tomen sobre lo que antecede, considerar la posibilidad de elaborar enmiendas a las disposiciones que figuran en las reglas pertinentes del capítulo IV del Convenio SOLAS; y
- .3 cerciorarse de que para que la Organización reconozca sistemas móviles por satélite para su utilización en el SMSSM éstos deben ser compatibles con las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS, y que éste reconocimiento no tenga por resultado la introducción de modificaciones considerables en los procedimientos y las normas de funcionamiento del equipo existentes.

13.2 El Subcomité recordó también que el COMSAR 6 había debatido detenidamente las posibles etapas de un procedimiento para reconocer tales sistemas móviles por satélite, que figuran a continuación:

- .1 una Administración propone a la Organización la designación de un sistema de acuerdo con los criterios que figuran en la sección 1 del anexo de la resolución A.888(21);
- .2 se comprueba punto por punto que el sistema satisface los criterios o las explicaciones aplicables a una capacidad equivalente;
- .3 se describe la capacidad operacional o se realizan ensayos de funcionamiento;
- .4 el Comité de Seguridad Marítima evalúa la designación; y
- .5 el MSC toma una decisión y aprueba la circular pertinente.

Tras observar que la elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite, incluido el proceso de evaluación dentro de la OMI, aún se encuentra en una etapa de formación, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las Organizaciones interesadas a que presentaran las propuestas pertinentes en el COMSAR 7 para su examen.

13.3 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 7/13 (Dinamarca), en el que se recoge un proyecto de procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite, y lo remitió al Grupo de trabajo (aspectos operacionales) para que lo examinara con mayor detenimiento.

13.4 Se pidió al Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (GT 3) que examinara el documento COMSAR 7/13 y, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 ultimar un proyecto de procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM;
- .2 elaborar un proyecto anotado de circular MSC; y
- .3 recomendar otras medidas sobre dicho punto del programa de trabajo,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (GT 3)

13.5 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) (COMSAR 7/WP.3) y adoptó las medidas que se resumen a continuación.

13.6 El Subcomité aprobó un proyecto de circular MSC titulado "Procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM", que figura en el anexo 12, e invitó al Comité a que lo aprobara.

13.7 Tras tomar nota de que se había ultimado la labor sobre este punto, el Subcomité invitó al Comité a que suprimiera el punto del programa de trabajo del Subcomité.

13.8 El Subcomité coincidió también con la opinión del Grupo de trabajo de que era necesario contar en cada uno de los próximos periodos de sesiones del Subcomité con un punto del orden del día que le permitiera considerar cualquier sistema móvil por satélite que se propusiera. Éste podría ser un punto independiente del orden del día del Subcomité o podría incluirse en el actual punto 5 del orden del día sobre "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)". Teniendo en cuenta lo anterior, se invitó al Comité a que autorizara al Subcomité a que considerara los sistemas móviles por satélite propuestos en relación con el punto del programa de trabajo sobre "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)".

13.9 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo de que podría ser útil, conveniente y quizá necesario revisar* la resolución A.888(21) para garantizar que se mantienen actualizados los criterios y que se aclaran determinadas fases que podrían interpretarse como obstáculos. Se invitó al Comité a que autorizara al Subcomité a revisar la resolución A.888(21) dentro del punto del programa de trabajo titulado "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)".

14 REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO NAVTEX

Generalidades

14.1 El Subcomité recordó que, tras examinar el informe del Grupo de trabajo (COMSAR 6/WP.4), el COMSAR 6 había sancionado la opinión del Grupo de trabajo de que era necesario actualizar las normas de funcionamiento y que, además del examen de los puntos que figuran en el documento COMSAR 6/17, era necesario estudiar la posibilidad de incluir con carácter obligatorio una interfaz impresora/datos y de especificar la capacidad de memoria para los mensajes, y había invitado a los Miembros a presentar sus observaciones y propuestas al COMSAR 7 para su examen.

14.2 El Subcomité tomó nota de que, a petición del COMSAR 6, el MSC 75 había cambiado el grado de prioridad del punto del programa de trabajo titulado "Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX" de "bajo" a "alto".

14.3 El Subcomité tomó nota de los documentos COMSAR 7/14 (Dinamarca, Polonia y el Reino Unido) y COMSAR 7/14/1 (Estados Unidos) y tras un breve debate los remitió al Grupo de trabajo (aspectos técnicos) para que éste los examinara detenidamente.

14.4 Se pidió al Grupo de trabajo (aspectos técnicos) que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, tuviera a bien:

- .1 preparar el proyecto de normas de funcionamiento revisadas del equipo NAVTEX y el proyecto de resolución MSC conexas; y
- .2 presentar observaciones o recomendaciones respecto de dicha cuestión,

para su examen en el Pleno.

* En el párrafo 3 c) de la parte dispositiva de la resolución A.888(21), se pide al Comité de Seguridad Marítima que tenga a bien "mantener esta resolución sometida a examen y adoptar las medidas que estime necesarias para garantizar la integridad a largo plazo del SMSSM".

Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) (GT 2)

14.5 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) (COMSAR 7/WP.1), el Subcomité tomó las medidas que se indican a continuación.

14.6 El Subcomité sancionó el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las normas de funcionamiento revisadas del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (NAVTEX), que figura en el anexo 13, con objeto de remitirlo al 77º periodo de sesiones del Comité para su adopción.

14.7 Al ultimar la revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX, el Subcomité acordó que los mensajes NAVTEX podrían visualizarse en un sistema integrado de navegación. En la regla IV/7.1.4 del Convenio SOLAS se exige que los buques lleven a bordo receptores NAVTEX. Dado que los mensajes NAVTEX incluyen información necesaria para la navegación segura de los buques, puede resultar adecuado y útil poder visualizar dichos mensajes en una pantalla integrada de navegación, y esto puede ser una ventaja para los marineros ya que toda la información que necesitan para la navegación segura del buque aparece en un lugar. El Subcomité invitó al Comité a que encargara al Subcomité NAV que examinara la prescripción de que los sistemas integrados de navegación tengan capacidad para presentar visualmente la información NAVTEX. El Subcomité NAV también podría examinar la posibilidad de que los sistemas integrados de navegación puedan tener capacidad para presentar información recibida de los receptores SafetyNET.

14.8 El Subcomité encargó a la Secretaría que presentara al Comité Técnico 80 de la Comisión Electrotécnica Internacional la declaración de coordinación que figura en el anexo 14 y le pidiera que incluyera una definición de una conexión de datos capaz de establecer la interfaz con receptores NAVTEX, e invitó al Comité a que sancionara las medidas adoptadas.

14.9 Se invitó al Comité a que suprimiera del programa del trabajo del Subcomité el punto titulado "Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX" ya que la labor sobre el particular había concluido.

15 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO (RESOLUCIÓN A.809(19)) A FIN DE EXIGIR MEDIOS PARA LA SUJECCIÓN DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS A SUS USUARIOS

Generalidades

15.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75, tras haber examinado una propuesta de Noruega (MSC 75/22/6) para enmendar la resolución A.809(19) sobre "Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia", con el fin de eliminar los riesgos de que el equipo pueda perderse durante situaciones de peligro y evitar los problemas relacionados con los medios técnicos actualmente aceptables conforme a las normas de funcionamiento establecidas en dicha resolución, decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional de su 7º periodo de sesiones, con un plazo de ultimación previsto para 2003, un punto de alta prioridad sobre el examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios.

15.2 Después de examinar brevemente el documento COMSAR 7/15 (Noruega), el Subcomité lo remitió al Grupo de trabajo (aspectos técnicos), al que se le encomendó, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones del Pleno, que:

- .1 ultime el proyecto de enmienda a la resolución A.809(19); y
- .2 prepare el proyecto de la resolución MSC pertinente,

para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) (GT 2)

15.3 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) (COMSAR 7/WP.1), el Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las normas revisadas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, cuyo texto figura en el anexo 15, a fin de que se presenten al Comité con miras a su adopción.

15.4 También se invitó al Comité a que tomara nota que aún es válido el anexo 2 de la resolución A.809(19) en el que figuran las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas de instalación fija en las embarcaciones de supervivencia.

15.5 El delegado de Liberia propuso que el párrafo 2.2.11 del proyecto de resolución MSC mencionado en el párrafo 15.3 *supra* diga lo siguiente:

"con medios para que vaya dentro de un estuche sujeto a la parte delantera del chaleco salvavidas de la persona en peligro. El micrófono dispondrá de un mecanismo de suelta rápida (un cordel de 1,5 – 2 mm de diámetro y de 30 – 60 cm de largo), para que no ponga en peligro la seguridad de la persona. Para permitir la recepción, el estuche tendrá perforaciones y llevará una solapa que cierre con velcro para evitar que el teléfono se caiga por inadvertencia."

15.6 Se invitó al Comité a que suprima del programa de trabajo del Subcomité el punto del orden del día titulado "Examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios", dado que la labor ha sido ultimada.

16 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

PROTECCIÓN MARÍTIMA

16.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había recordado su debate sobre las cuestiones de protección marítima y había decidido incluir en los programas de trabajo de los Subcomités DSC, COMSAR, NAV y STW, y en los órdenes del día provisionales del DSC 7, del COMSAR 7 y del STW 34 un punto de alta prioridad sobre "Medidas para incrementar la protección marítima", con 2004 como plazo de ultimación, y había pedido al NAV 48 que iniciara la labor sobre esta cuestión.

De acuerdo con la recomendación del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG), y tras observar que en la resolución A.924(22) se designaba al Comité Jurídico y al Comité FAL para que participaran en esta revisión, con lo que se les iría informando de la labor en curso, el Comité:

- .1 dio instrucciones al NAV 48 para que concluyera las especificaciones técnicas para todas las normas relacionadas con el SIA a tiempo para la Conferencia de diciembre;
- .2 pidió al NAV 48 que estudiara la cuestión de la protección del equipo SIA contra interferencias externas teniendo en cuenta la labor realizada en este aspecto por el DE 45 (MSC 75/17/2/Add.1);
- .3 dio instrucciones a los Subcomités NAV y COMSAR para que iniciaran la labor sobre un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance, teniendo en cuenta las prescripciones funcionales elaboradas por el MSWG a tal fin (véanse los documentos MSC 75/24, párrafo 17.115, y MSC 75/WP.18, anexo 8); y
- .4 encomendó al NAV 48 que iniciara la labor sobre los medios para dar el alarma en buques que estén siendo objeto de un ataque terrorista, con carácter prioritario, teniendo en cuenta la labor del COMSAR 6 y del DE 45 (MSC 75/17/2 y Add.1) y el proyecto de regla [XI/5] elaborado por el MSWG.

SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN DE LARGO ALCANCE

16.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había observado que el MSWG, al estudiar las prescripciones funcionales para un sistema de identificación de largo alcance con el fin de presentarlo al NAV 48 para que este Subcomité pueda estudiar la cuestión y asesorar a la Conferencia sobre protección marítima en consecuencia, había convenido en un enfoque más general a las prescripciones funcionales, según el cual pedía a los expertos del NAV 48 que dieran asesoramiento sobre los distintos marcos hipotéticos en relación con los intervalos de interrogación, la distancia de interrogación secuencial y los costos de cada una de estas opciones. En el anexo 8 del documento MSC 75/WP.18 aparece el proyecto de prescripciones funcionales convenido, además de unas notas aclaratorias del pequeño grupo que las elaboró.

Asimismo, también se había informado al MSWG (MSC 75/17/7) de que los buques amenazados podrían utilizar el SIA para enviar un alarma a una estación costera. Esta estación podría ser un centro del STM. Los Subcomités NAV y COMSAR deberían tener en cuenta esta posibilidad al elaborar directrices sobre los medios de transmisión de alertas de los buques.

Teniendo en cuenta sus decisiones relacionadas con cuestiones de protección marítima, el MSC 75 coincidió con el COMSAR 6 y encomendó a la Secretaría que pidiera al Grupo de trabajo 8B de la UIT y, a través de la IMSO, a Inmarsat Ltd. que tuvieran a bien:

- .1 estudiar la viabilidad de prestar servicios de seguimiento de largo alcance mediante la interrogación secuencial Inmarsat-C o utilizando los datos disponibles generados por el equipo SIA; y
- .2 efectuar las modificaciones técnicas necesarias a las normas MF/HF y al equipo Inmarsat de modo que toda autoridad nacional competente, incluidas las autoridades SAR que utilizan equipo de comunicación SMSSM, puedan disponer de los datos del SIA pertinentes.

Una declaración de coordinación de la OMI para el Grupo de trabajo 8B del UIT-R sobre dicho tema figura en el documento 8B/266-E.

Esta petición se envió a la IMSO mediante una carta de fecha 30 de julio de 2002, referencia N° T2/6.01.

El NAV 48 observó que su Grupo de trabajo (aspectos técnicos) había convenido con las prescripciones funcionales para un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance con fines de protección propuestas por el MSWG, a saber:

- .1 la finalidad del sistema era incrementar la protección de los Estados ribereños facilitando información sobre el tráfico marítimo de manera oportuna para permitir que el Estado tome las medidas que estime convenientes; y
- .2 el sistema debería:
 - permitir la identificación y seguimiento de buques en el mar;
 - facilitar a la autoridad competente del Estado ribereño la identidad y situación del buque;
 - garantizar que la información se transmite a la autoridad competente de modo seguro y confidencial, teniendo debidamente en cuenta el aspecto comercial de la misma;
 - no proporcionar información a otros buques; y
 - ser capaz de funcionar con distintas densidades de tráfico marítimo.

El NAV 48 también tomó nota del análisis sobre el uso del equipo de Inmarsat-C y del equipo de largo alcance del SIA, llevado a cabo por el MSWG, pero observó, sin embargo que el SIA de largo alcance era un sistema de interrogación secuencial semejante al de Inmarsat-C y no un sistema de transmisión, como había señalado el MSWG. El Subcomité NAV tomó nota, además, de que el Grupo de trabajo había hecho observar que la utilización de comunicaciones en ondas decamétricas, sugerida por el MSWG, requeriría un equipo que automáticamente seleccione la frecuencia de funcionamiento correcta a fin de proporcionar una interfaz de fácil uso para el usuario y también de cifrado, a fin de mantener la confidencialidad de la información.

El NAV 48 tomó nota asimismo de que el Grupo de trabajo había examinado la comparación entre el uso del equipo de Inmarsat-C y el equipo de largo alcance del SIA, llevada a cabo por el MSWG, y que había señalado que Inmarsat-C era el sistema existente más adecuado a efectos de protección. Sin embargo, había hecho observar que los buques equipados para operar en las zonas marítimas A1 y A2 podrían no llevar equipo de Inmarsat-C.

El MSC 76 tomó nota del debate del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima (ISWG) sobre la identificación y seguimiento de largo alcance, y tras tener en cuenta el documento MSC 76/4/21 (ISC y otros) convino, en principio, en estudiar el sistema de interrogación secuencial de Inmarsat-C para el seguimiento y la identificación de largo alcance a reserva de un estudio más profundo por parte de los Subcomités NAV y COMSAR, los cuales recibieron instrucciones de proceder en consecuencia.

SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

16.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 76 había acordado en principio que eran necesarias normas de funcionamiento para los nuevos equipos y que dichas normas deberían ser aprobadas en el periodo de sesiones actual. En consecuencia, encomendó a un pequeño grupo que las finalizara utilizando como base el texto del documento MSC 76/4/2 (Estados Unidos), teniendo en cuenta los comentarios formulados en el Pleno, para adoptarlas mediante una resolución MSC. Tras haber examinado el informe del Grupo de redacción (MSC 76/WP.8), el Comité aprobó la resolución MSC.136(76) sobre normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque.

El Comité pidió al COMSAR 7 que examinara las normas de funcionamiento aprobadas y que informara al MSC 77 si era necesaria cualquier enmienda a las mismas.

RESULTADOS DE LA CONFERENCIA SOLAS DE 2002 SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA

16.4 El Subcomité también tomó nota de que, atendiendo a la petición del MSC 76, el Presidente le señaló documento SOLAS/CONF.5/DC/3, que se utilizó como documento de referencia al examinar el programa de trabajo del Comité y de los subcomités, que se deriva de los resultados de la labor de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima.

El MSC 76, tras considerar las diferentes peticiones de la Conferencia SOLAS de 2002 recogidas en las resoluciones de la Conferencia, acordó examinarlas pormenorizadamente en el MSC 77 y decidió, mientras tanto, pedir al COMSAR 7 que tome nota, en el contexto de la resolución 10 sobre la implantación en fecha temprana de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, de que se ha invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que fomenten, en los buques autorizados a enarbolar el pabellón de su Estado, la adopción de las medidas necesarias para que estén en condiciones de responder automáticamente a la interrogación secuencial de Inmarsat-C o de otros sistemas disponibles, y pidió al Subcomité que informe sobre el particular al MSC 77 para que éste pueda brindar más orientaciones al respecto.

16.5 Teniendo en cuenta la información indicada anteriormente y las propuestas presentadas por los Estados Unidos, Brasil, y el Presidente del Grupo especial de trabajo, que participó en las deliberaciones sobre este tema en numerosos foros, entre ellos el MSC 75, el MSWG y el ISWG, el Subcomité observó lo siguiente:

- .1 las normas de funcionamiento para los sistemas de alerta de protección del buque se habían propuesto de un modo genérico, que había sido sancionado por el Comité;
- .2 es probable que fueran necesarias algunas directrices/interpretaciones para detallar/aclarar y describir las normas de funcionamiento para los sistemas de alerta de protección del buque;
- .3 este órgano de la OMI debería limitarse a tratar los aspectos técnicos de la cuestión;
- .4 se había seleccionado un SIA de ondas métricas como sistema de identificación y de seguimiento de corto alcance de los buques;

- .5 podría utilizarse Inmarsat-C o cualquier otro sistema para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques; y
- .6 muchos otros puntos relacionados con esta cuestión.

16.6 Por último, tras un largo debate sobre la cuestión, el Subcomité decidió constituir un Grupo de redacción, al cual se le dieron las siguientes instrucciones, teniendo en cuenta los comentarios y propuestas formulados en el Pleno:

- .1 examinar la propuesta del Presidente del Grupo especial de redacción constituido en el MSC 76, y preparar un proyecto de circular MSC sobre orientaciones relativas a la descripción del sistema de alerta de protección del buque;
- .2 examinar todas las propuestas de enmienda a las normas de funcionamiento como se estipula en la resolución MSC.136(76) (COMSAR 7/2/2, anexo 1) y asesorar al respecto al Subcomité; y
- .3 utilizando como base la propuesta de los Estados Unidos y Brasil, preparar un proyecto de recomendación sobre las prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

16.7 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de redacción (COMSAR 7/WP.4 y Add.1), el Subcomité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se resumen a continuación.

ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

16.8 El Subcomité se mostró de acuerdo con un proyecto de circular MSC titulado "Orientaciones sobre la provisión de sistemas de alerta de protección del buque", que figura en el anexo 16, con pequeñas modificaciones de redacción para armonizarlo con el contenido del capítulo XI-2" del SOLAS y el Código PBIP, e invitó al Comité a que lo aprobara, y a que facilitara más asesoramiento e instrucciones al Subcomité.

ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

16.9 Se invitó al Comité a que examinara y adoptase el proyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque (resolución MSC.136(76)) que se indican a continuación:

"3 Suministro de energía

Quando el sistema de alerta de protección del buque esté alimentado por la fuente de energía eléctrica principal del buque, el funcionamiento de dicho sistema también deberá ser posible utilizando ~~o~~ **una** fuente de energía ~~adecuada~~ **alternativa.**"

"6 Transmisión de los alertas de protección

6.1 En todos los casos, las transmisiones iniciadas por los puntos de activación del sistema de alerta de protección deberán incluir un código o identificador propio que indique que el alerta no fue generado de conformidad con los procedimientos de socorro del SMSSM. La transmisión deberá incluir la identidad del buque y su situación en ese momento, *con referencia a una fecha y a una hora*. La transmisión irá dirigida a una estación costera y no a las estaciones de buque."

IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

16.10 El Subcomité examinó el proyecto de recomendaciones sobre las prescripciones funcionales para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, que figura en el anexo 17.

16.11 A fin de permitir la identificación y el seguimiento de largo alcance, el Subcomité estimó que será preciso incorporar nuevas reglas en el Convenio SOLAS, e invitó a las Administraciones a que presenten propuestas adecuadas al COMSAR 8 para que las examine.

16.12 A juicio del Subcomité, toda regla futura que se presente deberá estipular que si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo pertinente a bordo en buen estado de funcionamiento, la operación defectuosa de dicho equipo no se considerará un motivo para demorar el buque en los puertos donde no se tenga fácil acceso a instalaciones de reparación, a condición de que el capitán disponga lo necesario para realizar un viaje a un puerto donde puedan llevarse a cabo las reparaciones.

16.13 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de redacción había examinado la necesidad de establecer un sistema mundial de seguimiento que incluya directrices para el intercambio de datos entre las Administraciones, según proceda, y de que el Grupo opinaba que:

- .1 siempre que se utilicen sistemas por satélite, se requerirá que la IMSO u otro organismo competente coordine la identificación y el seguimiento entre las estaciones terrenas terrestres, según proceda; y
- .2 se requerirá que la IMSO u otro organismo competente informe al Comité de las directrices recomendadas relativas a la implantación del servicio de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

No obstante, el Subcomité opinó que era necesario seguir trabajando sobre la cuestión de un sistema mundial de seguimiento e invitó a los Miembros a que presentaran sus propuestas al respecto al COMSAR 8.

16.14 El Subcomité estuvo de acuerdo en que para poder mantener deliberaciones detalladas sobre este tema eran necesarias orientaciones adicionales, e invitó al Comité a que considerara todas las cuestiones relacionadas con el sistema de seguimiento e identificación de los buques de largo alcance, teniendo en cuenta el proyecto de recomendación sobre prescripciones funcionales que figura en el anexo 17, informara oportunamente al COMSAR 8 y pidiera al NAV 49 que siguiera examinando este tema.

16.15 La delegación de Brasil manifestó la opinión de que el Subcomité tenía que haber informado al NAV 49 por conducto del MSC 77 de su evaluación de la idoneidad y disponibilidad de la interrogación secuencial de Inmarsat-C como sistema de seguimiento e identificación de largo alcance, como lo había pedido el MSC 76.

Actos de violencia perpetrados contra los buques Directrices para los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo (MRCC)

16.16 El Subcomité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, en su 9ª reunión, había reconocido que el MSC 76 y la Conferencia diplomática podrían suscitar también otras cuestiones que deben ser examinadas y que sería prematuro que el Grupo mixto de trabajo enmendase las orientaciones actuales de la circular MSC/Circ.967 y de la circular MSC/Circ.623/Rev.3 recientemente revisada.

El Grupo mixto de trabajo manifestó la opinión de que la función prioritaria del MRCC debería ser principalmente recibir y transmitir los alertas a las autoridades encargadas de la protección del Estado de abanderamiento del buque y del Estado responsable de la SRR en donde haya tenido lugar el incidente, y a la compañía naviera interesada. Los alertas recibidos por cualquiera de estas autoridades o por la compañía del buque deberían transmitirse a las demás. Los MRCC deberían seguir de cerca las situaciones que supongan una amenaza para la protección ya que podría plantearse la necesidad de llevar a cabo una operación de respuesta SAR.

Asimismo se consideró importante que el Grupo mixto de trabajo siguiese los avances en protección marítima a fin de garantizar que no se comprometen los sistemas SAR y el SMSSM.

El Grupo mixto de trabajo opinó que, habida cuenta del nuevo debate previsto acerca de una serie de cuestiones fundamentales relacionadas con los alertas de protección marítima, convendría esperar a que se disponga de los resultados del MSC 76 y de la Conferencia diplomática antes de revisar las orientaciones actuales facilitadas a los MRCC.

16.17 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 76, que refrendó la medida del ISWG de remitir el anexo 4 del documento MSC 76/ISWG/WP.5 al citado Grupo mixto de trabajo para que lo examinase y adoptase las medidas oportunas y, teniendo en cuenta la parte pertinente del informe de dicho Grupo de trabajo (MSC 76/4/3) (que no había elaborado las orientaciones solicitadas pero que en cambio había suscitado varias cuestiones fundamentales que requerían ser examinadas más a fondo y respecto de las cuales era necesario facilitar más orientaciones antes de adoptar decisiones importantes), había tomado nota de que, en opinión del Grupo mixto de trabajo, las orientaciones actuales de la circular MSC/Circ.967 abarcaban el marco hipotético de incidentes de protección marítima y se habían redactado teniendo presentes dichas preocupaciones para hacer frente a los actos de piratería y robos a mano armada y a otras amenazas para la seguridad, tales como los ataques terroristas.

16.18 Teniendo en cuenta la información anterior, el Subcomité examinó el documento COMSAR 7/16 (Francia) y opinó que era prematuro, en este momento, contemplar la posibilidad de introducir enmiendas a la circular MSC/Circ.967 y a cualquier otra circular sin disponer de nuevas instrucciones y asesoramiento del MSC 77.

CONEXIÓN DEL SIA A LA FUENTE DE ENERGÍA DE RESERVA DE LA ESTACIÓN RADIOELÉCTRICA

16.19 El Subcomité recordó que en su 6º periodo de sesiones había tomado nota del documento COMSAR 6/INF.7 (Alemania) en el que se proponía que el SIA, prescrito con arreglo al nuevo capítulo V del SOLAS, debería estar conectado a la fuente o fuentes de energía eléctrica de reserva del equipo radioeléctrico. Tras reconocer el valor del SIA para diversas finalidades, el Subcomité opinó que la conexión de equipo adicional a la fuente o fuentes de energía eléctrica de reserva de la estación radioeléctrica podría exigir que se modificaran las reglas IV/13.2 y 13.8 del Convenio SOLAS.

El COMSAR 6 convino en que se debía seguir examinando la cuestión e invitó a Alemania a que presentase la propuesta pertinente simultáneamente al MSC 76 y al COMSAR 7 para su examen, a reserva de la autorización del Comité.

16.20 El Subcomité examinó el documento COMSAR 7/16/1 (Estados Unidos y Alemania) en el que se propone conectar el SIA a la fuente de energía de reserva de la estación radioeléctrica y, tras largas deliberaciones acordó que el COMSAR 8 debía volver a examinar la cuestión, si así se lo encarga el Comité.

16.21 Por consiguiente, se invitó al MSC 77 a que examinase la propuesta anterior y autorizase al NAV 49 y al COMSAR 8 a examinar la cuestión más a fondo.

CÓDIGOS ADICIONALES DE NATURALEZA DEL PELIGRO EN EL SISTEMA INMARSAT-E

16.22 El Subcomité recordó que el COMSAR 6 había tomado nota del COMSAR 6/INF.6 (Alemania) y había decidido que, hasta que el MSC tomase una decisión sobre las medidas recomendadas que han de adoptar los MRCC al recibir un alerta sobre "piratería o ataque terrorista" era prematuro adoptar una decisión en relación con cualesquiera códigos adicionales de naturaleza del peligro que sean necesarios en el sistema Inmarsat-E. Se invitó al Comité que tomase nota de la opinión del Subcomité sobre esta cuestión.

16.23 El Subcomité tomó nota de que, tras haber examinado el documento MSC 75/11/5 (Alemania) en el que se propone incluir códigos para "piratería" y "hombre al agua" en el sistema Inmarsat-E y tras haber sido informado de que el COMSAR 6 ya había tomado nota de la propuesta formulada por Alemania y decidido que, hasta que el CSM tomase una decisión sobre las medidas recomendadas que han de adoptar los MRCC al recibir un alerta sobre "piratería o ataque terrorista", era prematuro adoptar una decisión en relación con cualesquiera códigos adicionales de naturaleza del peligro que sean necesarios en el sistema de RLS de Inmarsat, el Comité remitió el documento MSC 75/11/5 al COMSAR 7 para que examinase las partes pertinentes y facilitase el asesoramiento oportuno.

16.24 El Subcomité tomó nota asimismo del documento MSC 75/11/5 y convino en que necesitaba recibir nuevas instrucciones del Comité para examinar más a fondo la cuestión.

16.25 Se invitó al Comité a tomar nota de las deliberaciones anteriores acerca de la cuestión y a adoptar las decisiones que juzgue oportunas.

17 ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SMSSM PARA LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS A BORDO DE LOS BUQUES A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS

Generalidades

17.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había coincidido con la propuesta del COMSAR 6 de ampliar hasta 2003 la fecha de ultimación de la labor correspondiente al punto del orden del día sobre la "Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS".

17.2 Después de una breve introducción de los documentos COMSAR 7/17 (Noruega), COMSAR 7/17/1 (Alemania) y COMSAR 7/17/2 (Irlanda) en los que figura un proyecto de directrices sobre armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS, el Subcomité los remitió al Grupo de trabajo (aspectos técnicos), al que pidió, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, que:

- .1 examinar los documentos COMSAR 7/17, COMSAR 7/17/1 y COMSAR 7/17/2 en detalle; y
- .2 preparar el proyecto de directrices sobre armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS, y el proyecto anotado de circular COMSAR, con miras a que los examine el Pleno.

Utilización de telegrafía de impresión directa a efectos de socorro y seguridad en los buques regidos por el Convenio SOLAS

17.3 El Subcomité recordó que, tras haber considerado el cese del servicio de télex en tiempo real, el COMSAR 6 había establecido una distinción entre el uso del servicio de télex en líneas en tierra, en los enlaces por satélite de los sistemas Inmarsat y en las frecuencias de ondas hectométricas/decamétricas. En cuanto a los enlaces por satélite, se llegó a la conclusión de que la impresión directa podría sustituirse por los sistemas de radiocomunicación de datos. Además, por lo que respecta a las líneas en tierra, se opinó que el servicio de télex podría sustituirse por los sistemas de radiocomunicación de datos

Se señaló que si se suprime la prescripción para el sistema de télex por ondas de radiocomunicaciones hectométricas/decamétricas, se podrían crear incompatibilidades entre buques que seleccionaran sistemas distintos. Además, debería considerarse la fiabilidad y la disponibilidad de los sistemas alternativos. También se señaló que por el momento no hay alternativa para el servicio de télex por ondas de radiocomunicaciones hectométricas/decamétricas en zonas marítimas A4.

17.4 El Subcomité observó que el MSC 76 había examinado una propuesta de Noruega (MSC 76/20/5) para que se vuelva a considerar la necesidad de exigir que los buques que naveguen por las zonas marítimas A3 y A4 estén equipados con telegrafía de impresión directa en ondas hectométricas y decamétricas, según se prescribe en el capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 y en las normas de funcionamiento aplicables, y, si el resultado de dicho examen indica que las prescripciones pertinentes relativas a la telegrafía de impresión directa pueden suprimirse sin que ello acarree consecuencias negativas para la seguridad en el mar, lo cual

abarataría el equipo y facilitaría su utilización, elaborar el correspondiente proyecto de directrices tanto al Convenio SOLAS como a las normas de funcionamiento pertinentes.

17.5 Tras deliberar al respecto, el Comité había decidido remitir el documento MSC 76/20/5 al COMSAR 7 para que lo examinara y asesorara al MSC 77 sobre la conveniencia de elaborar las correspondientes enmiendas.

17.6 Tras haber tomado nota de lo antedicho, el Subcomité encomendó al Grupo de trabajo (aspectos técnicos) que examinara el documento MSC 76/20/5, teniendo en cuenta la opinión del COMSAR 6 (COMSAR 6/22, párrafos 8.38 a 8.43), y asesorara al Pleno, según proceda.

Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos)

17.7 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) (COMSAR 7/WP.1), el Subcomité tomó las medidas que se resumen a continuación.

Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS

17.8 El Subcomité acordó utilizar la propuesta que figura en el documento COMSAR 7/17 como punto de partida para la elaboración de las directrices sobre armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS, y observó que el proyecto de directrices contiene información procedente de otras organizaciones y que esa información será útil para quienes proyecten las instalaciones del SMSSM a bordo de buques a los que se aplica el Convenio SOLAS.

17.9 El Subcomité preparó la circular COMSAR sobre armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS, cuyo texto figura en el anexo 18, para que el Comité lo apruebe.

17.10 Se pidió al Comité que suprimiera del programa de trabajo del Subcomité el punto relativo a la "Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS", dado que la labor se ha ultimado.

UTILIZACIÓN DE TELEGRAFÍA DE IMPRESIÓN DIRECTA A EFECTOS DE SOCORRO Y SEGURIDAD EN LOS BUQUES A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS

17.11 El Subcomité tomó nota que el SMSSM utilizaba telegrafía de impresión directa de banda estrecha (IDBE) por su compatibilidad con la LSD. Dado que las características técnicas de ambos sistemas son similares, el alcance de su operación es el mismo, por tanto, la IDBE es, desde el punto de vista técnico, una buena opción para el seguimiento de un alerta de socorro por LSD. En algunas circunstancias, la LSD puede tener éxito cuando no es posible una llamada telefónica. El Subcomité acordó que aunque actualmente es limitado el uso de la IDBE, ésta deberá mantenerse hasta que se encuentre una alternativa viable que pueda operar en las mismas condiciones que opera la IDBE y realizar todas sus funciones actuales. Se invitó al Comité a que sancione la opinión del Subcomité a este respecto.

17.12 El Subcomité tomó nota que se están utilizando actualmente en el mar los nuevos sistemas móviles por satélite y los sistemas de correo electrónico en ondas decamétricas y que éstos podrían considerarse como una alternativa en una etapa ulterior, pero se necesitará la aprobación y la adopción de la OMI para su utilización en el SMSSM. El Subcomité tomó nota además de que dada la permanente evolución técnica sería conveniente mantener indefinidamente el punto del orden del día sobre "Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas" a fin de que todo nuevo progreso pueda señalarse al Subcomité.

18 ENMIENDAS AL CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE SUSTENTACIÓN DINÁMICA Y AL CÓDIGO NGV 1994 – PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA SUPRIMIDO POR EL MSC 76

19 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN Y DEL CONVENIO DE SALVAMENTO MARÍTIMO PARA TRATAR LA CUESTIÓN DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

Generalidades

19.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había considerado la cuestión del examen de las medidas y procedimientos de seguridad relativos a la actuación con las personas rescatadas en el mar y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del COMSAR 7, un punto de baja prioridad sobre el "Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio de salvamento marítimo para tratar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar", que se examinará junto con la labor realizada por los Comités Jurídico y de Facilitación, respectivamente con plazo de ultimación previsto para 2004.

19.2 El Subcomité también tomó nota de que durante el LEG 85, el MSC había determinado que el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo era uno de los instrumentos que quizás fuese necesario revisar, y de que en el documento LEG 85/10/2 se señala en particular el artículo 10 de ese Convenio, que trata de la obligación del capitán de prestar asistencia a las personas en peligro de desaparecer en el mar, el observador del CMI recordó que este Convenio constituía ante todo un convenio de derecho privado y que las disposiciones del artículo 10 se concibieron con el fin de garantizar que el ejercicio de tal obligación no invalidaba las reclamaciones de salvamento. El observador opinó que el Convenio Internacional sobre Salvamento quizás no fuese el medio más apropiado para tratar los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar desde la perspectiva del derecho público.

El LEG 85 decidió que en ese periodo de sesiones no había necesidad de adoptar ninguna medida específica, pero tomó nota de que otros órganos de la OMI podrían solicitar el examen de determinadas cuestiones y de que tendría que decidir en su próximo periodo de sesiones cuál informe provisional habría de presentar al Consejo para que lo transmitiese a la vigésima tercera Asamblea.

19.3 Tras haber tomado nota de que no se presentaron documentos de fondo en relación con este punto del orden del día, el Subcomité acordó remitir la cuestión al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento para que formulara observaciones y asesorara al Pleno.

Informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento

19.4 El Subcomité, tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 7/WP.5, Add.1 y Add.2)), tomó las medidas que se resumen a continuación.

19.5 El Subcomité tomó nota de las observaciones formuladas durante el LEG 85 (MSC 76/22/13), a las que se hace referencia en el párrafo 19.2 *supra* y, teniendo en cuenta que se prevé que el FAL 30 examine esta cuestión en el contexto del Convenio de Facilitación a finales del presente mes, consideró prematuro que el Subcomité asesorara a ambos Comités sobre cualquier medida que deban tomar hasta tanto no se ultime la labor sobre las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, éstas hayan sido adoptadas por el Comité y esté clara la dirección que sigue el proceso.

19.6 En consecuencia, el Subcomité acordó que se informe al LEG 86 y al FAL 30 sobre la labor realizada respecto de las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, a fin de que ambos Comités puedan tenerla en cuenta en su revisión y eviten posibles discrepancias entre los distintos convenios.

19.7 Se encomendó a la Secretaría que informara al LEG 86 y al FAL 30 según proceda.

Operación SAR a la altura del Cabo de Hornos

19.8 La delegación de Alemania informó al Subcomité que en horas tempranas del 13 de diciembre de 2002 se recibió una llamada de socorro vía satélite procedente del yate alemán **Ole Hopo**, que en ese momento se encontraba en la región de búsqueda y salvamento de Chile, a unas 200 millas náuticas al oeste del "Cabo de Hornos", en ruta a este lugar desde la "Isla de Pascua". La tripulación del yate, una embarcación bien equipada, se componía de dos ciudadanos alemanes sumamente experimentados que estaban dando por segunda vez la vuelta al mundo.

19.9 El MRCC de Chile dirigió y coordinó durante casi dos semanas una operación de búsqueda de gran envergadura; primero en la región oceánica referida y después a lo largo de la costa chilena. No sólo participaron en la operación unidades de búsqueda aérea y naval, sino también buques de pesca de Chile, el buque de investigaciones de los Estados Unidos **Melville** y un buque tanque de gran tamaño del grupo Stena que navegaban en la zona. Desafortunadamente, la operación no tuvo éxito y finalizó el 26 de diciembre de 2002.

19.10 Tras haber agradecido al MRCC de Chile y a todos los participantes en la misión SAR, realizada durante la Navidad, Alemania señaló que este caso, como muchos otros en el pasado, demuestra nuevamente que los marinos que arriesgan la vida para rescatar a personas en peligro en el mar son las cabezas de puente humanitarias de las sociedades en los océanos. En lo que respecta a la actuación con las personas rescatadas en el mar, Alemania indicó que tales marinos constituyen un recurso de gran valor que no deben correr riesgos sin un buen motivo.

20 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL 8º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA EL PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO (DIRECTRICES BSMA)

20.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 75 había examinado el documento MSC 75/22/2 (Australia), en el que se proponía que las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (resolución A.469(XII)) se sometieran a revisión y adquiriesen carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974, bien convirtiéndolas en un Código o incorporando directamente en el Convenio las disposiciones técnicas de las Directrices, así como las prescripciones de reconocimiento y certificación. El motivo de la propuesta era que las Directrices se habían adoptado en 1981 y se basaban en las prescripciones del Convenio enmendado ese año, mientras que desde entonces se habían adoptado diversas enmiendas al Convenio SOLAS y a otros instrumentos de la OMI (como el Código de Estabilidad sin Avería) que podrían afectar a las Directrices. Tras las deliberaciones, en el curso de las cuales se acordó que las Directrices no deberían ser obligatorias, el Comité decidió incluir en los programas de trabajo de los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE (coordinador) y SLF, un punto de alta prioridad sobre la "Revisión de las Directrices BSMA", asignando tres periodos de sesiones para ultimar este punto.

Puesto que en las Directrices se establece que son de aplicación aun cuando también lo sean las Directrices BSMA y se dispone que, cuando las Directrices establezcan normas de seguridad distintas de las que figuran en las Directrices BSMA, debían aplicarse las disposiciones de las Directrices, según resultara adecuado, el Comité convino en que los subcomités antes mencionados deberían tener en cuenta estas Directrices durante la revisión de las Directrices BSMA, e invitó al MEPC a que tomara nota de la decisión precedente.

REVISIÓN DE LOS MODELOS DE CERTIFICADOS DE SEGURIDAD PARA BUQUES NUCLEARES

20.2 El Subcomité también observó que el MSC 75 había examinado una propuesta de la Federación de Rusia (MSC 75/22/7) en la que se pedía la revisión de los modelos de Certificados de seguridad para buques nucleares a fin de armonizar su contenido con el de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, enmendado desde su entrada en vigor en 1980. Tras examinar la cuestión, el Comité decidió incluir, en los programas de trabajo de los Subcomités DE (coordinador), COMSAR y NAV, un punto de baja prioridad sobre la "Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

20.3 Tras examinar el documento COMSAR 7/20 (Federación de Rusia), el Subcomité decidió incluir este punto del programa de trabajo en el orden del día provisional correspondiente al COMSAR 8.

PROPUESTAS DE ENMIENDA PARA ACTUALIZAR EL CÓDIGO DSC Y EL CÓDIGO NGV 1994

20.4 El Subcomité también observó que el MSC 76 había recordado que el MSC 75 había examinado una propuesta de Australia (MSC 75/12/2) de que deberían enmendarse el Código DSC y el Código NGV 1994 para armonizar sus prescripciones con las del Convenio SOLAS 1974 y el Código NGV 2000 lo antes posible, fundamentalmente como parte de la próxima revisión del Código NGV 1994 que está prevista para 2005. Australia también había sugerido que, entretanto, debería publicarse una circular MSC para señalar cualquier discrepancia a los propietarios, Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos, sociedades de

clasificación y otras partes que participan en la operación de las naves regidas por el Código DSC y el Código NGV 1994. Tras examinar la propuesta y las modificaciones pertinentes, el MSC 75 había acordado que era necesario volver a examinar el proyecto de circular, y había tomado nota de la oferta de la delegación de Australia de presentar la versión revisada del proyecto de circular al actual periodo de sesiones, con miras a su aprobación. El MSC 75 también había incluido en los programas de trabajo de los Subcomités DE (coordinador), COMSAR y NAV, un punto de alta prioridad sobre "Enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994", con un plazo de ultimación previsto para 2004.

A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 76/8/1 (Australia, Noruega, Reino Unido e IACS), que incluía una versión revisada del proyecto de circular MSC mencionada en el párrafo 4 anterior, incorporando las observaciones formuladas en el MSC 75, y aprobó la circular MSC/Circ.1057 sobre las propuestas de enmienda para actualizar el Código DSC y el Código NGV 1994, tras haber acordado determinadas modificaciones a la página introductoria de dicha circular.

Con respecto a la propuesta formulada en el documento MSC 76/8/1 de que, en vista de la aprobación de la circular MSC, no se requería tomar medidas inmediatas bajo el nuevo punto del programa de trabajo sobre "Enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994" ya incluido en los programas de trabajo de los Subcomités DE, COMSAR y NAV, y de que, en su lugar, el punto del programa de trabajo debería titularse "Revisión del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994" y asignarse a los Subcomités DE (coordinador), FP, COMSAR, NAV y SLF, con dos periodos de sesiones para concluir la labor que se iniciaría en 2004 como parte de la próxima revisión prevista del Código NGV 2000, el MSC 76 se mostró de acuerdo con la propuesta y acordó modificar los programas de trabajo de los referidos subcomités según fuera pertinente.

LA NAVEGACIÓN DE AVENTURA Y EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS

20.5 El Subcomité señaló que, tras examinar el documento MSC 76/20/4 (Chile), el MSC 76 había decidido incluir en el programa de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR un punto con prioridad baja sobre "Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura", asignando un periodo de sesiones para ultimar la cuestión, y designando coordinador al Subcomité NAV.

CAMBIOS PROPUESTOS PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO DEL SUBCOMITÉ

20.6 Teniendo en cuenta los avances realizados durante el actual periodo de sesiones y las disposiciones de los procedimientos de organización de los órdenes del día, el Subcomité revisó su programa de trabajo (COMSAR 7/WP.6), basado en el aprobado por el MSC 76 (COMSAR 7/2/2, anexo 3), y elaboró un programa de trabajo revisado y un orden del día provisional para el COMSAR 8, que se recoge en el anexo19, para que los examine y apruebe el Comité. Al examinar el programa de trabajo, el Subcomité acordó pedir al Comité que tuviera a bien:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, puesto que se había ultimado la labor pertinente:
 - .1.1 punto A.1 - Procedimientos para responder a los alertas por LSD;
 - .1.2 punto A.3 - Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite;
 - .1.3 punto A.5 - Radiocomunicaciones de puente a puente;
 - .1.4 punto A.7 - Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX;
 - .1.5 punto A.9 - Examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios; y
 - .1.6 punto B.1 - Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS;
- .2 suprimir el siguiente punto del programa de trabajo, dado que el tema ya está abarcado en el punto 7 sobre "Análisis de siniestros":
 - .2.1 punto B.2 - Respuestas al cuestionario sobre siniestros;
- .3 prorrogar la fecha de ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .3.1 punto 6.1 - Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento, hasta 2004;
 - .3.2 punto 6.4 - Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento, hasta 2004;
 - .3.3 punto A.4 - Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas, hasta 2005; y
 - .3.4 punto A.6 - Buques de pasaje de gran tamaño, hasta 2004; y
 - .3.5 Punto A.8 - Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias, hasta 2006;
- .4 sustituir el número de periodos de sesiones necesarios para la ultimación de los siguientes puntos por un plazo previsto:
 - .4.1 punto A.11 - Revisión del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE); y
 - .4.2 punto B.2 - Revisión de los modelos de los certificados de seguridad para buques nucleares (Coordinado por el Subcomité DE).

PREPARATIVOS PARA EL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

20.7 Se propuso constituir en el COMSAR 8 Grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .1 cuestiones operacionales relativas al SMSSM;
- .2 cuestiones de búsqueda y salvamento; y
- .3 cuestiones técnicas.

FECHAS DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

20.8 Se informó al Subcomité de que se había previsto que su 8º periodo de sesiones se celebrara, en principio, del 16 al 20 de febrero de 2004.

REUNIÓN INTERPERIODOS

20.9 El Subcomité señaló que la 10ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento estaba prevista celebrarse en Torquay (Reino Unido) del 15 al 19 de septiembre de 2003, e invitó al Comité a que aprobara esta reunión interperiodos (véase asimismo el párrafo 7.13).

21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004

21.1 El Subcomité, tras ser informado de la decisión de su Presidente de dimitir del cargo a finales del presente año, expresó al Sr. V. Bogdanov su profundo agradecimiento por su excelente contribución a lo largo de muchos años a la labor de la OMI y, en concreto, del Subcomité, y le deseó mucho éxito en sus empresas profesionales y felicidad en el plano personal.

21.2 El Subcomité decidió aplazar la elección de su Presidente para 2004 hasta la apertura del próximo periodo de sesiones, el COMSAR 8, en febrero de 2004.

21.3 El Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. U. Hallberg (Suecia) como Vicepresidente para 2004.

22 OTROS ASUNTOS

PRESCRIPCIONES SOBRE LA TEMPERATURA PARA LOS RESPONDEDORES DE BUQUES DE SALVAMENTO (RESAR) DE 9 GHz

22.1 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 7/22 (Dinamarca) en el que se proporciona información sobre la experiencia en la utilización de RESAR estibados en balsas salvavidas a una temperatura ambiente igual o inferior a -35°C, y se señala que quizás sea necesario revisar la norma de rendimiento para los RESAR.

22.2 El Subcomité opinó que Dinamarca y, quizás otros países que habían tenido experiencias similares, deberían proporcionar una justificación para pedir al Comité que incluya un punto al respecto en el programa de trabajo del Subcomité y en su orden del día provisional.

SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN - SERVICIOS Y CONFIGURACIÓN DE GALILEO

22.3 Así como lo había hecho el MSC 76, el Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la Comisión Europea (MSC 76/INF.4) sobre el Sistema mundial de radionavegación: Servicios y configuración de GALILEO, que indica la línea de base actual del sistema de navegación por satélite GALILEO.

AGRADECIMIENTO

22.4 El Subcomité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y observadores que habían cesado recientemente sus funciones, se habían jubilado o habían pasado a desempeñar otras funciones, o estaban a punto de hacerlo, por su inestimable contribución a la labor del Subcomité, y les deseó una larga y feliz jubilación, o en el último caso, mucho éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. Eirik Bliksrud (Noruega – Presidente del Grupo de trabajo (aspectos técnicos) del Subcomité) (traslado para el desempeño de otras funciones);
- Sr. W.S. Moreira (Brasil) (jubilación);
- Sr. Peter Olsson (Alemania) (jubilación);
- Sr. R. Soluri (Estados Unidos – Presidente del Panel coordinador del servicio internacional SafetyNET) (jubilación); y
- Sr. Richard Swanson (Estados Unidos – Presidente del Grupo de trabajo (aspectos operacionales) del Subcomité) (jubilación);

23 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

23.1 Se invita al Comité, en su 77º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 refrendar la medida adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que publicara la circular COMSAR/Circ.30 - Lista de coordinadores NAVAREA, que sustituye a la circular COMSAR/Circ.24 (párrafo 3.9);
- .2 aprobar el proyecto de circular MSC/Circ.1064/Add.1 sobre enmiendas al Manual internacional SafetyNET, que complementa la circular MSC/Circ.1064 (párrafo 3.11 y anexo 2);
- .3 sancionar la medida adoptada por el Subcomité de encargar a la Secretaría que incluya el diagrama correcto de NAVAREA/METAREA en el Manual internacional SafetyNET revisado, de acuerdo con las enmiendas adoptadas que figuran en la circular MSC/Circ.1064 (párrafo 3.12);
- .4 sancionar la medida del Subcomité de encargar a la Secretaría que transmita a la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, 2003, de la UIT (CMR-03, que se celebrará en Ginebra (Suiza) del 9 de junio al 4 de julio de 2003) que no ha habido ningún cambio en la postura de la OMI por lo que respecta a los servicios móviles marítimos (párrafo 4.5);

- .5 sancionar la medida adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que comunicara a la Comisión de estudio 8 una declaración sobre la necesidad operacional de elaborar disposiciones para disponer de un formato normalizado de los números ISMM que se utilizarán en el SIA a bordo de las aeronaves de búsqueda y salvamento (párrafos 4.6 y 4.7);
- .6 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la retirada futura por Inmarsat Ltd. de los servicios Inmarsat-A (párrafo 5.11 y anexo 3);
- .7 refrendar el acuerdo y las medidas adoptadas por el Subcomité respecto a la inclusión de un código específico de alerta para "hombre al agua" en el protocolo de Inmarsat-E; así como las instrucciones pertinentes dadas a la Secretaría (párrafos 5.12 y 5.13);
- .8 sancionar las medidas adoptadas por el Subcomité de pedir a la Secretaría que:
 - .8.1 transmita la decisión indicada en el subpárrafo .7 *supra* a la Comisión de estudio 8 del UIT-R, para su examen, con miras a enmendar el cuadro 3 - Naturaleza de las indicaciones de socorro de la recomendación UIT-R M.623-3 sobre características de transmisión de un sistema de radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) que funciona con satélites geostacionarios en la banda 1,6 GHz; y
 - .8.2 informe al respecto a Inmarsat Ltd. a través de la IMSO (párrafos 5.12 y 5.13)
- .9 aprobar el proyecto de circular MSC sobre directrices para la Administraciones sobre la notificación de falso alertas (párrafo 6.14 y anexo 4);
- .10 aprobar el proyecto de enmiendas a la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS, con miras a que lo adopte el MSC 78, con fecha de entrada en vigor propuesta para el 1 de enero de 2006 (párrafo 6.16 y anexo 5);
- .11 aprobar, a reserva de que se apruebe y adopte el proyecto de enmiendas a la regla IV/15.9 del SOLAS, la inclusión de los correspondientes cambios en el preámbulo de la resolución MSC.83(70) sobre enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18)), así como en el Código de seguridad para buques pesqueros y en las Directrices de aplicación voluntaria (párrafo 9.13.8 del anexo 1 y párrafo 9.13.8 del anexo 2) (párrafo 6.17);
- .12 sancionar la medida adoptada por el Subcomité de publicar la circular COMSAR/Circ.31 sobre operaciones de salvamento en gran escala (párrafo 7.10);
- .13 aprobar la celebración de la 10ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que está prevista tenga lugar en Torquay (Reino Unido) del 15 al 19 de septiembre de 2003 (párrafos 7.13 y 20.9);

- .14 aprobar el proyecto de circular MSC sobre las directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS), que combina los textos de las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041 y los sustituye (párrafo 7.23 y anexo 7);
- .15 aprobar el proyecto de circular MSC sobre orientaciones relativas a cuestiones de responsabilidad civil y financiera en relación con el uso del botiquín de emergencia y evaluación de su utilización en casos de emergencia (párrafo 7.31 y anexo 8);
- .16 aprobar, teniendo en cuenta las deliberaciones y observaciones del COMSAR 7, el proyecto de enmiendas a los convenios SOLAS y SAR con miras a su adopción por el MSC 78 (párrafos 8.13 a 8.31 y anexos 9 y 10);
- .17 mostrarse de acuerdo, a reserva de las decisiones que se adopten en relación con el subpárrafo .16, con la elaboración de las directrices a las que se hace referencia en el proyecto de enmiendas a los convenios SOLAS y SAR (párrafo 8.32);
- .18 pedir al NAV 49 que, al ultimar el texto de los dos proyectos de resolución de la Asamblea sobre las directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia y sobre el servicio de asistencia marítima (MAS), se asegure de que:
 - .1 cuando se utilice el término "peligro" éste tenga el significado definido en el Convenio SAR;
 - .2 se establezca que hay un único punto de contacto para las comunicaciones originadas desde el buque y éste debe ser el MRCC; y
 - .3 de ser posible, se asignen al MRCC las funciones del servicio de asistencia marítima (MAS) (párrafo 8.38);
- .19 refrendar la medida adoptada por el Subcomité de invitar a los Gobiernos Miembros a que envíen expertos SAR al NAV 49 cuando éste ultime los dos proyectos de resolución de la Asamblea mencionados en el subpárrafo .18 *supra* (párrafo 8.40);
- .20 examinar las recomendaciones sobre las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño sancionadas por el Subcomité, que figuran en el párrafo 21 del documento COMSAR 7/10/1 (párrafo 10.6 y documento MSC 77/4);
- .21 adoptar el proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR y aprobar el proyecto de circular MSC conexo (párrafo 12.6 y anexo 11);
- .22 aprobar el proyecto de circular MSC sobre procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM (párrafo 13.6 y anexo 12);

- .23 mostrarse de acuerdo con que el Subcomité considere los sistemas móviles por satélite propuestos para su utilización en el SMSSM en relación con el punto de su programa de trabajo sobre "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)" (párrafo 13.8);
- .24 autorizar al Subcomité a revisar, en relación con el punto de su programa de trabajo sobre "servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)", la resolución A.888(21) con miras a mantenerla actualizada para garantizar la integridad a largo plazo del SMSSM (párrafo 13.9);
- .25 adoptar el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las normas de funcionamiento del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (párrafo 14.6 y anexo 13);
- .26 pedir al Subcomité NAV que examine la prescripción de que los sistemas integrados de navegación tengan capacidad para establecer la interfaz con los receptores NAVTEX (párrafo 14.7);
- .27 sancionar la medida adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que transmita la declaración de coordinación acordada a la Comisión Electrotécnica Internacional (Comité Técnico 80) pidiéndole que incluya en el sistema integrado de visualización una definición de una conexión de datos capaz de establecer la interfaz con los receptores NAVTEX (párrafo 14.8 y anexo 14);
- .28 adoptar el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las normas revisadas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia (párrafo 15.3 y anexo 15);
- .29 aprobar el proyecto de circular MSC sobre orientaciones sobre la provisión de sistemas de alerta de protección del buque, y facilitar más instrucciones sobre la cuestión, si fuera necesario (párrafo 16.8 y anexo 16);
- .30 examinar y adoptar el proyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque (resolución MSC.136(76)) (párrafo 16.9);
- .31 examinar las posiciones de política relativas al sistema de seguimiento e identificación de largo alcance de los buques, teniendo en cuenta el proyecto de recomendación sobre prescripciones funcionales, pedir al NAV 49 que vuelva a examinar esta cuestión, y asesorar al COMSAR 8 oportunamente (párrafo 16.14 y anexo 17);
- .32 examinar la propuesta de Alemania y los Estados Unidos de conectar el SIA a la fuente de energía de reserva de la estación radioeléctrica y, si así se decide, autorizar al NAV 49 y al COMSAR 8 a que examinen la cuestión más a fondo (párrafos 16.19 a 16.21);
- .33 dar las instrucciones oportunas al Subcomité en relación con la propuesta de Alemania (MSC 75/11/5) para la inclusión de un código de alerta sobre "piratería" en el sistema Inmarsat-E (párrafos 16.23 a 16.25);

- .34 aprobar el proyecto de circular COMSAR sobre armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS (párrafo 17.9 y anexo 18);
- .35 sancionar, en relación con el documento MSC 76/20/5 (Noruega) remitido al COMSAR 7, el asesoramiento del Subcomité de que se mantengan las prescripciones obligatorias existentes para que el equipo de ondas hectométricas y decamétricas esté equipado con telegrafía de impresión directa (párrafo 17.11); y
- .36 aprobar el informe en general.

23.2 Se invita al Comité a que, al examinar el programa de trabajo del Subcomité, considere el programa de trabajo revisado y el proyecto de orden del día provisional del COMSAR 8 propuestos por el Subcomité (anexo 19), en general, y, en particular, a que:

- .1 suprima el punto titulado "Procedimientos para responder a los alertas por LSD", ya que no se había presentado en los dos últimos periodos de sesiones ningún documento sobre el fondo de la cuestión (párrafo 3.16);
- .2 amplíe hasta 2006 el plazo de ultimación previsto para el punto de alta prioridad titulado "Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias" (párrafo 6.13);
- .3 amplíe hasta 2004 el plazo de ultimación previsto para el punto de alta prioridad titulado "Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento" (párrafo 7.32);
- .4 suprima el punto titulado "Radiocomunicaciones de puente a puente", de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre la organización y método de trabajo (MSC/Circ.931-MEPC/Circ.361, enmendada) (párrafo 9.6);
- .5 amplíe hasta 2004 el plazo de ultimación del punto de alta prioridad titulado "Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño" (párrafo 10.7);
- .6 amplíe hasta 2005 el plazo de ultimación previsto para el punto de alta prioridad titulado "Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas" (párrafo 11.7);
- .7 suprima el punto titulado "Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite", ya que la labor sobre este tema se ha ultimado (párrafo 13.7);
- .8 suprima el punto titulado "Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX", ya que la labor sobre este tema se ha ultimado (párrafo 14.9);
- .9 suprima el punto titulado "Examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios", ya que la labor sobre esta cuestión se ha ultimado (párrafo 15.6);

- .10 suprima el punto titulado "Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS", ya que la labor sobre este punto se ha ultimado (párrafo 17.10); y
- .11 suprima el punto titulado "Respuestas al cuestionario sobre siniestros", dado que está abarcado en el punto titulado "Análisis de siniestros" (párrafo 20.6.4.1).

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 7º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

1 APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

COMSAR 7/1	Secretaría	Orden del día provisional del 7º periodo de sesiones
COMSAR 7/1/1	Secretaría	Anotaciones al orden del día provisional

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

COMSAR 7/2	Secretaría	Decisiones del MSC 75
COMSAR 7/2/1	Secretaría	Decisiones del DE 45 y el NAV 48
COMSAR 7/2/2	Secretaría	Decisiones del MSC 76

3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)

COMSAR 7/3	Finlandia	Cuestiones generales de radiocomunicaciones - Reanudación del servicio de correspondencia pública por parte de Radio Turku
COMSAR 7/3/1	OHI	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 - Lista de coordinadores de zonas NAVAREA
COMSAR 7/INF.2	Polonia	<i>Report of the 12th session of the Baltic/Barents Sea Regional Co-operation on the GMDSS (BBRC/GMDSS-12)</i>
COMSAR 7/INF.3	Presidente del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX	<i>Promulgation of Maritime Safety Information. International NAVTEX Service</i>
MSC 76/22/9	Federación de Rusia	Proyecto de enmiendas al Manual del servicio internacional SafetyNET
COMSAR 7/WP.3		Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)

4 CUESTIONES SOBRE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS RELACIONADAS CON LA UIT

COMSAR 7/4	Secretaría	Resultados de la reunión preparatoria de la Conferencia de la UIT (RPC02-2) para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2003
COMSAR 7/WP.1		Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos)
COMSAR 7/WP.3		Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)

5 SERVICIOS SATELITARIOS (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)

COMSAR 7/5	COSPAS-SARSAT	Situación del programa COSPAS-SARSAT
COMSAR 7/5/1	COSPAS-SARSAT	Plan de COSPAS-SARSAT para la gestión de la banda de frecuencias de 406 MHz
COMSAR 7/5/2	IMSO	Análisis y evaluación de la eficacia de Ltd. respecto del SMSSM
MSC 75/11/5	Alemania	Códigos suplementarios para identificar los casos de socorro en el sistema Inmarsat-E
MSC 76/18/1	IMSO	Cese futuro de los servicios Inmarsat-A de Inmarsat Ltd.
COMSAR 7/WP.2		Informe del Grupo especial de redacción del Pleno

6 RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA, INCLUIDOS FALSOS ALERTAS E INTERFERENCIAS

COMSAR 7/6	Noruega	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas
COMSAR 7/6/1	Noruega	Proyecto de directrices sobre los falsos alertas
COMSAR 7/6/2	Noruega	Prueba anual de las RLS por satélite
COMSAR 7/6/3	COSPAS-SARSAT	Prueba de las RLS por satélite en la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS y en las circulares MSC/Circ.1039 y MSC/Circ.1040
COMSAR 7/6/4	COSPAS-SARSAT	Interferencia en la banda de frecuencias de 406,0 - 406,1 MHz

COMSAR 7/6/5	Finlandia y Suecia	Proyecto de cambios del texto de la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS
COMSAR 7/WP.3		Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)

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

COMSAR 7/7 COMSAR 7/7/Add.1	Secretaría	Informe de la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento
COMSAR 7/7/1	Francia	Plan para la prestación del servicio marítimo de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM - Revisión de la circular COMSAR/Circ.18 - Orientación sobre las necesidades mínimas de los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) en materia de comunicaciones
COMSAR 7/7/2	Reino Unido	Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento - Curso del SMSSM para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras
COMSAR 7/7/3	India	Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos
COMSAR 7/7/4	Grecia	Informe de la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento
COMSAR 7/7/5	Reino Unido	Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7-3 del Convenio SOLAS)

MSC 76/22/12	Reino Unido	Presentación de datos para el Índice internacional de planes de colaboración SAR de conformidad con la regla 7.3 del capítulo V del Convenio SOLAS y las circulares MSC/Circ.1000 y 1041
COMSAR 7/WP.3		Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)
COMSAR 7/WP.5 COMSAR 7/WP.5/Add.1 COMSAR 7/WP.5/Add.2		Informe del Grupo de trabajo SAR

8 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS SOLAS Y SAR RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

COMSAR 7/8	España	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 76/22/8	Secretaría	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 76/22/10	España	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 76/22/11	Suecia	Resultados de la reunión oficiosa sobre las "medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar"
MSC 76/22/13	Secretaría	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar - Resultados del 85º periodo de sesiones del Comité Jurídico
COMSAR 7/WP.5 COMSAR 7/WP.5/Add.1 COMSAR 7/WP.5/Add.2		Informe del Grupo de trabajo SAR

9 RADIOCOMUNICACIONES DE PUENTE A PUENTE

No se presentaron documentos

COMSAR 7/WP.3

Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)

10 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO

COMSAR 7/10

Secretaría

Resultados del MSC 75

COMSAR 7/10/1

Reino Unido
(como
coordinador del
Grupo de trabajo
por
correspondencia)

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

COMSAR 7/INF.4

Reino Unido
(como coordinador
del Grupo de
trabajo por
correspondencia)

Annexes to the report of the Correspondence Group

COMSAR 7/INF.5

Reino Unido
(como coordinador
del Grupo de
trabajo por
correspondencia)

Annex to the report of the Correspondence Group: passenger ship operator's questionnaire

MSC 75/WP.12
(documento informativo)

Grupo de trabajo

Informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

COMSAR 7/WP.5
COMSAR 7/WP.5/Add.1
COMSAR 7/WP.5/Add.2

Informe del Grupo de trabajo SAR

11 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y LAS TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS

COMSAR 7/11

Japón

Revisión de las normas de funcionamiento de los respondedores radar de búsqueda y salvamento (RESAR)

12 REVISIÓN DEL MANUAL IAMSAR

No se presentaron documentos

COMSAR 7/WP.5

Informe del Grupo de trabajo SAR

COMSAR 7/WP.5/Add.1

COMSAR 7/WP.5/Add.2

13 ELABORACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE

COMSAR 7/13

Dinamarca

Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite

COMSAR 7/WP.3

Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)

14 REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO NAVTEX

COMSAR 7/14

Dinamarca,
Polonia y el
Reino Unido

Proyecto de recomendación sobre normas de funcionamiento

COMSAR 7/14/1

Estados Unidos

Observaciones respecto de la revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX propuesta por el Reino Unido y otras Administraciones

COMSAR 7/WP.1

Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos)

15 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO (RESOLUCIÓN A.809(19)) A FIN DE EXIGIR MEDIOS PARA LA SUJECCIÓN DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS A SUS USUARIOS

COMSAR 7/15

Noruega

Propuesta de enmienda a la resolución A.809(19)

MSC 75/22/6

Noruega

Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales para embarcaciones de supervivencia

COMSAR 7/WP.1

Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos)

16 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

COMSAR 7/16	Francia	Actos de violencia perpetrados contra los buques – Directrices para los Centros coordinadores de salvamento marítimo (CCSM)
COMSAR 7/16/1	Estados Unidos y Alemania	Conexión de los SIA a la fuente de energía de reserva de la estación radioeléctrica
COMSAR 7/WP.4 COMSAR 7/WP.4/Add.1		Informe del Grupo de redacción

17 ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SMSSM PARA LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS A BORDO DE LOS BUQUES A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS

COMSAR 7/17	Noruega	Propuesta de directrices sobre las instalaciones
COMSAR 7/17/1	Alemania	Proyecto de directrices prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS
COMSAR 7/17/2	Irlanda	Contribución a la elaboración de una circular COMSAR con directrices relativas a las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS
MSC 76/20/5	Noruega	La utilización de telegrafía de impresión directa a efectos de socorro y seguridad en los buques regidos por el Convenio SOLAS
COMSAR 7/WP.1		Informe del Grupo de trabajo (aspectos técnicos)
COMSAR 7/WP.3		Informe del Grupo de trabajo (aspectos operacionales)

18 ENMIENDAS AL CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE SUSTENTACIÓN DINÁMICA Y AL CÓDIGO NGV 1994 - PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA SUPRIMIDO POR EL MSC 76

19 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN Y DEL CONVENIO DE SALVAMENTO MARÍTIMO PARA TRATAR LA CUESTIÓN DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

No se presentaron documentos

COMSAR 7/WP.5 Informe del Grupo de trabajo SAR
COMSAR 7/WP.5/Add.1
COMSAR 7/WP.5/Add.2

20 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL 8º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

COMSAR 7/20 Federación de Rusia Propuesta para el orden del día provisional del 8º periodo de sesiones del Subcomité

COMSAR 7/WP.6 Nota del Presidente

21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004

No se presentaron documentos

22 OTROS ASUNTOS

COMSAR 7/22 Dinamarca Prescripciones sobre la temperatura establecidas en la norma del rendimiento para el respondedor de búsqueda y salvamento (RESAR) de 9 GHz

MSC 76/INF.4 Comisión Europea *World-Wide Radionavigation System - Presentation of the GALILEO Services and Architecture*

23 INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

COMSAR 7/WP.7 Proyecto de informe para el Comité de Seguridad Marítima
COMSAR 7/WP.7/Add.1
COMSAR 7/WP.7/Add.2

ANEXO 2**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****ENMIENDAS AL MANUAL DEL SERVICIO INTERNACIONAL SafetyNET**

1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 6º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), siguiendo las instrucciones del MSC 76, volvió a examinar la circular MSC/Circ.1064 así como las orientaciones sobre el funcionamiento del servicio internacional SafetyNET, enmendadas, y acordó que además de las enmiendas adoptadas que figuran en la circular MSC/Circ.1064, también debe ponerse en conocimiento de los Gobiernos Miembros las siguientes orientaciones:

"Las Administraciones deberán ser conscientes de que, excepcionalmente en la zona NAVAREA XIII, debido a ciertas características de los actuales receptores Inmarsat-C en el interior de dicha zona, la posibilidad de dirigir mensajes a zonas geográficas temporales, como se indica en el párrafo 4.5 del manual, puede utilizarse para la difusión de radioavisos náuticos."

2 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003)], adoptó las citadas orientaciones adicionales e invitó a los Gobiernos Miembros a que las pusieran en conocimiento de todas las partes interesadas.

3 Esta circular complementa la circular MSC/Circ.1064.

ANEXO 3**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****FUTURA RETIRADA DE LOS SERVICIOS DE Inmarsat-A POR Inmarsat Ltd.**

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su 76º periodo de sesiones (2 a 13 de diciembre de 2002), tomó nota de la información facilitada por la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), a saber, que Inmarsat Ltd. había dado un preaviso de más de cinco años con respecto a la retirada de la prestación de los servicios de Inmarsat-A a partir del 31 de diciembre de 2007 y, tras acordar que esta información debería ponerse en conocimiento de los Gobiernos Miembros y del sector, encargó al Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) que tomara las medidas oportunas en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003).

2 El MSC, en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003), aprobó, como lo había propuesto el COMSAR 7, una nota explicativa sobre la futura retirada de los servicios de Inmarsat-A que se producirá el 31 de diciembre de 2007, y que figura en el anexo.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan la información adjunta en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

INFORMACIÓN SOBRE LA FUTURA RETIRADA DE LOS SERVICIOS DE Inmarsat-A POR Inmarsat Ltd.

- 1 Inmarsat-A es el servicio analógico original que ofrecen los satélites de Inmarsat, y que empezó a funcionar en 1982.
- 2 La última homologación por Inmarsat de un nuevo modelo de estación terrena de buque (ETB) para el servicio marítimo de Inmarsat-A se produjo en 1991. Desde entonces, no se ha homologado ningún modelo nuevo de ETB de Inmarsat-A.
- 3 Aunque la instalación de ETB de Inmarsat-A está aprobada en los buques como parte del equipo del SMSSM, la capacidad de comunicación que ofrecen estas estaciones puede conseguirse de manera más eficaz y eficiente mediante otros modelos de terminales digitales de Inmarsat, y el número de terminales de Inmarsat-A que se utilizan a bordo de los buques está disminuyendo rápidamente.
- 4 Teniendo presente los esfuerzos realizados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) para fomentar la utilización más eficaz del espectro, y la prescripción de que Inmarsat Ltd. devuelva a la UIT antes de 2009 los indicativos de país utilizados para los servicios de Inmarsat-A, Inmarsat Ltd. está planeando lanzar nuevos satélites dentro de ese plazo que no podrán ofrecer servicios de Inmarsat-A.
- 5 Inmarsat Ltd. ya había anunciado que daría preaviso de más de cinco años para anunciar la retirada de los servicios de Inmarsat-A, y ahora ha informado a la Organización que los servicios cesarán el 31 de diciembre de 2007.

ANEXO 4

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

**DIRECTRICES PARA LAS ADMINISTRACIONES SOBRE LA
NOTIFICACIÓN DE LOS FALSOS ALERTAS**

1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR), en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), elaboró las Directrices para las Administraciones sobre la notificación de los falsos alertas, que figuran en el anexo.

2 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003)], con miras a garantizar que se trata de manera adecuada el problema de los falsos alertas, se mostró de acuerdo con las Directrices que figuran en el anexo, cuyo objetivo es asesorar a las Administraciones sobre cómo recopilar información utilizando los formularios normalizados para notificar los falsos alertas a la Organización.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan estas Directrices en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LAS ADMINISTRACIONES SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE LOS FALSOS ALERTAS

1 ANTECEDENTES

1.1 El 1 de febrero de 1992 se permitió a los buques a los que se aplica el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, instalar equipo radioeléctrico del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM).

1.2 Posteriormente, se exigió a los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS construidos el 1 de febrero de 1995 o posteriormente llevar a bordo equipo radioeléctrico del SMSSM. Finalmente, el 1 de febrero de 1999 se exigió a todos los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS llevar a bordo equipo radioeléctrico del SMSSM.

1.3 Con la instalación a bordo de equipo radioeléctrico del SMSSM, los falsos alertas de socorro se han convertido en un gran problema para el funcionamiento eficiente de los servicios de búsqueda y salvamento, lo que puede tener repercusiones potencialmente graves en situaciones reales de socorro y en la seguridad de la vida humana en el mar.

1.4 En el Manual IAMSAR se definen los falsos alertas como: *"los alertas recibidos por el sistema SAR que indican una situación de peligro real o potencial, cuando no existe dicha situación"*.

1.5 Puesto que el problema iba en aumento se decidió empezar a compilar datos sobre las causas de los falsos alertas.

1.6 Las estadísticas procedentes de los centros coordinadores de salvamento (marítimo) ((M)RCC) muestran que los falsos alertas representan aproximadamente el 95-100% de todos los alertas recibidos, lo que se debe principalmente a la falta de conocimiento de los convenios, códigos y reglas pertinentes.

1.7 En los próximos años se elaborará equipo nuevo y se producirá un gran incremento en el número de nuevos usuarios del SMSSM a medida que los buques no regidos por el Convenio SOLAS y las embarcaciones de recreo empiezan a utilizar el SMSSM. Basándose en la experiencia adquirida durante el periodo de implantación del SMSSM, es de esperar que se sigan produciendo muchos falsos alertas e "interferencias", lo que perjudica a la eficacia del SMSSM.

1.8 La supervisión de la eficacia general del sistema y de las posibles anomalías tiene, por consiguiente, una importancia vital.

2 PROCEDIMIENTOS PARA COMPILAR DATOS SOBRE LOS FALSOS ALERTAS

2.1 La serie de acciones relacionadas con los falsos alertas se inicia con la recepción del alerta en un RCC o MRCC. Los procedimientos operacionales que deben seguir los (M)RCC al recibir un alerta figuran en la circular MSC/Circ.959, titulada "Procedimientos provisionales que deben seguir los RCC cuando reciban un alerta de socorro". Si se comprueba que un alerta es falso, el paso siguiente consiste en intentar obtener la máxima información posible sobre lo que ha causado la activación del alerta de socorro, y esto debe hacerse lo antes posible, mientras que el operador del SMSSM de a bordo se acuerda aún claramente de lo que ha ocurrido.

2.2 Los distintos sistemas de alerta del SMSSM tienen capacidades distintas. Por consiguiente, se han elaborado cuestionarios distintos para cada sistema de alerta que incluyen preguntas suficientes para la utilización en un programa de vigilancia y notificación del SMSSM (GMDSS-SMR) (véase la circular COMSAR/Circ.29 titulada "Orientaciones para recopilar datos sobre falsos alertas mediante los cuestionarios y formularios normalizados de notificación de uso voluntario").

2.3 Los cuestionarios se han elaborado para Inmarsat-C y en un formato "télex", por lo que pueden parecer complicados. Si se dispone de correo electrónico o de otras instalaciones de comunicación equivalentes a bordo, éstas pueden utilizarse para obtener un formato del cuestionario más fácil de utilizar. Si se dispone de estas instalaciones a bordo, los (M)RCC podrán utilizar el cuestionario como guía cuando utilicen las comunicaciones telefónicas a fines de investigación.

2.4 Cabe también tener presente que la investigación de falsos alertas puede suponer un incremento de la carga de trabajo en los (M)RCC. No obstante, esto es necesario para reducir el número de falsos alertas. La utilización de medios modernos de comunicación y de mensajes preformateados aliviará la carga de los (M)RCC.

3 CÓMO REGISTRAR LA INFORMACIÓN

3.1 El registro debe facilitar información sobre el motivo por el que se ha transmitido un falso alerta, con referencias a los cuestionarios y, si es necesario, a otras fuentes de información pertinentes que sean de interés.

3.2 La supervisión de los falsos alertas consiste, en general, en dos partes:

- .1 la supervisión del funcionamiento y de las anomalías de los sistemas de alerta. Ésta puede ser llevada a cabo por el operador del sistema o mediante un programa general de supervisión y notificación;
- .2 la supervisión de los falsos alertas operacionales y la determinación de la causa de la activación. Éstas pueden ser llevadas a cabo por las Administraciones en colaboración con los organismos autorizados.

3.3 Los falsos alertas operacionales pueden tener una gran variedad de orígenes y causas. En general, éstos se dividen en las siguientes categorías:

- .1 error de manipulación;
- .2 error humano;
- .3 causa técnica;
- .4 fallo de instalación; o
- .5 condiciones ambientales.

En estas categorías se definen los "tipos" de causas relacionados con cada una de las distintas capacidades de los sistemas de alerta. En la circular COMSAR/Circ.29 figuran ejemplos de "tipos" de causas para distintas categorías.

3.4 Las Administraciones deberían tener en cuenta el sistema antes mencionado para catalogar las causas e intentar establecer sistemas de registro electrónico o impreso que permitan aplicar sistemáticamente las lecciones aprendidas.

4 COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS

4.1 La investigación de falsos alertas no debe centrarse únicamente en las causas de la activación sino también tratar de identificar las anomalías que pueden contribuir a poner en peligro la seguridad de los buques, tales como:

- .1 codificación incorrecta de los sistemas de alerta;
- .2 posición incorrecta o no indicada en el alerta de socorro;
- .3 transmisiones indebidas o múltiples del alerta por LSD;
- .4 identidad no encontrada en la base de datos o base de datos no disponible; y
- .5 otras anomalías que pueden haber ocasionado confusión entre las autoridades SAR respecto a qué buque se encontraba en situación de peligro y su posición.

4.2 Es necesario establecer la colaboración entre los organismos ya que en el caso de un falso alerta de socorro pueden verse involucrados más organismos que en el caso de un alerta de socorro real. Es importante que los organismos involucrados tengan un entendimiento común de la importancia de la investigación.

4.3 Los organismos u órganos involucrados en el caso de un falso alerta de socorro pueden ser:

- .1 si se ha recibido por LSD en ondas métricas, ondas hectométricas y ondas decamétrica: el buque, la radioestación costera que ha recibido el alerta de socorro, el (M)RCC asociado, la autoridad que concede las licencias y las autoridades marítimas;
- .2 si se ha recibido por el sistema de Inmarsat: el buque, la estación terrena en tierra, el (M)RCC asociado, la oficina de concesión de licencias del país de registro, las autoridades marítimas e Inmarsat Ltd.;
- .3 si se ha recibido por el sistema COSPAS-SARSAT: el buque, el centro de control de misiones (MCC), uno o más (M)RCC, la oficina de concesión de licencias del país de registro, las autoridades marítimas y la organización COSPAS-SARSAT.

5 CÓMO APLICAR LAS LECCIONES APRENDIDAS

5.1 La determinación de la causa de un falso alerta depende totalmente del intercambio de información recibido de los (M)RCC y los puntos de contacto SAR nacionales. Por consiguiente, las Administraciones nacionales deberían instar a sus (M)RCC y puntos de contacto SAR a facilitar información a tiempo que describa la causa de la activación del falso alerta de socorro. También se deberían intentar establecer las causas específicas y las tendencias generales.

5.2 Un ejemplo de esto es la investigación realizada por COSPAS-SARSAT (COMSAR 5/7) en 1998 sobre el número de falsos alertas producidos por ciertos modelos de balizas de 406 MHz aprobados para su uso en la región de búsqueda y salvamento (SRR) de España. La información compilada está relacionada específicamente con la tasa de falsos alertas de balizas, y se descubrió que de los 155 falsos alertas procedentes de un total de 4 990 balizas de 406 MHz, la tasa de falsos alertas era significativamente más alta en algunos modelos de balizas que en otros.

5.3 Si se realizan averiguaciones con los fabricantes y usuarios se podrían establecer las causas exactas de estos falsos alertas lo cual permitiría adoptar medidas adecuadas para resolver el problema.

6 EVALUACIÓN DE LOS FALSOS ALERTAS Y ESTADÍSTICAS AL RESPECTO

6.1 La tasa de falsos alertas puede calcularse de tres maneras distintas: como función de la población total de balizas; como función del número total de alertas transmitidos a las autoridades SAR; y como función del modelo específico de dispositivo de alerta. Los cálculos pueden hacerse del modo indicado a continuación:

.1 **Tasa de falsos alertas como función de la población de balizas:**

La tasa de falsos alertas como función de la población total de balizas puede verse como un método para identificar los falsos alertas desde la perspectiva del sistema. La tasa puede calcularse dividiendo el número de falsos alertas y alertas indeterminados que ocurren en el mundo entero con el indicativo del país de la Administración que lo notifica, por el número total estimado de instalaciones en

buques del dispositivo de alerta específico con el distintivo del país de las Administraciones que lo notifica.

$$\text{Tasa de falsos alertas} = \frac{\text{Alertas falsos e indeterminados en el mundo entero con el distintivo del país que lo notifica}}{\text{Número total estimado de instalaciones en buques con el distintivo del país que lo notifica}}$$

.2 Tasa de falsos alertas como función del número total de alertas:

La tasa de falsos alertas calculada como función del número total de alertas puede representar la perspectiva de respuesta de los servicios SAR y es el modo tradicional de cálculo. La tasa puede calcularse dividiendo el número de falsos alertas y alertas indeterminados transmitidos a las autoridades SAR del país que los notifica, por el número total de alertas transmitidos a las autoridades SAR dentro de su región de búsqueda y salvamento (SRR).

$$\text{Perspectiva del funcionamiento del sistema} = \frac{\text{Número de alertas falsos y alertas indeterminados recibidos en el (M)RCC responsable}}{\text{Número total de alertas recibidos en el (M)RCC responsable}}$$

.3 tasa de falsos alertas como función del modelo de equipo de alerta:

La tasa de falsos alertas para cada modelo de equipo de alerta se utiliza como un primer paso para identificar los posibles problemas con los modelos específicos. Esta tasa se calcula dividiendo el número de falsos alertas atribuidos a un modelo o una variante de modelo de equipo dado (por ejemplo, modelo de baliza, tipo y método de activación) transmitido a las autoridades SAR del país que los notifica, por la cantidad de equipo del modelo en cuestión inscrito en la base de datos de inscripción del país que notifica.

$$\text{Tasa de falsos alertas por modelo de equipo} = \frac{\text{Número de falsos alertas de un modelo recibidos y transmitidos a la autoridad SAR}}{\text{Número estimado de equipo del modelo en cuestión inscrito}}$$

6.2 Se insta a las Administraciones a que hagan un análisis más a fondo de los modelos que tienen tasas de falsos alertas más elevadas con miras a identificar las causas. Se aconseja ser prudente a la hora de sacar conclusiones con respecto a los posibles problemas con balizas ya que la experiencia ha demostrado que los falsos alertas pueden deberse a factores que no están relacionados con el proyecto del equipo.

7 COMO TRANSMITIR LA INFORMACIÓN RECOPIADA

7.1 COSPAS-SARSAT ha establecido un programa de supervisión y notificación (documento C/S A.003), que incluye directrices destinadas a los participantes en COSPAS-SARSAT para recopilar información sobre la población de balizas y su activación, y para facilitar informes a la Organización. Cabe señalar que esta información sólo es compilada y enviada a COSPAS-SARSAT por los participantes en el programa. En concreto, la información es compilada y notificada por más de 20 centros de control de misiones (MCC) en la red del sistema en tierra que

reciben información de los (M)RCC o a los que los MCC han transmitido datos sobre los alertas de socorro.

7.2 Se pide a las Administraciones que no participan en el programa de COSPAS-SARSAT que informen de sus investigaciones sobre los falsos alertas de 406 MHz directamente a la OMI, según proceda.

7.3 Inmarsat Ltd. también está llevando a cabo un programa de supervisión y notificación, llamado "sistema de control de calidad de los alertas de socorro (DAQCS)" que permite preparar un número de informes estadísticos sobre los alertas (reales y falsos) de socorro a través de los sistemas de Inmarsat. Contrariamente a lo que ocurre con los (M)RCC, Inmarsat Ltd. recoge información sobre todos los alertas que pasan por los sistemas de Inmarsat y puede compartir ciertos informes con los (M)RCC o las administraciones marítimas. La información sobre los alertas de socorro recibidos de los (M)RCC también puede utilizarse para establecer comparaciones con la propia información de la que dispone Inmarsat a fin de lograr la más alta calidad en los servicios de socorro. Inmarsat Ltd. también envía mensajes a todos los buques que transmiten alertas de socorro múltiples de Inmarsat-C en un mes, si el número de alertas procedente de un mismo buque es superior a dos. El propósito de estos mensajes es preguntar al capitán el motivo o motivos por los que ha enviado alertas y ofrecer asesoramiento y ayuda para el funcionamiento correcto del equipo de comunicaciones de Inmarsat, así como identificar los posibles problemas.

7.4 Cada autoridad SAR debería, a través de la ETT o el MCC asociado, enviar información instantánea, independientemente de que el alerta sea falso o no, y una causa preliminar. Inmarsat Ltd., a través de la IMSO, y COSPAS-SARSAT proporcionarían entonces a la OMI, basándose en las investigaciones realizadas, las estadísticas anuales de falsos alertas y los análisis realizados con miras a obtener una visión global.

7.5 Hasta que se establezca un grupo voluntario de expertos del programa de vigilancia y notificación del SMSSM, según acordó el COMSAR 7, se insta a las Administraciones a que presenten a la OMI estadísticas anuales sobre la causa de falsos alertas recibidos dentro de sus propias regiones de búsqueda y salvamento, utilizando los formatos acordados para tal notificación, que se describen en la circular COMSAR/Circ.29.

7.6 Una vez que se haya establecido este grupo voluntario de expertos, los procedimientos para notificar los falsos alertas podrán hacerse del siguiente modo:

- .1 los alertas de Inmarsat se notificarán a través del sistema de Inmarsat; y
- .2 los alertas de 406 MHz se notificarán a través del sistema COSPAS-SARSAT.

7.7 Los alertas por LSD serán analizados por las Administraciones que los notificarán directamente a la OMI.

ANEXO 5

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA IV/15.9 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Regla 15

PRESCRIPCIONES RELATIVAS A MANTENIMIENTO

Enmiéndese el párrafo 9 existente del siguiente modo:

- "9 Las RLS por satélite:
- .1 se someterán a prueba a intervalos que no excedan de 12 meses para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose atención a ~~la estabilidad de la frecuencia, la potencia de la señal y~~ **la comprobación de la emisión en frecuencias operacionales**, la codificación y **el registro**. no obstante, en los casos en que resulte adecuado y razonable, la administración podrá ampliar este periodo a 12 +/- 3 meses. la prueba se podrá efectuar a bordo del buque o en un centro aprobado de prueba ~~o servicio~~; y
 - .2 serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación de mantenimiento en tierra homologada."**

El texto que se suprime aparece tachado.

El texto nuevo aparece en negrita.

ANEXO 6**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 10ª REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI (QUE SE CELEBRARÁ EN EL REINO UNIDO DEL 15 AL 19 DE SEPTIEMBRE DE 2003)**

- 1 APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**
- 2 EXAMEN DEL MANDATO - LABOR FUTURA DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO Y PRIORIDADES:**
 - .1 resultados del COMSAR 7 y el MSC 77;
 - .2 resultados de las actividades de la OACI relacionadas con la labor del Grupo mixto de trabajo;
 - .3 papel del Grupo mixto de trabajo como catalizador de la mejora de la cooperación subregional.
- 3 DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS, PLANES, MANUALES Y OTROS DOCUMENTOS QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA BÚSQUEDA Y EL SALVAMENTO:**
 - .1 estado jurídico del Convenio de búsqueda y salvamento marítimos;
 - .2 informe sobre la marcha de la posible armonización de los planes de zonas SAR de la OMI, el Plan general del SMSSM y los planes regionales de navegación aérea de la OACI;
 - .3 informe sobre la marcha del examen que está llevando a cabo la Comisión de Aeronavegación de las enmiendas que se propone introducir en el anexo 12 del Convenio de la OACI para lograr una mayor armonización de las prescripciones aeronáuticas y marítimas;
 - .4 labor futura sobre el Manual IAMSAR, su disponibilidad para las instituciones de formación, y puntos prioritarios que serán objeto de enmiendas;
 - .5 lista de referencias e índice electrónico para el Manual IAMSAR.
- 4 PRINCIPIOS, PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS OPERACIONALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO:**
 - .1 seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;
 - .2 operaciones de salvamento en gran escala, teniendo en cuenta las experiencias adquiridas con grandes catástrofes;
 - .3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento;

- .4 efectos en los servicios de búsqueda y salvamento de las medidas destinadas a mejorar la protección marítima y aeronáutica;
- .5 elaboración de estrategias de organización para la provisión práctica de servicios de búsqueda y salvamento.

5 ADMINISTRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y MÉTODOS DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO:

- .1 bases de datos SAR regionales, es decir, SDP, medios materiales;
- .2 elaboración de directrices para los acuerdos subregionales;
- .3 mejora/calidad, evaluación de las necesidades, gestión de los riesgos y asignación (subregional) y de recursos;
- .4 implantación y funcionamiento del "Fondo internacional de búsqueda y salvamento";
- .5 evaluación de los efectos de los diversos "proyectos de cooperación técnica" en colaboración con los Gobiernos, organizaciones e instituciones competentes con miras a evaluar su impacto en la implantación y mantenimiento de los servicios de búsqueda y salvamento.

6 DESIGNACIÓN Y NORMAS DEL EQUIPO Y LAS INSTALACIONES PARA LOS RCC/RSC:

- .1 establecimiento de los RCC y, en particular, los JRCC
- .2 situación del SIA y de los sistemas conexos en el contexto de la búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos

7 COMUNICACIONES SAR:

- .1 situación del SMSSM;
- .2 situación de los sistemas de comunicaciones aeronáuticas para los casos de peligro y para la búsqueda y salvamento;
- .3 futuras tendencias en las comunicaciones SAR;
- .4 necesidades mínimas de los RCC por lo que respecta a las comunicaciones.

8 DOTACIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL SAR:

- .1 elaboración de certificado para el personal de los RCC;
- .2 elaboración de cursos SAR conjuntos basados en el Manual IAMSAR;
- .3 elaboración de un curso modelo para operadores de estaciones costeras del SMSSM.

9 OTROS ASUNTOS

10 INFORME PARA LA OACI Y EL SUBCOMITÉ COMSAR

ANEXO 7**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE COLABORACIÓN
ENTRE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y
LOS BUQUES DE PASAJE****(DE CONFORMIDAD CON LA REGLA V/7.3 DEL CONVENIO SOLAS)**

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003), recordó que el MSC 74 había aprobado la circular MSC/Circ.1000 sobre "Directrices para preparar planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS)" y que el MSC 75 había aprobado la circular MSC/Circ.1041 sobre "Directrices para los armadores y los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) sobre los requisitos mínimos para los proveedores de datos de búsqueda y salvamento (PDS) por lo que respecta al mantenimiento de información sobre los planes de colaboración SAR, de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS y la circular MSC/Circ.1000, y la provisión de planes actualizados en todo momento".

2 El Comité, en su 76º periodo de sesiones (2 a 13 de diciembre de 2003), opinó que la circular MSC/Circ.1000 podría mejorarse por lo que respecta a la elección de un SDP, y encargó al COMSAR 7 que examinara la posibilidad de combinar las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041 y de aclarar su contenido, y que presentara los resultados al MSC 77 para que los examine.

3 El Comité, tras haber examinado las recomendaciones hechas por el Subcomité COMSAR, en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), aprobó las Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS), que figuran en el anexo, que combinan y sustituyen las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041.

4 Tras aprobar las Directrices adjuntas, el Comité coincidió con la opinión del Subcomité de que no era necesario enmendar o modificar los planes de colaboración de salvamento elaborados de conformidad con las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Directrices adjuntas en conocimiento de los proveedores de servicios SAR, los propietarios de buques, los explotadores de buques, los capitanes y todas las demás partes interesadas, y a que utilicen estas disposiciones cuando proceda.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE COLABORACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y LOS BUQUES DE PASAJE

(DE CONFORMIDAD CON LA REGLA V/7.3 DEL CONVENIO SOLAS)

1 Introducción

1.1 El propósito de las presentes directrices es ofrecer una base uniforme para el establecimiento de planes de colaboración entre los buques de pasaje y los servicios SAR¹, de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS. Los planes de colaboración elaborados de conformidad con las presentes directrices cumplirán las prescripciones de dicha regla.

1.2 Las presentes directrices son aplicables a todos los buques de pasaje regidos por el capítulo I del Convenio SOLAS. Asimismo, guardan relación con el sistema de gestión de la seguridad que los buques de pasaje mantendrán conforme a lo estipulado en el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) y, en particular, con la sección del sistema de gestión de la seguridad que trata de la preparación para situaciones de emergencia. También se deberán tener en cuenta a la hora de elaborar planes de colaboración SAR para los buques de pasaje de cabotaje.

2 Objetivos de la planificación de la colaboración SAR

2.1 El propósito de la planificación de la colaboración SAR es acrecentar el entendimiento mutuo entre un buque, su compañía y los servicios SAR de modo que en caso de emergencia, las tres partes puedan trabajar conjuntamente de manera eficaz. Este objetivo podrá lograrse mejor mediante un intercambio previo de información y la realización de ejercicios conjuntos de intervención en casos de emergencia.

2.2 Los objetivos de la planificación de la colaboración SAR son los siguientes:

- .1 vincular los planes de intervención SAR de la compañía, el buque de pasaje y los servicios SAR pertinentes de modo que estos planes se complementen los unos a los otros;
- .2 permitir que en los casos de emergencia se establezca un contacto rápido y eficaz entre el buque de pasaje, el sistema de intervención de emergencia desde tierra que el armador destina al buque y los servicios SAR. El plan de colaboración SAR debe garantizar que cada una de las tres partes antedichas conozca todos los detalles pertinentes para establecer contacto y que éstos se mantengan actualizados;

¹ Servicio de búsqueda y salvamento. Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves, buques y otras embarcaciones instalaciones que colaboren en las operaciones.

- .3 proporcionar a los servicios SAR una información actualizada y fácilmente accesible acerca del buque, especialmente sobre la travesía prevista y sus sistemas de comunicaciones y respuesta en caso de emergencia; y
- .4 facilitar al buque y a sus armadores una información fácilmente accesible acerca de los servicios SAR y otros servicios de emergencia disponibles en la zona de operaciones del buque para ayudarlos en la toma de decisiones y en la planificación para contingencias.

2.3 El plan de colaboración tiene aplicación cuando un buque de pasaje se encuentre en una emergencia, o cuando responde en tanto que medios SAR², en particular cuando actúe como coordinador en el lugar del siniestro³.

3 La regla

3.1 El texto de la regla V/7.3 del Convenio SOLAS es el siguiente:

"Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia. El plan se elaborará conjuntamente entre el personal del buque, la compañía, según ésta se define en la regla IX/1, y los servicios de búsqueda y salvamento. En él se incluirán disposiciones relativas a la realización regular de ejercicios, con el objeto de comprobar su eficacia. El plan se preparará tomando como base las directrices elaboradas por la Organización."

4 Prescripciones generales

4.1 El plan de colaboración SAR no sustituye los planes de emergencia más pormenorizados que ya están en vigor, ya sea como parte del sistema de gestión de seguridad de la compañía o de acuerdos sobre los servicios SAR. Estos planes estarán coordinados de manera que la intervención tripartita, es decir, la respuesta a bordo, la del dispositivo organizado en tierra por la compañía para casos de emergencia y la de los servicios SAR, se coordine con toda eficacia. El plan de colaboración SAR constituye tal elemento integrador.

4.2 En el plan de colaboración debe figurar la información básica que permita iniciar sin demora la respuesta a cualquier emergencia. Tal información incluirá los datos que han de conocer las tres partes - el buque, la compañía y los servicios SAR o el proveedor⁴ de datos SAR descrito en la sección 6

² Medio de búsqueda y salvamento. Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas para la búsqueda y el salvamento, que se utiliza en las operaciones de búsqueda y salvamento.

³ Coordinador en el lugar del siniestro. Persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en n área determinada.

⁴ El "proveedor de datos de búsqueda y salvamento" se define en el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR) como la "fuente con la que un centro coordinador de salvamento establece contacto para obtener datos en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento ..." (volumen I, página xii).

4.3 Cada una de las partes en el plan debe tener acceso a copias controladas⁵ y actualizadas del mismo, de modo que cada una de ellas conozca la información que poseen las otras.

4.4 En la sección 9 *infra* figuran directrices para someter a prueba los acuerdos de colaboración entre el buque, la compañía y los servicios SAR.

5 Esquemas de los planes de colaboración SAR

5.1 El plan de colaboración debe ser claro y conciso, de manera que sea fácil utilizarlo en condiciones de emergencia. Según sea el tipo de servicio que realice el buque de pasaje, el plan de colaboración se confeccionará conforme a los esquemas generales que figuran en los apéndices de las presentes directrices. Los esquemas generales y el procedimiento de planificación de la colaboración SAR se describen en las secciones 7 y 8 *infra*, y se ilustran mediante los diagramas secuenciales que figuran en el apéndice 3.

5.2 La utilización de esquemas generales comunes sirve para que el personal del servicio SAR encuentre rápidamente la información que precise, independientemente del buque o la compañía de que se trate. Del mismo modo, los tripulantes o los miembros del equipo de respuesta en tierra de la compañía pueden encontrar la información que precisan, independientemente de la región SAR⁶ en que haya ocurrido la emergencia.

5.3 Los esquemas se han concebido de manera que puedan añadirse fácilmente al plan de colaboración módulos de información (sobre distintos buques o servicios SAR, por ejemplo) o, cuando dejen de interesar, suprimirse sin necesidad de revisar todo el plan.

6 Utilización por buques que atraviesen muchas regiones SAR

6.1 El plan acrecentará de manera notable la eficacia de la operación de respuesta en caso de emergencia si las tripulaciones y los armadores del buque han logrado un buen entendimiento mutuo con los servicios SAR a los que pueden recurrir en las zonas donde naveguen, tanto si se trata de buques de pasaje que atraviesen habitualmente muchas regiones SAR como de cualquier otro tipo de buque de pasaje. Se insta a que, siempre que sea posible, haya una colaboración directa para la planificación entre los buques, las compañías y los servicios SAR locales.

⁵ Es esencial que el control de documentos, que incluye la distribución controlada del plan conservado a bordo del buque, por la compañía y por los servicios SAR, garantice que todas las copias se mantienen actualizadas.

⁶ Región de búsqueda y salvamento. Área de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento en la que se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

6.2 Sin embargo, existen considerables dificultades de carácter administrativo cuando se trata de mantener vínculos *directos* entre un buque que atraviese muchas regiones SAR, como algunos buques de crucero, y cada uno de los servicios SAR con los que pueda entrar en contacto. Para tales buques no es necesario tener que conservar en todos los centros coordinadores de salvamento (RCC)⁷ cuyas regiones atraviese una copia del plan de colaboración SAR de dicho buque, ni llevar a bordo información amplia y detallada y actualizada de cada uno de los servicios SAR.

6.3 Las dificultades administrativas pueden superarse empleando el sistema del proveedor de datos SAR, que permite utilizar puntos de contacto entre los servicios de búsqueda y salvamento y los armadores de los buques de crucero.

6.4 Con arreglo a este sistema, el proveedor de datos SAR guarda el plan de colaboración del buque en nombre de los servicios SAR. Cuando es necesario, los servicios SAR se ponen en contacto con el proveedor de datos SAR para obtener el plan de colaboración.

6.5 La compañía o el buque debe seleccionar un proveedor de datos SAR adecuado. Podrán actuar como proveedores de datos SAR una compañía naviera, un RCC u otra entidad adecuada. Sin embargo, el buque no puede actuar como su propio proveedor de datos SAR, ya que esto iría en contra del concepto fundamental que consiste en aliviar la carga de trabajo del personal del buque en una situación de emergencia.

6.6 El proveedor de datos SAR debe poder proporcionar rápidamente información esencial a las partes interesadas. A tal efecto, cada proveedor de datos SAR deberá:

- .1 tomar disposiciones para que las compañías navieras y los armadores pertinentes, así como todos los RCC con responsabilidad en las zonas de navegación de los buques interesados, tengan acceso fácil, continuo e inmediato a sus planes de colaboración SAR;
- .2 garantizar que los dispositivos técnicos esenciales, tales como computadores y enlaces de comunicaciones, son fiables y existen en duplicado, o se dispone de medios para repararlos con rapidez, y cuentan con fuentes de energía de emergencia. Dicho requisito puede satisfacerse mediante el establecimiento de un proveedor de datos SAR de reserva;
- .3 garantizar que se puede acceder con rapidez a las actualizaciones de los planes y que se mantiene información de reserva en papel o en formato electrónico en un emplazamiento adecuado y seguro, y se puede disponer de dicha información inmediatamente;
- .4 garantizar que, si es necesario que haya personal para facilitar a los usuarios autorizados el acceso a la información, dicho personal esté siempre disponible para atender peticiones urgentes, esté formado para recuperar debidamente y transmitir la información necesaria y sea competente en el uso del inglés; y

⁷ Centro coordinador de búsqueda. Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

- .5 garantizar que la información pertinente que figura en el índice internacional de los planes de colaboración SAR, incluida la información sobre los proveedores de datos SAR primarios y de reserva, se mantiene actualizada. En la sección 8 *infra* figuran los pormenores del Índice y el procedimiento para actualizarlo.

6.7 Los proveedores de datos SAR sólo deben expedir copias de los planes de colaboración SAR, incluida la información sobre los proveedores de datos SAR primarios y de reserva, a las partes indicadas en las listas de distribución controlada del plan, y a los RCC previa petición, en caso de emergencia o a efectos de la planificación para contingencias.

6.8 Los buques de pasaje, tales como los transbordadores, que navegan por rutas fijas, no deberían utilizar el sistema del proveedor de datos SAR, sino elaborar un plan de colaboración incorporando detalles de todos los servicios SAR a lo largo de su derrota de conformidad con el apéndice 1 de las presentes directrices. Otros buques de pasaje que atravesen muchas regiones SAR distintas, quizás en función de las estaciones como algunos buques de crucero, pueden elegir utilizar el sistema de proveedores de datos SAR. Tales buques no están obligados a incluir en el plan de colaboración más información que la que se establece en el apéndice 2 de las presentes directrices.

6.9 En el apéndice 3 se recogen los diagramas secuenciales que resumen el proceso de planificación de la colaboración SAR en ambos casos.

6.10 Independientemente de los sistemas que utilicen, se insta a los buques a que establezcan la mejor coordinación posible con los servicios SAR pertinentes. Siempre que sea posible, la comunicación directa será mejor que la indirecta.

7 Prescripciones administrativas para los buques que no utilizan el sistema del proveedor de datos SAR

7.1 El procedimiento descrito en el presente párrafo se aplica a los buques que *no* utilizan el sistema del proveedor de datos SAR, es decir, a los buques de pasaje que navegan por rutas fijas, como los transbordadores. Tales buques y/o sus armadores trabajarán junto con los servicios SAR pertinentes para ultimar y mantener un plan de colaboración SAR concebido de conformidad con el esquema establecido en el apéndice 1 de las presentes directrices. El primer diagrama secuencial, que figura en el apéndice 3, da cuenta de este procedimiento. El correspondiente a los buques que *sí* utilizan el sistema de proveedor de datos SAR, se describe en la sección 8 *infra*.

7.2 Para elaborar un plan de colaboración SAR, de conformidad con el apéndice 1 de las presentes directrices, el buque o la compañía deberían dirigirse a alguno de los servicios SAR encargados de la zona por la que navegue el buque.

7.3 El buque o la compañía y los servicios SAR completarán sus respectivas secciones del esquema general. Incumbe al buque o a la compañía proporcionar la información que se indica en los módulos 1, "La compañía", y 2, "El (Los) buque(s)". Corresponde a los servicios SAR redactar los párrafos de la introducción y los módulos 3, "Centros coordinadores de salvamento (RCC)", y 4, "Medios SAR". Se recomienda que cada uno de los servicios SAR ribereños dispongan de copias de los módulos de información de los demás, de modo que el buque o la

compañía sólo tenga que ponerse en contacto con un servicio SAR a fin de ultimar la totalidad del plan de colaboración.

7.4 Los módulos 5 "Relaciones con los medios de comunicación" y 6 "Ejercicios periódicos", deberán examinarse en común. El módulo 5 recoge pormenores resumidos del modo en que la compañía y los servicios SAR coordinarán su respuesta para satisfacer el interés de los medios de comunicación respecto de toda emergencia y deberá incluir los datos para establecer contacto con sus respectivos departamentos de prensa/relaciones públicas. Las prescripciones del módulo 6 del apéndice 1 se examinan más a fondo en la sección 9 *infra*.

7.5 Se remitirán copias del plan de colaboración, una vez aprobado, a cada una de las tres partes de la respuesta para casos de emergencia, a saber, el buque, la compañía y los servicios SAR pertinentes. Se utilizará un sistema de distribución controlada para garantizar que todas las partes disponen de una copia actualizada.

7.6 El plan de colaboración se redactará en:

- .1 el idioma o los idiomas de trabajo del buque de pasaje; y
- .2 inglés, y si así se decide, en el idioma o los idiomas empleados normalmente por el buque, la compañía y los servicios SAR.

El objetivo es que todas las personas que, previsiblemente, hayan de consultar el plan de colaboración dispongan de un ejemplar redactado en un idioma que comprendan fácilmente. El plan de colaboración podrá proveerse y distribuirse por medios electrónicos, si así se acuerda entre el buque, la compañía y los servicios SAR.

7.7 Una vez aprobados para un buque en particular, los planes de colaboración SAR deberán ser reconocidos por los servicios SAR de todas las Administraciones.

7.8 El autor de cada módulo del plan de colaboración (el buque, la compañía o el servicio SAR, según corresponda) estará encargado de actualizarlo, asegurándose de que se notifican las modificaciones a todas las partes que tengan en su poder copias controladas de aquél. Cada una de las partes en cuyo poder obre una copia controlada del plan estará obligada a introducir y registrar las modificaciones notificadas.

7.9 Todas las partes deberán saber dónde se encuentran las copias controladas de los planes de colaboración SAR. Por consiguiente, cada plan de colaboración incluirá una lista de la distribución controlada y cada parte en el mismo debería asegurarse de que todo el personal pertinente conoce su existencia, dónde está depositado y cómo puede utilizarse.

8 Prescripciones administrativas para los buques que utilizan el sistema del proveedor de datos SAR

8.1 El procedimiento descrito en el presente párrafo se aplica a los buques de pasaje que atraviesen muchas regiones SAR y que eligen utilizar el sistema del proveedor de datos SAR. Tales buques y/o sus armadores seleccionarán un proveedor de datos SAR (pidiendo asesoramiento, si es necesario, a los servicios SAR pertinentes) y ultimarán y mantendrán un plan de colaboración SAR elaborado de conformidad con el esquema establecido en el apéndice 2 de las presentes directrices. El segundo diagrama secuencial, que figura en el apéndice 3, da cuenta

de este procedimiento. El procedimiento para buques que *no* utilicen el sistema del proveedor de datos SAR se describe en la sección 7 *supra*.

8.2 Si se está utilizando el sistema del proveedor de datos SAR el buque, la compañía y el proveedor de datos SAR completarán sus respectivas secciones del esquema, según proceda. Los módulos 4 "Relaciones con los medios de comunicación" y 5 "Ejercicios periódicos" deberán examinarse en común. El módulo 4 recoge pormenores resumidos del modo en que la compañía coordinará con los servicios SAR su respuesta para satisfacer el interés de los medios de comunicación en cualquier caso de emergencia, y deberá incluir los datos para establecer contacto con los departamentos de prensa/relaciones públicas de la compañía. Las prescripciones del módulo 5 se examinan más a fondo en la sección 9 *infra*.

8.3 La compañía distribuirá copias controladas del plan de colaboración, una vez ultimado, y el buque, la compañía y el proveedor de datos SAR las guardarán. Se utilizará un sistema de distribución controlada para garantizar que todas las partes disponen de una copia actualizada.

8.4 Todas las partes deberán saber dónde se encuentran los datos SAR. Por consiguiente, cada copia del plan incluirá una lista de la distribución controlada, y cada parte se asegurará que todo el personal pertinente conoce su existencia, dónde está depositado y cómo puede utilizarse.

8.5 No es fundamental que cada RCC a través de cuya región SAR navegue el buque disponga de una copia del plan de colaboración en sus archivos, sino que cada RCC deberá poder obtener sin demoras una copia del proveedor de datos SAR pertinente. El proveedor de datos SAR dispondrá de copias del plan de colaboración para su ulterior distribución al RCC coordinador, previa petición de éste, en caso de emergencia o a efectos de la planificación para contingencias.

8.6 Tampoco es esencial que el buque lleve detalles de todos y cada uno de los recursos de la región SAR, si se está utilizando el sistema de proveedor de datos SAR. Sin embargo, el buque siempre debe poder disponer de tales detalles.

8.7 Se recomienda que el buque lleve a bordo detalles de los servicios SAR en las regiones en las cuales pasa la mayoría del tiempo. Como mínimo, deberá llevar los detalles necesarios para establecer contacto con su proveedor de datos SAR, según se indica en el esquema que figura en el apéndice 2.

8.8 El plan de colaboración se redactará en:

- .1 el idioma o los idiomas de trabajo del buque de pasaje; y
- .2 inglés y, si así se decide, en el idioma o los idiomas empleados normalmente por el buque, la compañía y el proveedor de datos SAR.

El objetivo es que todas las personas que, previsiblemente, hayan de consultar el plan de colaboración dispongan de un ejemplar redactado en un idioma que comprendan fácilmente. El plan de colaboración podrá proveerse y distribuirse por medios electrónicos, si así se acuerda entre el buque, la compañía y el proveedor de datos SAR. El proveedor de datos SAR debe conservar una copia de cada plan de colaboración, como mínimo en idioma inglés, y deberá poder transmitirlo inmediatamente al RCC coordinador a petición de éste, en caso de emergencia

o a efectos de la planificación para contingencias. A este respecto, en el párrafo 6.5 *supra* se proporcionan detalles de la competencia que se requiere del proveedor de datos SAR.

8.9 Una vez aprobados para un buque en particular, los planes de colaboración SAR deberán ser reconocidos por los servicios SAR de todas las Administraciones.

8.10 El autor de cada módulo del plan de colaboración (el buque, la compañía o el proveedor de datos SAR, según corresponda) estará encargado de actualizarlo, asegurándose de que se notifiquen las modificaciones a todas las partes que tengan en su poder copias controladas de aquél. Cada una de las partes en cuyo poder obre una copia controlada del plan de colaboración estará obligada a introducir y registrar las modificaciones notificadas.

8.11 Es necesario disponer de medios para determinar quién está actuando como proveedor de datos SAR específico del buque, para que el RCC coordinador pueda obtener una copia del plan de colaboración en caso de emergencia o a efectos de la planificación para contingencias.

8.12 El Índice internacional de planes de colaboración SAR permite al usuario buscar un buque mediante cualquiera de los tres medios de identificación posibles (nombre, distintivo de llamada o ISMM), y determinar quién es el proveedor de datos SAR y cómo ponerse en contacto con él. La información que recoge el Índice es deliberadamente limitada, siendo los planes de colaboración los documentos principales. Los datos del Índice los debe facilitar y actualizar el proveedor de datos SAR.

8.13 Las anotaciones en el Índice, así como las rectificaciones que se efectúen ulteriormente, serán presentadas por el proveedor de datos SAR a:

International SAR Co-operation Plans Index
HM Coastguard
Pendennis Point
Castle Drive
FALMOUTH TR11 4WZ
Reino Unido

Teléfono: +44 1326 211569

Facsímil: +44 1326 319264

El teléfono está atendido de lunes a viernes, de las 8 45 a las 17 00, hora británica.

Se consignarán en el índice los datos referentes a todos los buques de pasaje que utilicen el sistema del proveedor de datos SAR de conformidad con las directrices, es decir, los buques que atraviesen múltiples regiones de búsqueda y salvamento. Se aceptará también la consignación de datos relativos a otros buques de pasaje que hacen viajes internacionales. Los datos serán los siguientes:

- nombre del buque;
- distintivo de llamada;
- ISMM;
- identidad de la compañía;
- identidad del proveedor de datos SAR; y
- número del teléfono de contacto, durante las 24 horas, del proveedor de datos SAR.

8.14 Las adiciones recibidas se consignarán en el Índice internacional de planes de colaboración SAR, que tiene enlace con el sitio en la Red del Servicio marítimo y de guardacostas del Reino Unido, www.mcga.gov.uk/sandr/coop.htm. Se recomienda a los usuarios que tengan acceso a Internet que visiten dicha dirección cuando deseen averiguar cuál es el proveedor de datos SAR sobre un determinado buque. En esa dirección se ofrecen instrucciones sobre la utilización del índice. Se invita a los usuarios que no tengan acceso a Internet a que se comuniquen con el MRCC de Falmouth (teléfono +44 1326 317575 las 24 horas) cuando necesiten un plan de colaboración SAR en una emergencia. El MRCC de Falmouth proporcionará al solicitante los detalles relativos al proveedor de datos SAR pertinente, así como otra ayuda adicional en caso necesario.

8.15 Cabe señalar que, si bien el Índice internacional de planes de colaboración SAR es administrado por el MRCC de Falmouth, que también actúa como proveedor de datos SAR para algunos buques, ambas funciones son diferentes. Por lo general, se recomienda que los armadores elijan un proveedor de datos SAR perteneciente a la zona geográfica por la cual navega el buque.

8.16 Sin embargo, es fundamental que, cuando se vaya a utilizar el sistema del proveedor de datos SAR, en el Índice internacional de planes de colaboración SAR se efectúe una anotación según se indica en el párrafo 8.13 *supra*.

9 Ejercicios periódicos

9.1 La regla prescribe que se incluyan en el plan de colaboración disposiciones relativas a la realización periódica de ejercicios con objeto de comprobar su eficacia.

9.2 Tanto la frecuencia como el tipo de ejercicio dependerán de las circunstancias en que preste servicio el buque, de la disponibilidad de recursos del servicio SAR, etc.

9.3 Si bien es muy importante que se pongan a prueba con cierta periodicidad los medios de colaboración SAR -por ejemplo, pidiendo al servicio SAR local que participe en ejercicios que ya se estén realizando en las condiciones prescritas en el Código IGS y el sistema de gestión de la seguridad de cada buque-, también lo es que las ventajas de tales ejercicios no resulten anuladas por los inconvenientes que se derivarían de su excesiva frecuencia, o bien porque se realicen siempre de una determinada manera o con determinadas autoridades. Por consiguiente, no se debe exigir que el buque realice ejercicios con sus medios de colaboración SAR más de una vez cada 12 meses.

9.4 El objetivo debe ser comprobar al cabo de un cierto tiempo, y en la forma más ajustada posible a la realidad, todas las partes que componen la red de respuesta en situaciones de emergencia. Se deberán utilizar supuestos muy diversos, interviniendo, si procede, distintos servicios SAR, y organizando los ejercicios de manera que, con el tiempo, permitan participar a todo el personal pertinente (incluido el de relevo).

9.5 Los diversos tipos de ejercicios aceptables son los siguientes: "completo" o "en situación real", de "coordinación" y/o de "comunicaciones"⁸ a condición de que se aplique el principio fundamental de colaboración entre el buque, la compañía y los servicios SAR. También pueden ser útiles los ejercicios "de mesa", los seminarios sobre búsqueda y salvamento y las visitas de enlace en las que participe el personal del buque, el designado por la compañía en tierra para actuar en situaciones de emergencia y el del servicio SAR.

9.6 Los ejercicios deben estar coordinados, a fin de garantizar la utilización eficaz de los recursos disponibles. A este respecto, se actuará en condiciones de reciprocidad. Si un buque ha realizado un ejercicio de colaboración SAR dentro de los últimos 12 meses, todas las partes deben considerar que dicho buque ha cumplido lo prescrito en la regla: en este sentido, el "servicio SAR" se debe considerar como una entidad de carácter mundial. Asimismo, los servicios SAR de los distintos Estados deberán cooperar de manera que las obligaciones sobre los ejercicios correspondientes a los buques de pasaje se repartan entre ellos en forma conveniente, según los recursos disponibles.

9.7 En los ejercicios que se lleven a cabo en cumplimiento de la regla antedicha, el buque de pasaje deberá realizar también en ocasiones la función propia de un medio de búsqueda y salvamento y, en particular, si procede, la de coordinador en el lugar del siniestro.

9.8 Respecto de los buques que hayan participado en casos reales de búsqueda y salvamento, podrá considerarse también que han cumplido lo prescrito acerca de los ejercicios por la regla en cuestión.

9.9 Los participantes principales (buques, compañía y servicio SAR) deben registrar oficialmente los ejercicios llevados a cabo con arreglo a la presente regla. El registro debe incluir, como mínimo, la fecha, el lugar y el tipo de ejercicio, y una lista de los principales participantes. A bordo del buque se deberá disponer de una copia del registro para su inspección.

10 Mantenimiento actualizado del plan de colaboración

10.1 La información que figura en cada plan de colaboración SAR debe mantenerse actualizada. La revisión, actualización y modificación del plan de colaboración SAR deben llevarse a cabo como parte del sistema de gestión de la seguridad prescrito por el Código IGS.

10.2 La información sobre el servicio SAR y sobre el proveedor de datos SAR que figuren en cada plan de colaboración SAR se deberá examinar, actualizar y evaluar de un modo análogo.

10.3 El Índice internacional de planes de colaboración SAR también deberá mantenerse actualizado. La responsabilidad de garantizar que la actualización se lleva a cabo recae en el proveedor de datos SAR. En consecuencia, los proveedores de datos SAR comprobarán si las enmiendas efectuadas al plan de colaboración afectan la entrada del Índice y, en caso afirmativo, actuar de conformidad con lo dispuesto en la sección 8 *supra*.

⁸ Véase el capítulo 3.3 del volumen I del Manual IAMSAR.

APÉNDICE 1

PLAN DE COLABORACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y LOS BUQUES DE PASAJE QUE NO UTILICEN EL SISTEMA DEL PROVEEDOR DE DATOS SAR

(DE CONFORMIDAD CON LA REGLA V/7.3 DEL CONVENIO SOLAS)

Índice

Introducción⁹

Descripción del plan de colaboración¹⁰

1 **La compañía:**¹¹

.1 nombre y dirección;

.2 lista de contactos:

.1 medios de contacto iniciales y alternativos para emergencias durante las 24 horas;

.2 otros medios de comunicaciones (incluidos los enlaces directos por teléfono/facsimil con el personal pertinente);

.3 carta(s) en la(s) que se indiquen detalles de la(s) ruta(s) y servicio(s), así como la delimitación de las regiones de búsqueda y salvamento pertinentes (SRR);¹²

.4 medios de enlace entre la compañía y el RCC pertinente.¹³

.1 suministro de la información pertinente sobre los sucesos:

- cómo se ha de intercambiar información específica al producirse un suceso, tal como pormenores sobre personas, cargas y combustibles líquidos a bordo, medios SAR y asistencia especializada disponible en el momento, etc.);

⁹ Preparación a cargo del servicio SAR.

¹⁰ Preparación a cargo del servicio SAR.

¹¹ Según está definida en el Código IGS.

¹² En vez de una carta podrá hacerse una simple descripción, si se estima oportuno.

¹³ Es decir, cómo han de colaborar la compañía y el servicio SAR en una situación de emergencia, incluido el intercambio de información que sólo estará disponible en ese momento.

.2 envío de oficiales de enlace:

- medidas previstas para el envío de oficiales de enlace de la compañía al RCC con acceso a la información de apoyo relacionada con la compañía y el buque; como, por ejemplo, copias de los planos de lucha contra incendios y de seguridad prescritos por el Estado de abanderamiento.

2 **El (Los) buque(s):**¹⁴

.1 [buque 1]:¹⁵

.1 datos básicos del buque:

- ISMM;
- distintivo de llamada;
- país de matrícula;
- tipo de buque;
- arqueo bruto;
- eslora total (en metros);
- calado máximo permitido (en metros);
- velocidad de servicio;
- número máximo de personas permitidas a bordo;
- número habitual de tripulantes;
- instalaciones médicas;

.2 equipo de comunicaciones a bordo;¹⁶

.3 plano sencillo de las cubiertas y perfil del buque, transmisibles por medios electrónicos, incluida información básica sobre:

- equipo de salvamento;
- equipo de lucha contra incendios;
- plano de la zona de carga y descarga con chigre/heliplataforma con sector de aproximación;
- tipos de helicópteros para los cuales se proyectó la heliplataforma;
- medios de a bordo destinados para el salvamento de personas en el mar o en otros buques;

y una fotografía en color del buque;

.2 [buque 2 - igual que buque 1, etc.].

¹⁴ Preparación a cargo de la compañía.

¹⁵ Indicar el nombre del buque.

¹⁶ Indicar de modo general los medios de comunicaciones con que cuenta el buque, frecuencias disponibles, identificadores, etc.

3 **Centros coordinadores de salvamento (RCC):**¹⁷

- .1 regiones de búsqueda y salvamento (SRR) a lo largo de la ruta:
 - carta que muestre las SRR en la zona de operaciones de los buques;
- .2 coordinador de la misión SAR¹⁸ (SMC):
 - definición;
 - resumen de las funciones;
- .3 coordinador en el lugar del siniestro (OSC):
 - definición;
 - criterio de selección;
 - resumen de las funciones.

4 **Medios SAR:**¹⁹

- .1 [SRR]:²⁰
 - .1 RCC/RSC en esa ruta:
 - direcciones;
 - .2 comunicaciones:
 - equipos;
 - frecuencias disponibles;
 - guardias dispuestas;
 - lista de contactos (ISMM, distintivo de llamada, números de teléfono, facsímil y télex);

¹⁷ Preparación a cargo del servicio SAR.

¹⁸ Coordinador de la misión de búsqueda y salvamento (CMS). El oficial temporalmente encargado de coordinar la respuesta a una situación de peligro real o aparente.

¹⁹ Preparación a cargo del servicio SAR.

²⁰ Indicar aquí el nombre del Estado que corresponda.

- .3 descripción general y disponibilidad de las unidades SAR designadas (superficie/aire) y de los medios adicionales disponibles en la ruta, es decir:
 - botes de rescate rápidos;
 - otras embarcaciones;
 - helicópteros pesados/ligeros;
 - aeronaves de gran radio de acción;
 - medios de lucha contra incendios;
 - .4 plan de comunicaciones;
 - .5 planificación de la búsqueda;
 - .6 asesoramiento/asistencia médica;
 - .7 lucha contra incendios, riesgo de naturaleza química, etc.;
 - .8 instalaciones receptoras en tierra;
 - .9 notificación a los familiares más cercanos;
 - .10 suspensión/terminación de la operación SAR;
- .2 [SRR 2, igual que SRR 1, etc.].
- 5 **Relaciones con los medios de comunicación**²¹
- 6 **Ejercicios periódicos**²²

²¹ Se han de preparar conjuntamente por la compañía y cada servicio SAR participante.

²² La compañía y el (los) servicios(s) SAR participante(s) considerarán conjuntamente la frecuencia, el método y el contenido de la formación.

APÉNDICE 2

PLAN SIMPLIFICADO DE COLABORACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y LOS BUQUES DE PASAJE QUE UTILICEN EL SISTEMA DEL PROVEEDOR DE DATOS SAR

(DE CONFORMIDAD CON LA REGLA V/7.3 DEL CONVENIO SOLAS)

Introducción

1 **La compañía:**²³

- .1 nombre y dirección;
- .2 lista de contactos:
 - .1 medios de contacto iniciales y alternativos para emergencias durante las 24 horas;
 - .2 otros medios de comunicaciones (incluidos los enlaces directos por teléfono/facsimil con el personal pertinente);
- .3 carta(s) en la(s) que se indiquen detalles de la(s) ruta(s) y servicio(s), así como la delimitación de las correspondientes regiones de búsqueda y salvamento (SRR).²⁴

2 **El (Los) buque(s):**²⁵

- .1 [buque 1].²⁶
 - .1 datos básicos del buque:
 - ISMM;
 - distintivo de llamada;
 - país de matrícula;
 - tipo de buque;
 - arqueo bruto;
 - eslora total (en metros);

²³ Según está definida en el Código IGS.

²⁴ En vez de una carta podrá hacerse una simple descripción, si se estima oportuno.

²⁵ Preparación a cargo de la compañía.

²⁶ Indicar el nombre del buque.

- calado máximo permitido (en metros);
 - velocidad de servicio;
 - número máximo de personas permitidas a bordo;
 - número habitual de tripulantes;
 - instalaciones médicas;
- .2 equipo de comunicaciones a bordo;²⁷
- .3 plano sencillo de las cubiertas y perfil del buque, transmisibles por medios electrónicos, incluida información básica sobre:
- equipo de salvamento;
 - equipo de lucha contra incendios;
 - procedimientos para colaborar con helicópteros;
- y una fotografía del buque;
- .2 [buque 2 - igual que buque 1, etc.].
- 3 **Proveedor de datos SAR:**
- .1 []²⁸:
- .1 dirección;
 - .2 datos de contacto.
- 4 **Relaciones con los medios de comunicación**²⁹
- 5 **Ejercicios periódicos**³⁰

²⁷ Indicar de modo general los medios de comunicaciones con que cuenta el buque, frecuencias disponibles, identificadores, etc.

²⁸ Indicar el nombre del proveedor de datos SAR.

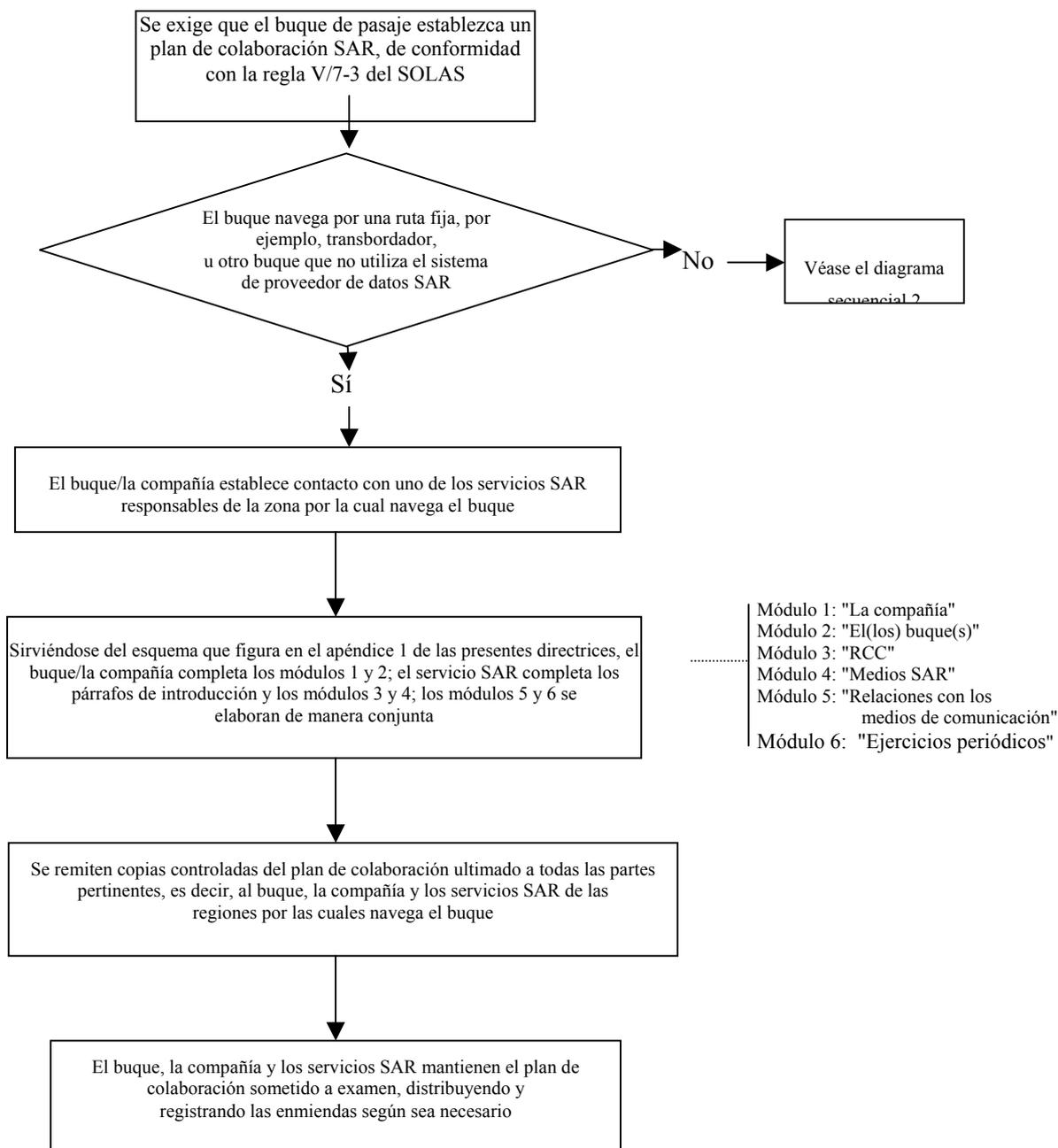
²⁹ Indicar los procedimientos de la compañía para colaborar con los medios de comunicación.

³⁰ Las partes coordinarán los ejercicios para garantizar que los recursos disponibles se aprovechan al máximo.

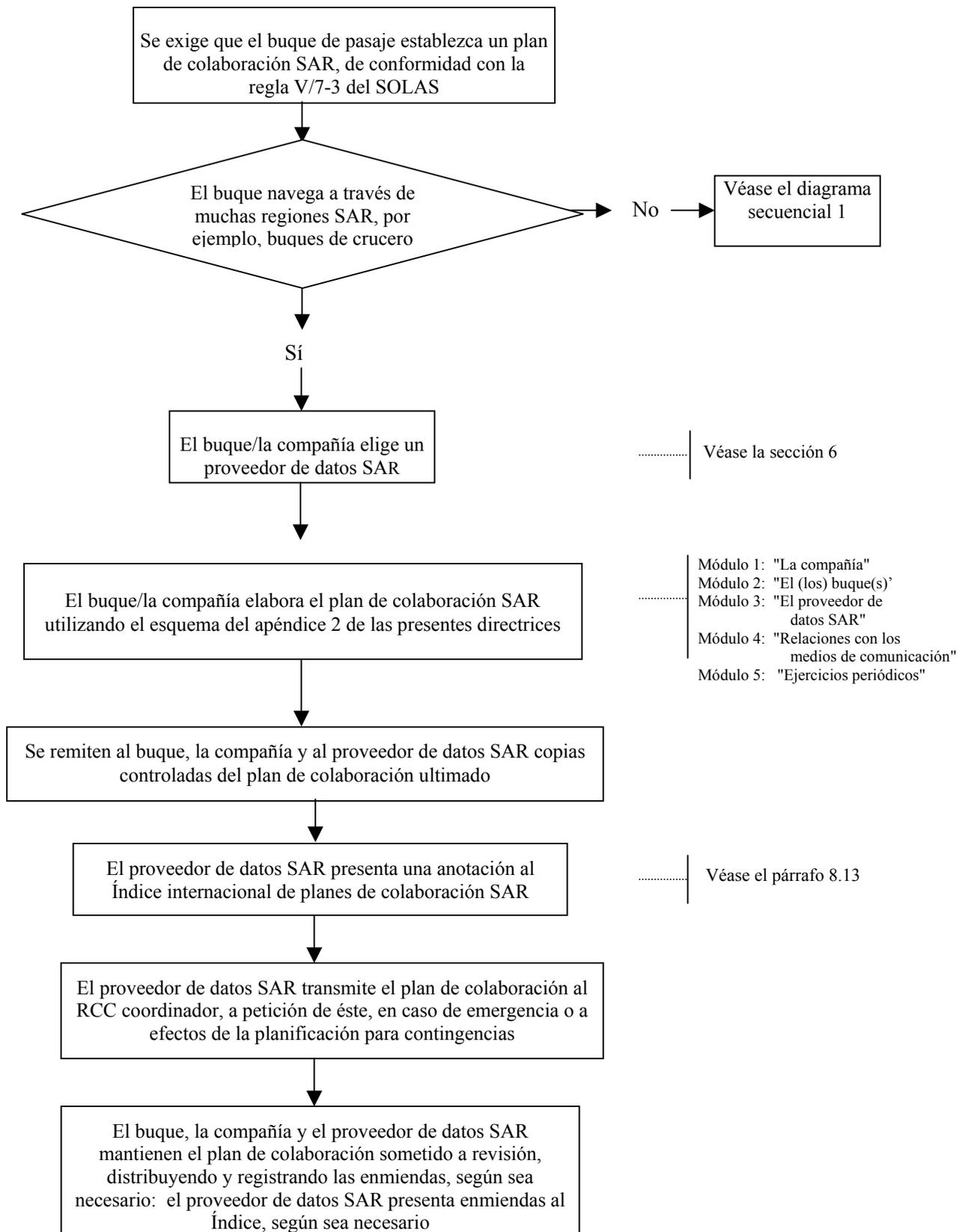
APÉNDICE 3

PLANIFICACIÓN DE LA COOPERACIÓN SAR: DIAGRAMAS SECUENCIALES

1 Prescripciones administrativas para los buques que *no* utilizan el sistema de proveedor de datos SAR (sección 7)



2 Prescripciones administrativas para los buques que *sí* utilizan el sistema de proveedor de datos SAR (sección 8)



ANEXO 8**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****ORIENTACIONES SOBRE ASPECTOS DE RESPONSABILIDAD, INCLUIDA LA RESPONSABILIDAD CIVIL, RELACIONADOS CON EL USO DEL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA Y EVALUACIÓN DE SU UTILIZACIÓN EN LOS CASOS DE EMERGENCIA**

- 1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su 77º periodo de sesiones, (28 de mayo a 6 de junio de 2003), recordó que el MSC 75 había aprobado la circular MSC/Circ.1042, "Lista del contenido del botiquín de emergencia y consideraciones médicas para su utilización en los buques de pasaje de transbordo rodado que generalmente no llevan médico a bordo".
- 2 Tras haber examinado las recomendaciones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), el MSC 77 aprobó las " Orientaciones sobre aspectos de responsabilidad, incluida la responsabilidad civil, relacionados con el uso del botiquín médico de emergencia y evaluación de su utilización en los casos de emergencia ", que figuran en el anexo.
- 3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Orientaciones adjuntas en conocimiento de los proveedores de servicios SAR, autoridades marítimas, propietarios de buque, operadores de buque, capitanes, autoridades sanitarias, servicios médicos y otras partes interesadas.
- 4 Se invita también a los Gobiernos Miembros a que informen a la Organización de la experiencia que hayan adquirido con el uso del botiquín médico de emergencia.

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE ASPECTOS DE RESPONSABILIDAD, INCLUIDA LA RESPONSABILIDAD CIVIL, RELACIONADOS CON EL USO DEL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA Y EVALUACIÓN DE SU UTILIZACIÓN EN LOS CASOS DE EMERGENCIA

1 Aspectos de responsabilidad y de responsabilidad civil relacionados con el uso del botiquín médico de emergencia

1.1 En los buques que no llevan ningún médico entre los miembros de su tripulación, el capitán es responsable de prestar asistencia médica a bordo (Convenio N° 164 de la OIT, artículo 9).

Dicha responsabilidad incluye utilizar todos los medios existentes y pertinentes para dar la mejor asistencia médica posible al paciente:

- Examinar al paciente y evaluar la gravedad de la situación médica
- Dar los primeros auxilios
- Obtener asesoramiento médico mediante el TMAS o buscar a un médico entre los pasajeros
- Proporcionar equipo médico, incluido el botiquín médico de emergencia, y prestar asistencia médica
- Tomar la decisión operativa tras haber recibido el mejor asesoramiento médico (asistencia a bordo, cambio de ruta, evacuación médica, etc.).

1.2 Si entre los pasajeros hay un médico, el capitán le pedirá asesoramiento. Cuando el médico acepte intervenir en el caso, será responsable por su actuación como médico. No obstante, el capitán puede pedir asesoramiento al TMAS en cualquier momento, ya sea para confirmar la actuación del pasajero médico, ya sea para ayudarlo a dar la mejor asistencia posible. En todos los casos, el capitán deberá supervisar el desarrollo del tratamiento y deberá estar en condiciones de prestar la asistencia que se le solicite.

1.3 Si no hubiera un médico a bordo, la responsabilidad del capitán podrá compartirse con un médico a distancia mediante el TMAS. El grado de responsabilidad/ responsabilidad civil del capitán y del médico se determinaría, en primera instancia, mediante una evaluación de cómo cumplieron sus obligaciones establecidas.

1.4 Por lo que respecta al botiquín en sí, mantenerlo en buen estado es obligación del capitán y de la compañía naviera. Si el capitán o la compañía no lo hicieran, ambos quedarían expuestos a la posibilidad de una demanda de daños por negligencia/ilícito civil. Si el botiquín está en buen estado pero el tratamiento administrado por el doctor pasajero resulta en lesiones físicas o la muerte del paciente, es posible que el pasajero médico sea responsable si actuó con negligencia. Para evaluar la negligencia, el tribunal preguntaría si el médico actuó de manera razonable en

todas las circunstancias del caso. Al evaluar si la actuación del médico fue razonable, se tomará en cuenta el carácter urgente de la situación.

1.5 El capitán o la compañía naviera no incurrirían en responsabilidad simplemente por solicitar la ayuda de un médico. Tampoco serán responsables subsidiariamente ni en el capitán ni la compañía naviera por negligencia del médico al tratar al paciente, ya que en dicha situación, el médico no está contratado por la compañía ni puede considerarse un agente de la compañía.

1.6 No obstante, en consonancia con precedentes del sector del transporte aéreo, se recomienda que las empresas ofrezcan una póliza de seguro o asistencia jurídica para casos en los que un pasajero con título de médico, a petición del capitán, consiente en atender a un pasajero o tripulante y a asumir parte de la responsabilidad de manera voluntaria.

2 Evaluación del uso del botiquín médico de emergencia en casos de emergencia

2.1 Para estudiar la evaluación y la investigación del uso del botiquín médico de emergencia en caso de emergencia, se elaboró el "Formulario de uso" que aparece en el apéndice.

2.2 Este "Formulario de uso" deberá incluirse en el "Botiquín médico de emergencia".

2.3 El oficial del buque a cargo de la atención médica a bordo deberá cumplimentar uno de estos formularios cada vez que ocurra una emergencia médica en la cual se abra u ofrezca el botiquín y deberá enviarlo a una institución central designada por la autoridad marítima del país.

2.4 Se invita a esta institución central a que envíe a la Organización estos informes y, cuando sea posible, también un informe de evaluación.

APÉNDICE

BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA
Formulario de uso

BUQUE:

Pabellón:
Tipo:

Número de tripulantes:
Número de pasajeros:

SUCESO

Fecha: Condiciones meteorológicas: Buen tiempo
Hora (local): Mar gruesa
Tiempo de viaje al puerto más cercano: Horas Mar muy gruesa

PACIENTE

Tripulante Pasajero Edad:
Accidente Enfermedad Gravedad Poco grave
Grave
Muy grave

Diagnóstico/síntomas:

.....
.....
.....

USUARIO

Médico Especialidad:
Enfermera Personal médico auxiliar Tripulante
Consulta telemédica (TMAS) Sí
No

RESULTADOS

Recuperación Mejora Estable
Empeoramiento Fallecimiento

DECISIÓN

Asistencia a bordo Cambio de ruta del buque Evacuación médica
Retraso ocasionado por el incidente: Horas

COMENTARIOS

(Medicinas o equipo utilizados, equipo faltante, problemas, complicaciones, propuestas de mejora).

ANEXO 9

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE NORUEGA

La obligación de rescatar a las personas que se hallan en peligro en el mar se ha desarrollado con el transcurrir de los siglos y ha quedado también reflejada en distintos convenios internacionales. En general, la práctica que han seguido los Estados ha sido bastante coherente al permitir a los supervivientes desembarcar en un lugar seguro. Los casos en que un Estado ribereño no ha permitido este desembarco constituyen raras excepciones.

Actualmente existen dos escuelas de pensamiento en la teoría jurídica internacional. Una escuela opina que la práctica estatal, además de los distintos instrumentos de derecho internacional pertinentes, ha creado una obligación para los Estados ribereños, en virtud del derecho internacional, de acoger a los supervivientes de siniestros. Noruega comparte esta opinión. La otra escuela considera que la práctica estatal y los instrumentos internacionales pertinentes no forman la base de tal obligación. Sr. Presidente, de acuerdo con la interpretación que Noruega hace de la resolución A.920(22) de la Asamblea, se pide actualmente a la OMI que elija una de las dos corrientes de opinión.

Permítanos expresar nuevamente el apoyo de Noruega al texto de Norrköping, el cual es excelente como tal. Se espera que el sistema establecido en la propuesta resuelva la mayor parte de las cuestiones relacionadas con los desembarcos, sino todas. Pero si esto no es así, como tememos que sea el caso en determinadas circunstancias, no se prescribe ninguna solución. En opinión de Noruega, por tanto, la propuesta de Norrköping no cubre, por sí sola, todos los aspectos de la labor asignada por la resolución A.920(22) de la Asamblea, dado que no garantiza que los capitanes puedan transportar a los supervivientes a un lugar seguro en todos los casos y circunstancias.

Noruega teme que la propuesta que se está examinando, de aprobarse, será interpretada por algunos como la confirmación de que no existe nunca, bajo ninguna circunstancia, la obligación, en virtud del derecho internacional, para ningún Estado **en particular** de permitir que los supervivientes se entreguen en un lugar seguro. En realidad, la obligación de cooperación y coordinación de los Estados está claramente establecida. Todos los Estados **en general** están obligados a permitir la entrega de supervivientes en un lugar seguro, pero ningún Estado **en particular** está obligado a ello. Por consiguiente, se puede argumentar que, de conformidad con el proyecto de nuevas disposiciones, cualquier Estado podrá denegar la entrega en un lugar seguro sin infringir sus obligaciones en virtud del derecho internacional.

El sistema SAR depende de la cooperación y asistencia de los buques mercantes. La preocupación de Noruega estriba en que, si el capitán no tiene la seguridad de que podrá entregar a los supervivientes en un lugar seguro, sin demoras indebidas, en cualquier circunstancia, esto puede resultar en que algunos capitanes hagan caso omiso de las situaciones de peligro e impidan, de ese modo, que se rescate a las personas que se hallen en peligro en el mar.

Sr. Presidente, la pregunta que todas y cada una de las delegaciones están obligadas a plantearse es si existe, o debería existir, una obligación jurídica para los Estados ribereños de permitir la entrega de supervivientes en un lugar seguro, o si tal norma existe y debería establecerse explícitamente mediante disposiciones internacionales vinculantes. Desafortunadamente, el texto propuesto por el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento no responde a esta pregunta claramente. Por consiguiente, Noruega tiene la intención de presentar propuestas a este respecto al MSC 77.

ANEXO 10

PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CONVENIOS SOLAS Y SAR

Regla 2

Definiciones

Servicio de búsqueda y salvamento. Ejecución de las funciones de vigilancia, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, incluidas la consulta médica, la asistencia médica inicial o la evacuación por razones de salud, utilizando recursos públicos y privados, con la inclusión de aeronaves, buques y otras naves e instalaciones.

Regla 33

Situaciones Mensajes de socorro: obligaciones y procedimientos

1 El capitán de un buque que, estando en el mar en condiciones de prestar ayuda, reciba **información** ~~una señal~~, de la fuente que sea, que le indique que hay personas en peligro en el mar, está obligado a acudir a toda máquina en su auxilio, informando de ello, si es posible, a dichas personas o al servicio de búsqueda y salvamento. **La obligación de prestar auxilio se aplicará independientemente de la nacionalidad o condición jurídica de dichas personas y de las circunstancias en las que hayan sido encontradas.** Si el buque que recibe el alerta de socorro no puede prestar auxilio, o si dadas las circunstancias especiales del caso el capitán estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el diario de navegación la razón por la cual no acudió en auxilio de las personas en peligro, teniendo en cuenta la recomendación de la Organización de informar debidamente de ello a los servicios de búsqueda y salvamento pertinentes.

1bis Los Gobiernos Contratantes se coordinarán y colaborarán para garantizar que los capitanes de buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación adicional mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que la liberación no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. El Gobierno Contratante responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y entregados en un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, los Gobiernos Contratantes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible.

El texto que se suprime aparece tachado.

El texto nuevo aparece en **negrita**.

2 El capitán de un buque en peligro, o el servicio de búsqueda y salvamento pertinente, tras las consultas que pueda efectuar con los capitanes de los buques que respondan a la alerta de socorro, tendrá derecho a requerir auxilio de uno o varios de los buques que, en su opinión o en la del servicio de búsqueda y salvamento, mejor puedan prestarlo, y el capitán o los capitanes de esos buques estarán obligados a atender dicho requerimiento acudiendo a toda máquina en auxilio de las personas en peligro.

3 Los capitanes de los buques quedarán relevados de la obligación impuesta por el párrafo 1 cuando tengan conocimiento de que sus buques no han sido requeridos y que uno o más buques lo han sido y están atendiendo el requerimiento. La decisión, a ser posible, se comunicará a los demás buques y al servicio de búsqueda y salvamento.

4 El capitán de un buque quedará relevado de la obligación impuesta por el párrafo 1 y, si su buque ha sido requerido, de la obligación impuesta por el párrafo 2, en el momento en que las personas en peligro, el servicio de búsqueda y salvamento o el capitán de otro buque que haya llegado ya al lugar en que se encuentran dichas personas le informen de que el auxilio ya no es necesario.

5 Las disposiciones de la presente regla no van en menoscabo de lo dispuesto en el Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilios y salvamento marítimos, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, especialmente en lo que respecta a la obligación de prestar asistencia, según estipula el artículo 11 de dicho Convenio.*

6 Los capitanes de los buques que hayan embarcado a personas en peligro en el mar las tratarán con humanidad, conforme a la capacidad y las limitaciones del buque.

Regla 34

Navegación segura y evitación de situaciones peligrosas

1 Antes de hacerse a la mar, el capitán se cerciorará de que el viaje previsto se ha planificado utilizando las cartas y publicaciones náuticas adecuadas de la zona apropiada y teniendo en cuenta las directrices y recomendaciones elaboradas por la Organización.**

2 El plan de viaje describirá una derrota en la que:

- .1 se tengan en cuenta todos los sistemas de organización del tráfico marítimo pertinentes;
- .2 se disponga de suficiente espacio en la mar para asegurar el tránsito seguro del buque durante el viaje;

* El Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, entró en vigor el 14 de julio de 1996.

** Véanse las Directrices para la planificación del viaje, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.893(21).

- .3 se prevean todos los peligros para la navegación conocidos y las condiciones meteorológicas adversas; y
- .4 se tengan en cuenta las medidas de protección del medio marino aplicables y se eviten, en la medida de lo posible, acciones y actividades que puedan ocasionar daños al medio ambiente.

~~3 — Ni el propietario, el fletador o la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, que explote el buque, ni cualquier otra persona, impedirá que el capitán del buque adopte o ejecute cualquier decisión que a su juicio sea necesaria para la seguridad de la navegación o la protección del medio marino, ni pondrá obstáculos para que lo haga.~~

Regla 34bis

DECISIÓN A JUICIO DEL CAPITÁN

Ni el propietario, el fletador o la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, que explote el buque, ni cualquier otra persona, impedirá que el capitán del buque adopte o ejecute cualquier decisión que a su juicio sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar o la protección del medio marino, ni pondrá obstáculos para que lo haga.

ANEXO DEL CONVENIO SAR

Capítulo 2 - Organización y coordinación

2.1.1 Las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados y, según proceda, con la Organización, participarán en la creación de servicios de búsqueda y salvamento para garantizar que se presta auxilio a cualquier persona que se halle en peligro en el mar. Informadas de que una persona está o parece estar en peligro en el mar, las autoridades responsables de las Partes tomarán medidas urgentes para asegurarse de que se presta el auxilio necesario. **El concepto de persona en peligro en el mar también abarca las personas necesitadas de auxilio que hayan encontrado refugio en un lugar distante a la vera del mar en una zona oceánica inaccesible para cualesquiera medios de salvamento, salvo los estipulados en el presente anexo.**

2.1.10 Las Partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar. Harán esto sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que hayan sido encontradas.

Capítulo 3 - Cooperación entre los Estados

3.1.6 Toda Parte debería autorizar a sus centros coordinadores de salvamento a que:

- .1 soliciten de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluidos buques, aeronaves, personal y equipo;
- .2 concedan todo permiso necesario para la entrada de dichos buques, aeronaves, personal o equipo en sus aguas territoriales o por encima de éstas o en su territorio; y
- .3 establezcan las medidas necesarias a fin de que las autoridades pertinentes de aduanas, inmigración, sanitarias o de otra índole faciliten rápidamente dicha entrada; y
- .4 **establezcan las medidas necesarias en colaboración con otros centros coordinadores de salvamento para determinar el lugar o los lugares más apropiados para desembarcar a las personas encontradas en peligro en el mar.**

3.1.9 Las Partes se coordinarán y colaborarán para garantizar que los capitanes de buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación adicional mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que la liberación no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. La Parte responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y entregados en un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, las Partes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible.

CAPÍTULO 4 - PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

Terminación y suspensión de las operaciones de búsqueda y salvamento

4.8.5 El centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento pertinente iniciará el proceso de determinar el lugar o lugares más idóneos para desembarcar a esas personas. Informará de ello al buque o a buques en cuestión y a otras partes interesadas.

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 [77º periodo de sesiones, celebrado del 28 de mayo al 6 de junio de 2003], tras quedar enterado de que la Organización de Aviación Civil Internacional había aprobado enmiendas al Manual IAMSAR, preparadas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento y refrendadas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), adoptó las enmiendas adjuntas de conformidad con el procedimiento estipulado en la resolución A.894(21).
- 2 El MSC 77 decidió que las enmiendas aprobadas entrarán en vigor el [1 de julio de 2004].

ANEXO

SECCIÓN 1

Propuestas de enmienda al volumen I, párrafo 1.8, y al volumen II, párrafo 6.1.2, del Manual IAMSAR

- 1 Sustitúyase el inciso a) por el siguiente texto: "Los servicios SAR reconocidos por sus administraciones cuentan con protección para sus misiones humanitarias siempre que lo permitan los requisitos operacionales. Esta protección se extiende a las naves de salvamento costero, a su personal y a las instalaciones costeras SAR fijas, incluidos los CCS(RCC) y los SCS(RSC) que estén situados en zonas costeras y que se utilicen exclusivamente para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento."
- 2 Añádase un nuevo inciso c): "Las instalaciones costeras arriba mencionadas deberían, en épocas de conflicto armado, llevar el emblema distintivo (cruz roja o medialuna roja) de conformidad con las reglas de sus autoridades competentes."
- 3 Añádase un nuevo inciso d): "Se recomienda que las Partes en un conflicto notifiquen a las otras Partes el nombre, descripción y ubicación (o zona de actividades) de sus naves de salvamento e instalaciones costeras arriba mencionadas en la zona en la que se encuentran."

SECCIÓN 2

Propuestas de enmienda al volumen I, párrafo 2.3.4, y al volumen II, párrafo 3.4.4, del Manual IAMSAR

- 1 Volumen I: Añadir el texto siguiente al final del párrafo 2.3.4:

"Un Estado ribereño puede disponer de un CCSM (MRCC) pero no tener la capacidad suficiente de equiparse con un CCSA (ARCC). En ese caso, el administrador SAR debe organizar una estructura adecuada para suministrar al CCSM (MRCC) asesoramiento aeronáutico. Ese asesoramiento puede obtenerse de las instalaciones aeronáuticas más próximas, por ejemplo la torre de un aeródromo, un CCSA (ARCC), un centro de información de vuelo (CIV (FIC)), o un centro de control de zona (CCA (ACC))."
- 2 Volumen II: Añadir el texto siguiente al final del párrafo 3.4.4.

"Un CCSM (MRCC) también podrá solicitar a una unidad local de STA (ATS) que proporcione la información arriba mencionada si se produce un accidente aeronáutico en el mar. El CCSM (MRCC) debe comunicarse primero con una unidad local de STA (ATS), por ejemplo, la torre de un aeródromo. Un CCSA (ARCC), un centro de información de vuelo (CIV (FIC)) o un centro de control de zona (CCA (ACC)) también pueden disponer de información pertinente o estar en condiciones de ayudar en las investigaciones mediante las radiocomunicaciones y otros recursos aeronáuticos."

Propuestas de enmienda al Manual IAMSAR, volumen III

Precauciones de seguridad que se deben tomar al acercarse o alejarse del helicóptero

En el volumen III, al final de la parte sobre **Preparativos de seguridad**, añádase un nuevo párrafo en la página 2-33.

- **Precauciones de seguridad que se deben tomar al acercarse o alejarse del helicóptero.**

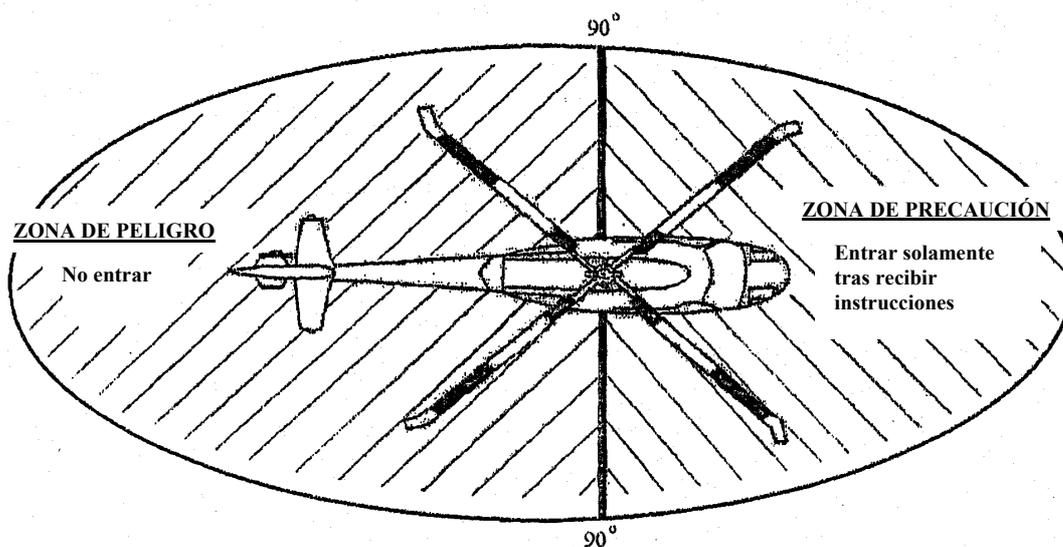


Ilustración genérica de seguridad

ANEXO 12**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN Y EL POSIBLE RECONOCIMIENTO
DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE NOTIFICADOS
PARA SU UTILIZACIÓN EN EL SMSSM**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 72º periodo de sesiones celebrado en mayo de 2000 (MSC 72), pidió al Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) que elaborase un procedimiento para el reconocimiento de sistemas móviles por satélite para su utilización en el SMSSM.

2 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003)], con miras a garantizar que se pone en práctica un procedimiento adecuado para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM, aprobó el Procedimiento que figura en el anexo y que elaboró el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) en su 7º periodo de sesiones. El anexo facilita también la evaluación y el posible reconocimiento de dichos sistemas móviles por satélite por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento y su adopción definitiva por el Comité de Seguridad Marítima.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen el procedimiento adjunto cuando presenten sistemas de comunicaciones móviles por satélite que deben ser reconocidos por la Organización para su utilización en el SMSSM, y a que lo pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

PROCEDIMIENTOS PARA LA EVALUACIÓN Y POSIBLE RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE NOTIFICADOS PARA SU UTILIZACIÓN EN EL SMSSM

Introducción

La resolución A.888(21) de la Asamblea titulada "Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)" constituye la base para la evaluación y posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados por los Gobiernos a la Organización para su utilización en el SMSSM.

Procedimiento

De conformidad con la sección 1 del anexo a la resolución A.888(21), se deberá aplicar el procedimiento siguiente para la evaluación y posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados por los Gobiernos a la Organización para su utilización en el SMSSM:

Medidas que debe adoptar la Administración

1 Los Gobiernos, ya sea individualmente o en colaboración, notificarán a la Organización el sistema móvil por satélite que se utilizará en el SMSSM, adjuntando los documentos necesarios que indiquen:

- .1 que el sistema móvil por satélite notificado cumple los criterios establecidos en la resolución A.888(21);
- .2 la zona de cobertura del sistema móvil por satélite notificado y la extensión de la misma desde la costa;
- .3 que se cumple lo dispuesto en la resolución A.707(17) sobre el coste de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad;
- .4 la disponibilidad del sistema móvil por satélite pertinente, mediante cálculos estadísticos normalizados o la experiencia adquirida con su funcionamiento; y
- .5 la viabilidad económica de la prestación del servicio a largo plazo, mediante una declaración o prueba.

Medidas que debe adoptar el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento

1 Comparar entre la documentación recibida y los criterios establecidos en el anexo de la resolución A.888(21) para verificar si el sistema notificado cumple todos los criterios especificados en el anexo de la resolución A.888(21).

- 2 Examinar la documentación recibida del Gobierno o los Gobiernos notificante(s) para verificar que:
 - .1 el sistema móvil por satélite notificado es compatible con las prescripciones del Convenio SOLAS; y
 - .2 el reconocimiento del sistema móvil por satélite no exigirá la introducción de cambios sustanciales en los procedimientos existentes o en las normas de funcionamiento de los equipos.
- 3 Si es necesario, elaborar normas de funcionamiento y/o procedimientos nuevos para el sistema móvil por satélite específico.
- 4 Si es necesario, elaborar propuestas de enmienda a las disposiciones de las reglas pertinentes del capítulo IV del Convenio SOLAS, 1974, enmendado.
- 5 Remitir al Comité de Seguridad Marítima la recomendación con respecto al sistema móvil por satélite designado así como la documentación justificativa pertinente.

Medidas que debe adoptar el Comité de Seguridad Marítima

- 1 Tomar las decisiones adecuadas relativas al reconocimiento del sistema notificado para su utilización en el SMSSM.

Aspectos generales

- 1 Los Gobiernos* que concedan licencias para sistemas móviles por satélite reconocidos por la Organización O autoricen su utilización, deberán presentar a la Organización, en cada periodo de sesiones del Subcomité, un informe sobre la disponibilidad y el rendimiento del sistema. En dicho informe se deberá indicar si el sistema móvil por satélite sigue cumpliendo o no los criterios que figuran en la resolución A.888(21).
- 2 La Organización incluye y mantiene en el plan general del SMSSM los pormenores de todas las zonas cubiertas por los sistemas móviles por satélite y por cada una de las estaciones terrenas costeras que operan en los sistemas reconocidos para su utilización en el SMSSM.

* **Nota:** La IMSO está contemplando la posibilidad de ampliar el alcance de su supervisión, lo que resultaría en que fuese responsable de la supervisión de todos los participantes en el sistema satelitario del SMSSM.

ANEXO 13**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC****ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIOAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.886(21), mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargue de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico en nombre de la Organización,

TOMANDO NOTA de que en la regla IV/7.1.4 del Convenio SOLAS se prescribe que todo buque irá provisto de un receptor que pueda recibir transmisiones del servicio NAVTEX internacional por telegrafía de impresión directa de banda estrecha (IDBE) para la difusión de avisos náuticos y meteorológicos a los buques,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del éxito con el que el Servicio internacional NAVTEX difunde información sobre seguridad marítima (ISM),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la mejora de las prestaciones de almacenamiento, procesamiento y visualización que ofrecen los últimos adelantos técnicos,

CONSIDERANDO que el incremento del volumen de información difundida a los buques se verá limitado por la capacidad del servicio NAVTEX internacional y por la creciente importancia de los servicios NAVTEX nacionales,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones sobre la revisión de la resolución A.525(13) formuladas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 7º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación revisada sobre las normas de funcionamiento del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (NAVTEX), que figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se aseguren de que el equipo receptor de NAVTEX:
 - a) que se instale el [1 de julio de 2005] o posteriormente, cumple normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución; y
 - b) que se instale antes del [1 de julio de 2005] se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.525(13).

ANEXO

RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIOAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)

1 INTRODUCCIÓN

El equipo, además de cumplir las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, las disposiciones de la recomendación M.540 del UIT-R aplicables al equipo de a bordo y las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17), se debe ajustar a las siguientes normas de funcionamiento.

2 GENERALIDADES

El equipo debe comprender receptores radioeléctricos, un procesador de señales y:
ya sea

- .1 un dispositivo de impresión integrado; o
- .2 un dispositivo de visualización especializado¹, un terminal de salida de la impresora y una memoria estable para almacenar los mensajes; o
- .3 una conexión a una pantalla integrada de navegación y una memoria estable para almacenar los mensajes.

3 MANDOS E INDICADORES

Los pormenores de las zonas de cobertura y de las categorías de mensajes cuya recepción y/o visualización hayan sido excluidas por el operador deben estar fácilmente disponibles.

4 RECEPTORES

4.1 El equipo debe constar de un receptor que funcionará en la frecuencia prescrita en el Reglamento de Radiocomunicaciones para el sistema NAVTEX internacional. El equipo debe constar de un segundo receptor capaz de funcionar al mismo tiempo que el primero en, como mínimo, otras dos frecuencias reconocidas para la transmisión de información NAVTEX. El primer receptor debe tener prioridad en la visualización o impresión de la información recibida. La impresión o visualización de los mensajes de un receptor no debe impedir que el otro receptor reciba mensajes.

¹ Cuando no haya impresora, el dispositivo de visualización especializado se debe situar en el puesto habitual de gobierno del buque.

4.2 La sensibilidad del receptor debe ser tal que, dada una fuente que tenga una f.e.m. de $2\mu\text{V}$ en serie con una impedancia no reactiva de $50\ \Omega$, la tasa de errores de caracteres sea inferior al 4%.

5 DISPOSITIVO DE VISUALIZACIÓN E IMPRESORA

5.1 El dispositivo de visualización y/o la impresora deben poder presentar 32 caracteres por línea como mínimo.

5.2 Si se utiliza un dispositivo de visualización especializado, se deben cumplir las siguientes prescripciones:

- .1 una indicación de los nuevos mensajes recibidos y no suprimidos debe aparecer inmediatamente hasta que se acuse recibo o hasta pasadas 24 horas desde su recepción; y
- .2 los nuevos mensajes recibidos y no suprimidos también deben aparecer.

5.3 El dispositivo de visualización debe poder presentar al menos 16 líneas de texto de los mensajes.

5.4 El proyecto y el tamaño del dispositivo de visualización deben ser tales que los observadores podrán leer fácilmente la información presentada en todas las condiciones de trabajo y ángulos de visión.

5.5 Si el cambio de renglón automático entraña la división de una palabra, esto se debe indicar en el texto impreso/presentado visualmente.

5.6 Cuando se presenten los mensajes recibidos en un dispositivo de visualización, el final del mensaje debe indicarse claramente ya sea procediendo automáticamente a un cambio de línea después del mensaje o mediante otra forma de delineación. La impresora o la salida de impresora debe insertar automáticamente cambios de línea después de terminar la impresión del mensaje recibido.

5.7 El equipo debe indicar con un asterisco si se ha recibido un carácter corrupto.

5.8 Cuando la impresora no está integrada, se debe poder elegir que se envíen a una impresora los siguientes datos:

- .1 todos los mensajes tal y como se reciban;
- .2 todos los mensajes almacenados en la memoria para mensajes;
- .3 todos los mensajes recibidos en frecuencias específicas, desde lugares concretos o que tengan indicadores específicos de mensajes;
- .4 todos los mensajes presentados visualmente en un momento dado; y
- .5 mensajes seleccionados por separado de entre los que aparecen en pantalla.

6 ALMACENAMIENTO

6.1 Memoria estable de almacenamiento de mensajes

6.1.1 Por cada receptor instalado se deben poder grabar como mínimo 200 mensajes de una longitud media de 500 caracteres (imprimibles y no imprimibles) en una memoria estable. El usuario no debe poder borrar mensajes de la memoria. Cuando la memoria esté llena, los mensajes antiguos deben ser eliminados por mensajes nuevos.

6.1.2 El usuario debe poder marcar mensajes concretos para retenerlos permanentemente. Tales mensajes podrán ocupar hasta el 25% de la memoria disponible y no serán eliminados por mensajes nuevos. El usuario debe poder suprimir las marcas de los mensajes que ya no necesite y éstos se eliminarán según el procedimiento normal.

6.2 Identificaciones de mensaje

6.2.1 El equipo debe poder almacenar por memoria interior al menos 200 identificaciones de mensaje por cada receptor disponible.

6.2.2 Transcurridas entre 60 y 72 horas, la identificación del mensaje se debe borrar automáticamente de la memoria. Si el número de identificaciones de mensaje recibidas excede de la capacidad de almacenamiento, se debe borrar la identificación del mensaje más antigua.

6.2.3 Únicamente se deben almacenar las identificaciones de mensajes que se hayan recibido satisfactoriamente; se recibe satisfactoriamente un mensaje si la tasa de errores de caracteres es inferior al 4%.

6.3 Memorias de control programables

6.3.1 La información relativa a los caracteres indicadores de localización (B1)¹ y de mensaje (B2)¹ en las memorias programables no se debe borrar si se producen interrupciones de menos de 6 horas en el suministro de energía.

7 ALARMAS

La recepción de información de búsqueda y salvamento (B2 = D) debe dar la alarma en el puesto habitual de gobierno del buque. Sólo debe ser posible reponer el alarma manualmente.

8 MEDIOS DE PRUEBA

El equipo debe estar provisto de medios que sirvan para comprobar el buen funcionamiento del receptor radioeléctrico, el dispositivo de visualización/impresora y la memoria estable de almacenamiento de mensajes.

¹ Véase la recomendación M.540-2 del UIT-R.

9 INTERFAZ

9.1 El equipo debe constar de como mínimo una interfaz para la transferencia de datos recibidos a otro equipo de navegación o de comunicación.

9.2 Toda interfaz prevista para la comunicación con otro tipo de equipo de navegación o de comunicación debe cumplir las normas internacionales pertinentes².

9.3 Si no se dispone de impresora integrada, el equipo debe constar de una interfaz normalizada con la impresora.

² Véase la publicación 61162 de la CEI.

ANEXO 14**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL COMITÉ TÉCNICO 80
DE LA COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL****Pantalla integrada de navegación (Grupo de trabajo 13)**

Al ultimar la revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX, el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) decidió que los mensajes NAVTEX pueden aparecer en una pantalla integrada de navegación de un tipo reconocido por la OMI. En la regla IV/7.1.4 del SOLAS se exige que los buques lleven a bordo receptores NAVTEX. Dado que los mensajes NAVTEX incluyen información necesaria para la navegación segura de los buques, puede resultar adecuado y útil poder visualizar estos mensajes en una pantalla integrada de navegación, y esto puede ser una ventaja para los marineros ya que toda la información que necesitan para la navegación segura del buque aparece en un único lugar. El Subcomité COMSAR ha recomendado que la prescripción relativa a la impresión para el equipo NAVTEX se mantenga a menos que se decida que la información NAVTEX puede incluirse en una pantalla integrada de navegación. El Subcomité COMSAR ha pedido al Subcomité NAV que examine la prescripción de que los sistemas de pantallas integradas de navegación tengan capacidad para presentar visualmente la información NAVTEX. Puesto que el sistema SafetyNET de Inmarsat-C que, de acuerdo con lo dispuesto en la regla IV/7.1.5 del SOLAS, deben llevar a bordo los buques, también proporciona información necesaria para la navegación segura de los buques, la inclusión y visualización de la información recibida de los receptores SafetyNet también debería considerarse en esta prescripción. A reserva de la aprobación por el Subcomité NAV, el Subcomité COMSAR pide al Comité Técnico 80 que considere la inclusión de este dispositivo.

Interfaz de datos (Grupo de trabajo 6)

El Subcomité COMSAR de la OMI ha recomendado que se considere la posibilidad de presentar la información sobre seguridad marítima recibida a través de los sistemas NAVTEX y SafetyNET de Inmarsat-C en una pantalla integrada de visualización. Igualmente, tal sistema deberá ser capaz de controlar las funciones necesarias de los receptores NAVTEX y SafetyNET, tales como las frecuencias de configuración, identificadores de asunto, estaciones que se reciben y alarmas. El Subcomité COMSAR pide al Comité Técnico 80 que incluya una interfaz de datos capaz de cumplir este requisito.

ANEXO 15**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC****ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DE
LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES
BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA
EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución 886(21), por la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargue de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y de navegación en nombre de la Organización,

TOMANDO NOTA de que en la regla III/6.2.1 de las enmiendas de 1988 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, referentes a las radiocomunicaciones para el sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), se prescribe que los buques dispondrán de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia y que dichos aparatos deberán ajustarse a normas de funcionamiento adecuadas no inferiores a las adoptadas por la Organización,

RECONOCIENDO la necesidad de mejorar las normas de funcionamiento previamente adoptadas mediante la resolución A.809(19), anexo 1, de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación sobre la revisión del anexo 1 de la resolución A.809(19) hecha por el Subcomité de Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento en su 7º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación revisada sobre normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se cercioren de que los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia:
 - a) si se instalan el [1 de julio de 2005] o posteriormente, se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución; y
 - b) si se instalan antes del [1 de julio de 2005], se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo 1 de la resolución A.809(19).

ANEXO

RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

1 INTRODUCCIÓN

Los radioteléfonos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, además de satisfacer las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, las recomendaciones pertinentes del UIT-R y las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17), se ajustarán a las siguientes normas de funcionamiento.

2 GENERALIDADES

2.1 El equipo será portátil y se podrá utilizar en el lugar del siniestro para las comunicaciones entre las embarcaciones de supervivencia, entre las embarcaciones de supervivencia y el buque, y entre las embarcaciones de supervivencia y la unidad de salvamento. También podrá utilizarse para las comunicaciones de a bordo si es apto para funcionar en las frecuencias adecuadas.

2.2 El equipo constará por lo menos de:

- .1 un transmisor/receptor integral, con antena y batería;
- .2 una unidad de control incorporada con pulsador para transmitir; y
- .3 un micrófono y un altavoz internos.

2.3 El equipo:

- .1 podrá ser utilizado por personal no cualificado;
- .2 podrá ser utilizado por personal que lleve guantes, de acuerdo con lo dispuesto para los trajes de inmersión en la regla 33 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974;
- .3 podrá utilizarse con una sola mano, salvo para la selección de canales;
- .4 resistirá caídas sobre una superficie dura desde una altura de 1 m;
- .5 será estanco a una profundidad de 1 m durante 5 min. por lo menos;
- .6 conservará su estanquidad cuando se le someta a un choque térmico de 45°C en condiciones de inmersión;
- .7 no sufrirá excesivamente los efectos del agua de mar ni de los hidrocarburos;

- .8 no tendrá salientes puntiagudos que puedan dañar la embarcación de supervivencia;
- .9 será de tamaño y peso reducidos;
- .10 podrá funcionar con el ruido ambiente que normalmente hay a bordo de los buques y de las embarcaciones de supervivencia;
- .11 dispondrá de medios para sujetarlo a la indumentaria del usuario y también de una tira que se sujete a la muñeca o el cuello. Por razones de seguridad, la tira llevará una pieza de unión que pueda soltarse fácilmente para liberar el movimiento del usuario;
- .12 será resistente al deterioro que pueda ocasionar la exposición prolongada a los rayos del sol; y
- .13 será de color amarillo/naranja muy visible o irá marcado a todo su alrededor con una franja de ese mismo color.

3 CLASE DE EMISIÓN, BANDAS DE FRECUENCIA Y CANALES

- 3.1 El radioteléfono bidireccional podrá funcionar en la frecuencia de 156,800 MHz (canal 16 de ondas métricas) y, por lo menos, en otro canal adicional.
- 3.2 Todos sus canales estarán dedicados únicamente a comunicaciones telefónicas en una sola frecuencia.
- 3.3 La clase de emisión cumplirá lo dispuesto en el apéndice 19 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

4 MANDOS E INDICADORES

- 4.1 Se proveerá un interruptor de conexión/desconexión que dé una indicación visual de que el radioteléfono está conectado.
- 4.2 El receptor tendrá un mando manual de volumen que permita variar la salida de audiofrecuencia.
- 4.3 Se proveerá un mando silenciador y un conmutador para la selección de canales.
- 4.4 La selección de canales se podrá efectuar fácilmente y los canales serán claramente discernibles.
- 4.5 La indicación de los canales se ajustará a lo dispuesto en el apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones.
- 4.6 Será posible determinar que se ha seleccionado el canal 16 en cualquier condición ambiente de luz.

5 PERIODO ADMISIBLE DE CALENTAMIENTO

El equipo podrá funcionar en menos de 5 segundos a partir de su conexión.

6 PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

El equipo no sufrirá daños por el hecho de poner la antena en circuito abierto o en cortocircuito.

7 POTENCIA DEL TRANSMISOR

La potencia radiada aparente será por lo menos de 0,25 W. Cuando dicha potencia exceda de 1 W, será necesario un conmutador para reducir la potencia a 1 W o menos. Cuando se utilice este equipo para las comunicaciones de a bordo, la potencia de salida no excederá 1 W en esas frecuencias.

8 PARÁMETROS DEL RECEPTOR

8.1 La sensibilidad del receptor será igual o superior a 2 μ V de f.e.m. para una relación SINAD de 12 dB en la salida.

8.2 La insensibilidad del receptor a las interferencias será tal que la señal deseada no resulte gravemente afectada por señales no deseadas.

9 ANTENA

La antena será de polarización vertical y, en la medida de lo posible, omnidireccional en el plano horizontal. La antena será adecuada para la radiación y recepción eficaz de las señales en la frecuencia de trabajo.

10 SALIDA DEL RECEPTOR

10.1 La salida de audiofrecuencia será suficiente para que resulte audible con el nivel de ruido ambiente que normalmente hay a bordo de los buques o de las embarcaciones de supervivencia.

10.2 Durante la transmisión, se silenciará la salida del receptor.

11 CONDICIONES AMBIENTALES

El equipo estará proyectado de modo que pueda funcionar en la gama de temperaturas de -20°C a +55°C. Mientras esté estibado no deberá sufrir daños a temperaturas comprendidas entre -30°C y +70°C.

12 SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

12.1 La fuente de energía estará integrada en el equipo y podrá ser reemplazada por el usuario. Además, podrá disponerse lo necesario para que el equipo funcione utilizando una fuente exterior de energía eléctrica.

12.2 El equipo cuya fuente de energía esté prevista para ser reemplazada por el usuario estará provisto de una pila primaria especializada que se utilizará en caso de que se produzca una situación de peligro. Esta pila estará equipada con un precinto no sustituible a fin de indicar que no se ha empleado hasta ese momento.

12.3 El equipo cuya fuente de energía esté prevista para que no pueda ser reemplazada por el usuario estará provisto de una pila primaria. El equipo radiotelefónico portátil bidireccional estará provisto de un precinto no sustituible a fin de indicar que no se ha empleado hasta ese momento.

12.4 La pila primaria tendrá capacidad suficiente para garantizar 8 horas de servicio a su máxima potencia nominal con un ciclo de trabajo de 1:9. Este ciclo de trabajo se define como 6 segundos de transmisión, 6 segundos de recepción por encima del nivel de desbloqueo del silenciador y 48 segundos de recepción por debajo del nivel de desbloqueo del silenciador.

12.5 Las pilas primarias tendrán una duración de almacenamiento de dos años como mínimo y, para indicar que pueden ser reemplazadas por el usuario, serán del color o llevarán las marcas que se indican en el párrafo 2.3.13.

12.6 Las pilas que no deban utilizarse en una situación de peligro serán de un color o llevarán marcas que no permitan confundirlas con las destinadas para tal uso.

13 ETIQUETADO

Además de las prescripciones generales especificadas en la resolución A.694(17), el equipo llevará claramente indicadas en su exterior:

- .1 breves instrucciones de manejo; y
- .2 la fecha de caducidad de las pilas primarias.

ANEXO 16**ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE SISTEMAS
DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), teniendo en cuenta la urgencia e importancia de implantar la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS sobre los Sistemas de alerta de protección del buque, adoptada por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, 1974 (7 a 13 de diciembre de 2002), para incrementar la protección marítima, elaboró las orientaciones sobre la provisión de sistemas de alerta de protección del buque.

2 El MSC, en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003), se mostró de acuerdo con las orientaciones propuestas sobre los sistemas de alerta de protección del buque, que figuran en el anexo.

3 Se pide a los Gobiernos Miembros que pongan las orientaciones adjuntas en conocimiento de las Administraciones marítimas, capitanes de buques, autoridades portuarias, entidades de protección de las instalaciones portuarias, autoridades nacionales responsables de la protección, compañías navieras, y fabricantes y proyectistas de sistemas.

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

1 La regla 6 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS exige que los buques cuenten con un sistema de alerta de protección del buque. La sección A/9 del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS) exige que los buques lleven un plan de protección del buque. Las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque se recogen en la resolución MSC.136(76). La presente circular ofrece orientación sobre el proyecto de los sistemas de alerta de protección del buque que se instalen en cumplimiento de las reglas del SOLAS.

2 La finalidad del sistema de alerta de protección del buque es enviar una señal o un mensaje encubierto desde un buque, que no resulte obvio para nadie a bordo que no conozca el mecanismo de alerta. Por consiguiente, el sistema resulta útil en los casos en que el buque desee informar a una persona en tierra de la existencia de un problema, con el conocimiento de un número mínimo de personas. Los procedimientos para dar el alerta de protección se acordarán con la Administración del buque, y lo ideal es que se apliquen únicamente a dicho buque. No se pretende que los procedimientos de alerta de protección del buque se ajusten a normas internacionales acordadas ni a un modelo concreto para todos los buques.

3 Entre los posibles métodos para dar el alerta se encuentran los siguientes:

- .1 un sistema que utilice el equipo patentado de seguimiento que ofrecen los proveedores de servicios de tráfico. En estos casos, el buque llevará una caja escondida en la cubierta superior con equipo que funcione con un sistema satelitario, y que transmita un informe sobre su situación, normalmente cada seis horas. La interrupción del suministro al equipo o su activación por sensores o botones manuales hará que el equipo transmita el informe sobre la situación en un formato diferente. Los proveedores de servicios de seguimiento vigilarán los informes transmitidos e informarán a la compañía si cambia el formato de transmisión;
- .2 un sistema que utilice equipo del SMSSM modificado*. Cierta equipo del SMSSM no puede modificarse fácilmente, puesto que su uso óptimo es para las llamadas "a todas las estaciones" y puede requerir una sintonización manual de las frecuencias, etc. y ofrece una confirmación en el buque de los mensajes que se han enviado. Para este tipo de equipo, el alerta de protección del buque contiene identificadores para garantizar que no es posible confundirlo con un alerta de socorro, urgencia o seguridad enviado por el SMSSM; y

* Inmarsat está llevando a cabo modificaciones del equipo existente que permitan poner en práctica este sistema.

- .3 un sistema que utilice un intercambio de mensajes que contengan palabras claves entre el buque y, habitualmente, la compañía. Estos mensajes pueden ser comunicaciones de voz o datos. El equipo del buque que puede utilizarse incluye teléfonos celulares en zonas costeras y servicios satelitarios fuera de dichas zonas. También es posible utilizar el equipo de ondas métricas/decamétricas/hectométricas del SMSSM en las zonas en que haya instalaciones costeras que puedan recibir ese tipo de llamadas dirigidas a ellas.

No se pretende que esta lista sea exhaustiva y su propósito no es obstaculizar ningún posible avance tecnológico.

4 El sistema de alerta de protección del buque exige dos puntos de activación distintos, uno de los cuales debe encontrarse en el puente. Normalmente, estos puntos serán aparatos telefónicos, teclados o botones, fijos o portátiles.

5 Los puntos de activación deberían estar provistos de medios que impidan su activación por descuido y el envío de falsos alertas.

ANEXO 17**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN SOBRE PRESCRIPCIONES FUNCIONALES
PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO
ALCANCE DE LOS BUQUES****Prescripciones funcionales**

1 El MSC 76 acordó que los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance cumplirían las siguientes prescripciones funcionales:

- .1 la finalidad del sistema era incrementar la protección de los Estados ribereños facilitando información sobre el tráfico marítimo de manera oportuna para permitir que el Estado tome las medidas que estime convenientes; y
- .2 el sistema debería:
 - .1 permitir la identificación y seguimiento de buques en el mar;
 - .2 facilitar a la autoridad competente del Estado ribereño la identidad y situación del buque;
 - .3 garantizar que la información se transmite a la autoridad competente de manera segura y confidencial, teniendo debidamente en cuenta la sensibilidad comercial de la misma;
 - .4 no proporcionar información a otros buques; y
 - .5 ser capaz de funcionar con distintas densidades de tráfico marítimo.

Otras prescripciones funcionales detalladas

2 El sistema utilizado para la identificación y el seguimiento de largo alcance y la notificación de los buques debería ajustarse a las siguientes prescripciones funcionales:

- .1 permitir la identificación y el seguimiento de todos los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS;
- .2 permitir que los datos se recojan únicamente con la autoridad del Gobierno Contratante de un Estado ribereño;
- .3 garantizar que los datos estén protegidos contra la divulgación o el acceso no autorizados;
- .4 permitir que la frecuencia de las actualizaciones quede determinada por el Gobierno Contratante de un Estado ribereño. (La frecuencia de las actualizaciones no debería normalmente ser superior a cuatro horas, aunque puede ser necesario actualizar la información con más frecuencia);

- .5 generar informes que incluyan la situación, fecha y hora de dicha situación y la identificación del buque;
- .6 permitir que los Gobiernos Contratantes que soliciten los datos corran con los gastos, y que resulte gratuito para el sector naviero;
- .7 utilizar cualquier tecnología que se haya puesto en conocimiento de la OMI y que satisfaga las prescripciones sobre funcionamiento e interfaz de la Organización;
- .8 permitir que los Gobiernos Contratantes utilicen los datos de seguimiento de largo alcance de los buques para complementar los sistemas de notificación de buques utilizados a efectos de búsqueda y salvamento, reconocidos por la OMI, así como otros usos posibles de la información para fines de seguridad, si es posible;
- .9 poder desconectarse a bordo del buque (se determinará más adelante en qué circunstancias); y
- .10 informar al capitán o al Estado de abanderamiento de la identidad del Estado ribereño que está recogiendo los datos.

ANEXO 18

PROYECTO DE CIRCULAR COMSAR

**ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SMSSM PARA LAS
INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS A BORDO DE LOS BUQUES
A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS**

1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 7º periodo de sesiones (13 a 17 de enero de 2003), acordó que era necesaria la armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS.

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su [77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003)] coincidió con la opinión del Subcomité e instó a que se utilizaran las presentes directrices al poner en funcionamiento las nuevas instalaciones del SMSSM.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan la orientación que se adjunta en conocimiento de todas las partes interesadas, en particular, los propietarios de buques, armadores, directores de compañías navieras, fabricantes e inspectores.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS
AL SMSSM PARA LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS A BORDO
DE LOS BUQUES A LOS QUE SE APLICA EL CONVENIO SOLAS

ÍNDICE GENERAL

	Página
1	Generalidades 4
1.1	Ámbito de aplicación 4
1.2	Reglamentos y reglas 5
1.3	Planos 5
1.4	Manuales de utilización y publicaciones 7
1.5	Herramientas y piezas de respeto 8
1.6	Prescripciones relativas al mantenimiento 8
1.7	Licencia de radiocomunicaciones de la estación de buque 10
1.8	Solicitud de activación del equipo de radiocomunicaciones por satélite 10
1.9	Desactivación del equipo de radiocomunicaciones por satélite cuando un buque cambia de pabellón 10
1.10	Reconocimiento inicial y anual de la instalación radioeléctrica, expedición, renovación y refrendo de los Certificados de seguridad radioeléctrica 10
2	Prescripciones funcionales 11
2.1	Generalidades 11
2.2	Zonas marítimas (definiciones) 12
2.3	Prescripciones relativas al equipo (incluida la duplicación del equipo) de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS 12
3	Equipo básico - prescripciones complementarias 14
3.1	Prescripciones generales 14
3.2	Canales radiotelefónicos de ondas métricas y seguridad de la navegación 14
3.3	Marcado del equipo radioeléctrico y avisos 14
3.4	Iluminación de emergencia 15
3.5	Instalación recomendada 16
3.6	Buques con sistema integrado de puente (SIP) 17
3.7	Buques con sistemas integrados de radiocomunicaciones (SIRC) 18
4	Equipo radioeléctrico del SMSSM 18
4.1	Posición de los transeptores de ondas métricas y de los controladores de LSD en ondas métricas 18
4.2	Escucha continua en el canal 70 de LSD en ondas métricas 19
4.3	Posición de los transeptores de ondas hectométricas/decamétricas 19
4.4	Receptores de escucha para LSD 20
4.5	Escucha por LSD en ondas hectométricas o hectométricas/decamétricas 21
4.6	Estación terrena de buque satelitaria (ETB) 22

	Página	
4.7	Conexión del terminal de datos externo a la estación terrena de buque obligatoria de Inmarsat C del SMSSM	23
4.8	Prescripciones complementarias aplicables a buques de pasaje	23
4.9	Receptor NAVTEX y de LIG (llamada intensificada a grupos)	25
4.10	RLS por satélite autozafable	25
4.11	Respondedores radar (RESAR)	26
4.12	Transceptores (bidireccionales) portátiles de ondas métricas del SMSSM	27
4.13	Transceptores portátiles de ondas métricas y radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación	28
4.14	Equipo aeronáutico móvil para radiocomunicaciones de emergencia	28
4.15	Sistema de navegación por satélite SMNS	28
4.16	Conexiones de los sensores de navegación	29
5	Instalación de antenas	29
5.1	Generalidades	29
5.2	Emplazamiento de las antenas de ondas métricas	29
5.3	Emplazamiento y elección de antenas de ondas hectométricas/decamétricas ..	30
5.4	Emplazamiento del sintonizador de la antena para el transceptor de ondas hectométricas/decamétricas	31
5.5	Antenas de recepción	31
5.6	Antenas para las comunicaciones por satélite	31
5.7	Instalación de cables coaxiales	34
6	CEM, blindaje y puesta a tierra	34
6.1	Compatibilidad electromagnética (CEM)	34
6.2	Blindaje de los cables	35
6.3	Puesta a tierra	35
7	Fuentes de energía	36
7.1	Fuente de energía eléctrica principal	36
7.2	Fuente de energía eléctrica de emergencia	36
7.3	Fuente de energía eléctrica de reserva	37
7.4	Capacidad de las baterías para el equipo radioeléctrico	38
7.5	Baterías para el equipo radioeléctrico	39
7.6	Suministros de energía ininterrumpible (SEI)	41
7.7	Cargadores automáticos de baterías	42
7.8	Protección de los circuitos de las baterías de acumuladores	43
8	Tendido de hilos y cables	44
8.1	Circuitos de las baterías - fusibles y disyuntores	44
9	Instalación de equipos radioeléctricos del SMSSM a bordo de unidades móviles de perforación mar adentro (MODU)	44

1 GENERALIDADES

Las presentes directrices se elaboraron para que las administraciones, armadores y empresas de electrónica marítima dispongan de una interpretación sin ambigüedades de las prescripciones relativas a las instalaciones radioeléctricas del capítulo IV del Convenio SOLAS, enmendado, y de las resoluciones adoptadas por la OMI. Se hace también referencia a circulares de la OMI, al Convenio de Formación y al Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT.

Los elementos principales de este documento proporcionan directrices sobre las instalaciones del SMSSM a bordo de los buques. No obstante, también se incluye información adicional útil de otros órganos que están involucrados en la instalación de equipo radioeléctrico marítimo a bordo.

1.1 **Ámbito de aplicación**

El equipo radioeléctrico instalado a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS deberá cumplir las prescripciones de la OMI y las recomendaciones de la UIT pertinentes, y deberá ser de un tipo aprobado por la Administración.

Las presentes directrices se aplicarán cuando se instale equipo radioeléctrico del SMSSM a bordo de buques a los que se aplica el Convenio SOLAS.

Las reglas que se incluyen en las presentes directrices son aplicables también a las instalaciones radioeléctricas que se encuentren en las unidades móviles de perforación mar adentro, tal y como dispone el Código de Unidades de Perforación (MODU).

(Véase el capítulo 9 por lo que respecta a las prescripciones relativas al SMSSM mar adentro)

Los buques de carga de arqueo bruto inferior a 300 y los buques pesqueros o de captura quedan, por regla general, fuera del ámbito de aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS. No obstante, si en dichos buques se va a instalar equipo radioeléctrico del SMSSM voluntaria u obligatoriamente con arreglo a las leyes nacionales, se deberán seguir las presentes directrices en la medida de lo posible.

Las presentes directrices reflejan en gran medida prescripciones no ambiguas conformes a las reglas y reglamentos pertinentes (véase la subsección 1.2 *infra*). No obstante, pueden aceptarse otras soluciones prácticas de instalación diferentes de las preconizadas por las presentes directrices, siempre y cuando se cumplan las prescripciones internacionales dispuestas en el Convenio SOLAS, entre otros, y la instalación se considere como equivalente.

Nota: La empresa de electrónica marítima que instale el equipo radioeléctrico será responsable de que los operadores estén debidamente familiarizados con la utilización del equipo radioeléctrico instalado antes de ponerlo en funcionamiento.

1.2 Reglamentos y reglas

- .1 Las presentes directrices se han elaborado de conformidad con los siguientes convenios, reglamentos, instrucciones y directrices, a saber:
 - .1 El Convenio SOLAS 1974, enmendado.
 - .2 Resoluciones de la OMI (normas de funcionamiento) y circulares de la OMI.
 - .3 Reglamento de Radiocomunicaciones (RR) de la UIT (Unión Internacional de Telecomunicaciones).
 - .4 Normas internacionales - ISO 8468 1990 (E), anexo A.
 - .5 El Convenio de Formación (normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar).

1.3 Planos

1.3.1 Generalidades

Se establecerán planos específicos (planos de la instalación del equipo radioeléctrico) con la suficiente antelación antes de iniciar los trabajos de nueva construcción o de reconstrucción de los buques o de las unidades de mar adentro. La falta o insuficiencia de los planos puede resultar en deficiencias durante el reconocimiento de los equipos radioeléctricos y suponer costosas reparaciones ulteriores. (Resolución A.746(18), sección 8)

Para la instalación del equipo radioeléctrico, deberán establecerse los siguientes planos:

- .1 Plano de la antena.
- .2 Plano de disposición del equipo radioeléctrico.
- .3 Diagrama del cableado.

En el caso de nuevas construcciones, los planos de la antena y de la disposición del equipo radioeléctrico deberán ir a una escala de 1:50 como mínimo.

El diagrama de cableado, y los planos aprobados de la disposición del equipo radioeléctrico y de la antena aprobados "como están instalados" estarán disponibles a bordo del buque para poder presentarlos durante el reconocimiento del equipo radioeléctrico, etc.

1.3.2 Planos de las antenas

Los planos de las antenas deberán mostrar todas las antenas vistas desde la proa o la popa, desde babor o estribor, así como desde arriba. Esto se aplica a las siguientes antenas:

- .1 Todas las antenas de transmisión, incluido el emplazamiento del sintonizador de antenas.
- .2 Todas las antenas de recepción, incluidas las antenas del SMNS.
- .3 Las antenas de radar.
- .4 Las antenas de telecomunicaciones por satélite.
- .5 El emplazamiento de las radiobalizas autozafables de localización de siniestros (RLS).

1.3.3 Cambios en el montaje de la antena

Cuando se efectúen cambios en el montaje de las antenas, se elaborarán planos de antena modificados.

1.3.4 Planos de disposición de las radiocomunicaciones (Distribución del puente y de la sala de telecomunicaciones)

Estos planos deberán mostrar el emplazamiento en el que se encuentran los siguientes equipos:

- .1 Controladores para la transmisión del alarma de socorro.
- .2 Instalaciones radioeléctricas de ondas métricas, incluido todo dispositivo de control.
- .3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas o de ondas hectométricas/decamétricas, incluido todo dispositivo de control, impresora de télex, etc.
- .4 Equipo de telecomunicaciones por satélite, incluidos los terminales, impresoras, etc.
- .5 Receptores de escucha en el canal 70 de ondas métricas, en 2 187,5 kHz, y canales de socorro en ondas decamétricas en las bandas de 4, 6, 8, 12 y 16 MHz.
- .6 Receptores NAVTEX y LIG.
- .7 Respondedores radar y RLS (si se encuentran en el puente de navegación).
- .8 Transceptores portátiles (bidireccionales) de ondas métricas para el SMSSM y sus cargadores.

- .9 Luces de emergencia alimentadas por una fuente de energía eléctrica de reserva para iluminar el equipo radioeléctrico obligatorio.
- .10 Cargador de baterías (para la fuente de energía eléctrica de reserva).
- .11 Caja de fusibles.

1.3.5 Diagrama del cableado

Estos diagramas deberán indicar las siguientes conexiones, etc.:

- .1 Conexiones de antena.
- .2 Conexiones a la central telefónica (centralita automática particular PABX), máquina de facsímil, etc.
- .3 Conexiones a la fuente de energía principal y a la fuente de energía de emergencia del buque así como a la fuente de energía eléctrica de reserva (baterías de acumuladores), y a los sistemas de conmutación para todo el equipo radioeléctrico y de radionavegación.
- .4 Conexiones del equipo radioeléctrico (incluida la iluminación de emergencia) con las distintas fuentes y dispositivos de suministro de energía eléctrica.
- .5 Fusibles para todos el equipo radioeléctrico.
- .6 Suministro de energía ininterrumpible (SEI) con todas las conexiones y fusibles, si se hubiera instalado para alimentar el equipo radioeléctrico obligatorio. (El diagrama en bloques muestra cómo funciona el SEI, las conexiones de los fusibles y las de conmutación a fuentes de suministro de energía eléctrica alternativas, conmutador de derivación, etc.).
- .7 Toda conexión (conexiones de interfaz) entre satélites para radionavegación/GNSS y el equipo radioeléctrico del SMSSM.
- .8 Cargadores de baterías de acumuladores para la fuente de energía eléctrica de reserva.
- .9 Conexiones al girocompás (si procede).
- .10 Tipo de cables empleados en la instalación.
- .11 Conexiones al RDT (si procede).

1.4 Manuales de utilización y publicaciones

El buque deberá llevar a bordo los siguientes manuales y publicaciones:

- .1 El Manual de usuario (en inglés) de todos los equipos radioeléctricos y cargadores de baterías.

- .2 Las especificaciones y los cálculos de capacidad de las baterías de acumuladores instaladas.
- .3 Las publicaciones de la UIT (Unión Internacional de Telecomunicaciones) de conformidad con las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

1.5 Herramientas y piezas de respeto

El buque deberá llevar a bordo, como mínimo, las siguientes herramientas y piezas de respeto ya listas para su uso:

- .1 Fusibles de respeto para todos el equipo radioeléctrico, circuitos de baterías y fusibles principales, si se trata de fusibles de seguridad (fusibles "de fusión").
- .2 Lámparas de respeto para emergencias.
- .3 Herramientas necesarias para tareas sencillas.
- .4 Aparato de medida del contenido de ácido, si el buque dispone de acumuladores de plomo.
- .5 Polímetro.

Si en el buque se sigue el método de "mantenimiento a bordo", se deberá llevar a bordo una amplia gama de equipos de prueba y piezas de respeto que permitan mantener y reparar todo tipo de equipo radioeléctrico mientras el buque está en la mar.

1.6 Prescripciones relativas al mantenimiento

Los buques equipados con una instalación de radiocomunicaciones del SMSSM deberán cumplir prescripciones específicas por lo que respecta a los métodos de mantenimiento de tal instalación. Independientemente de la zona marítima en que se encuentre, el buque no deberá zarpar sin que pueda transmitir alertas de socorro buque-costera a través de, como mínimo, dos sistemas de radiocomunicaciones separados e independientes.

(SOLAS 1974, enmendado, regla 4.1, capítulo IV)

Los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS que navegan en las zonas marítimas A1 y A2 tienen que utilizar al menos uno de los tres métodos de mantenimiento específicos, mientras que los buques a los que se aplica el Convenio que navegan en las zonas A3 y A4 deberán utilizar una combinación de dos métodos.

(SOLAS 1974, enmendado, regla 15, capítulo IV y resolución A.702(17) de la OMI)

1.6.1 Mantenimiento en tierra

- .1 La empresa naviera/el buque puede tener un acuerdo escrito con una compañía de electrónica marítima o poder presentar una declaración por escrito/un plan que indique cómo se efectuará el mantenimiento en tierra.

(Resolución A.702(17) de la OMI, punto 3 del anexo)

- .2 Por lo general, un Certificado de seguridad radioeléctrica expedido por una Administración deberá ser prueba suficiente de que se dispone de un acuerdo de mantenimiento adecuado.

(Resolución A.702(17) de la OMI y circular COM/Circ.117)

1.6.2 Mantenimiento del equipo electrónico en el mar

Si el propietario de buque decide que las tareas de mantenimiento del equipo electrónico se efectúen en el mar, el buque deberá llevar a bordo personal debidamente titulado y autorizado para realizar tales tareas. Asimismo, el buque debe ir equipado con todos los instrumentos y piezas de repuesto necesarios para reparar en el mar todos los equipos radioeléctricos.

(Resolución A.702(17) de la OMI)

1.6.3 Duplicación del equipo

En las zonas marítimas A3 y A4 deberán instalarse los siguientes equipos complementarios:

- .1 Equipo de ondas métricas con controlador de LSD.
- .2 Estación terrena de buque (ETB) por satélite aprobada o estación completa de ondas hectométricas/decamétricas para comunicaciones radiotelefónicas con controlador de LSD (véase la nota).

(Resolución A.702(17) de la OMI)

Nota: Los buques que naveguen por las zonas marítimas A3 pueden elegir entre duplicar el equipo con un transceptor de ondas hectométricas/decamétricas completo o con una ETB de Inmarsat. Los buques que realizan viajes regularmente en las zonas marítimas A4, tendrán que duplicar una instalación de ondas hectométricas/decamétricas completa. Los buques que no realizan viajes regularmente en las zonas marítimas A4, pueden realizar la duplicación mediante una ETB de Inmarsat, siempre y cuando se utilice una instalación de ondas hectométricas/decamétricas como estación principal.

1.7 Licencia de radiocomunicaciones de la estación de buque

- .1 Al buque se le deberá expedir una licencia de radiocomunicaciones de la estación de buque de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- .2 El titular de la licencia (por lo general el propietario de buque) es responsable de solicitar con la suficiente antelación una licencia de radiocomunicaciones antes de que se lleve a cabo la instalación.

(Reglamento de Radiocomunicaciones, Art. 18)

Nota: El número de identidad del servicio móvil marítimo (ISMM) estipulado en la licencia de radiocomunicaciones se deberá introducir codificado en el equipo de LSD y, si procede, en la RLS satelitaria. Si la autoridad nacional acepta el número de serie o el distintivo de llamada para identificar la RLS, el número de serie o el distintivo de llamada correcto tienen que codificarse en la RLS.

Todas estas identidades tienen que cambiarse cuando un buque pasa a otro pabellón, y se han de tomar las medidas apropiadas para garantizar que se actualizan las bases de datos en tierra.

1.8 Solicitud de activación del equipo de radiocomunicaciones por satélite

El titular de la licencia es también responsable del registro y la activación de la estación terrena de buque por satélite.

1.9 Desactivación del equipo de radiocomunicaciones por satélite cuando un buque cambia de pabellón

Cuando un buque cambie de pabellón, el titular de la licencia/el propietario del buque tiene que informar de inmediato a las autoridades expedidoras de la licencia de explotación para que se desactive el equipo.

1.10 Reconocimiento inicial y anual de la instalación radioeléctrica, expedición, renovación y refrendo de los Certificados de seguridad radioeléctrica

Los reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas en los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS se deberán ejecutar de conformidad con las reglas estipuladas en la parte (R) 8 de la resolución A.746(18) de la OMI titulada "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación" (adoptada por la OMI), y con el capítulo I, parte B del Convenio SOLAS 1974, enmendado. Es importante tomar nota del siguiente texto de dicha resolución:

- .1 "El reconocimiento del equipo radioeléctrico lo realizará siempre un inspector debidamente titulado que tenga un conocimiento adecuado de los convenios pertinentes de la OMI, especialmente del Convenio SOLAS, y de las normas de funcionamiento conexas, así como del Reglamento de Radiocomunicaciones apropiado de la UIT. El reconocimiento del equipo radioeléctrico se debe llevar a

cabo utilizando un equipo de prueba adecuado que permita efectuar todas las mediciones pertinentes prescritas en las presentes directrices."

- .2 Se considera de gran importancia que los operadores responsables del equipo radioeléctrico (que tenga un título de operador general (TOG) o un título de operador restringido (TOR)) estén debidamente formados y capacitados para trabajar con equipo radioeléctrico del SMSSM.
- .3 El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación 1995) dispone que el operador de radio encargado de la escucha radioeléctrica:
 - .1 se deberá asegurar que la escucha se mantiene en las frecuencias especificadas en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS; y
 - .2 mientras que esté de servicio, deberá verificar periódicamente el funcionamiento del equipo radioeléctrico y sus fuentes de energía y notificará al capitán todo fallo que sufra dicho equipo.
- .4 Durante el reconocimiento se verificarán la licencia de radiocomunicaciones y el título de operador.

2 PRESCRIPCIONES FUNCIONALES

2.1 Generalidades

- .1 Las prescripciones funcionales del SMSSM se detallan en la regla 4 del capítulo IV del Convenio SOLAS.

Es de gran importancia para la seguridad del buque que se cumplan todas las prescripciones estipuladas. La más importante de tales prescripciones es que "Todo buque, mientras esté en la mar, deberá poder transmitir los alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente". Deberán poder iniciarse tales alertas desde el puesto habitual de gobierno del buque.

- .2 En determinadas circunstancias esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la utilización de la RLS por satélite instalándola próxima al puente de navegación o teleactivándola desde el mismo.
- .3 Además de las prescripciones mencionadas anteriormente, deberá ser posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante LSD desde el puente de navegación, en ondas métricas así como en ondas hectométricas, a condición de que el equipo para éstas últimas sea obligatorio en la zonas de explotación del buque en cuestión.

(Reglas 8 y 9 del capítulo IV del Convenio SOLAS)

- .4 Todos los buques deberán mantener una escucha continua en el canal 70 de ondas métricas utilizando un receptor de LSD.
- .5 Los buques equipados con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas, deberán mantener además una escucha continua en la frecuencia de 2 187,5 kHz para LSD en ondas hectométricas, y en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD en ondas decamétricas, si tienen que llevar instalado equipo de radiocomunicaciones para ondas decamétricas (véanse también las subsecciones 4.2.4 y 4.2.5).
- .6 En el MSC 75, y de conformidad con la resolución MSC.131(75), la OMI decidió que todos los buques mantengan siempre que sea factible una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas hasta que el Comité de Seguridad Marítima fije una fecha para el cese de esta obligación, partiendo de la base de que la Organización volverá a examinar la situación en 2005.
- .7 Se deberá mantener también la escucha con un receptor NAVTEX y/o LIG. La escucha se realizará desde el puesto habitual de gobierno del buque.

(SOLAS 1974, enmendado, reglas 8, 9 y 12 del capítulo IV)

2.2 Zonas marítimas (definiciones)

- .1 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 LSD, según la defina un Gobierno Contratante.
- .2 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.
- .3 A3: Zona en la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de Inmarsat, en la que se dispondrá continuamente del alerta (76°N y 76°S).
- .4 A4: Cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

2.3 Prescripciones relativas al equipo (incluida la duplicación del equipo) de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS

Las prescripciones relativas al equipo del SMSSM en vigor para todos los buques de pasaje dedicados al comercio internacional y para los buques de carga con arqueo bruto igual o superior a 300 dedicados al comercio internacional:

(SOLAS 1974, enmendado, capítulo IV y resolución A.702(17) de la OMI)

Equipo	A1	A2	A3 Solución Inmarsat	A3 Solución de ondas decamétricas	A4
Ondas métricas con LSD	x	x	x	x	x
Receptor de escucha de LSD (Canal 70)	x	x	x	x	x
Telefonía de ondas hectométricas con LSD		x	x		
Receptor de escucha de LSD (ondas hectométricas) (frecuencia de 2 187,5 kHz)		x	x		
Estación terrena de buque de Inmarsat con receptor LIG			x		
Telefonía de ondas hectométricas/decamétricas con LSD e IDBE				x	x
Receptor de escucha de LSD (ondas hectométricas/decamétricas)				x	x
Ondas métricas con LSD, duplicado			x	x	x
ETB de Inmarsat, duplicada			x	x	
Telefonía de ondas hectométricas/decamétricas con LSD e IDBE, duplicado,					x
Receptor NAVTEX de 518 kHz	x	x	x	x	x
Receptor LIG	x ¹	x ¹		x	x
RLS autozafable, por satélite	x	x	x	x	x ⁴
Respondedor radar (RESAR)	x ²	x ²	x ²	x ²	x ²
Transceptores portátiles del SMSSM de ondas métricas	x ³	x ³	x ³	x ³	x ³
Para los buques de pasaje, lo que sigue se aplica a partir del 1/7/97					
"Panel de socorro" (reglas IV/6.4 y IV/6.6 del Convenio SOLAS)	x	x	x	x	x
Actualización automática de la situación del buque para todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente (regla IV/6.5). Esto se aplica también a los buques de carga a partir del 01.07.02 (nueva regla IV/18)	x	x	x	x	x
Radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro desde el puente de navegación en las frecuencias de 121,5 ó 123,1 MHz. (regla IV/7.5 del Convenio SOLAS)	x	x	x	x	x

¹⁾ Fuera del ámbito de cobertura NAVTEX.

²⁾ Buques de carga con un arqueo bruto comprendido entre 300 y 500: 1 juego. Buques de carga con un arqueo bruto igual o superior a 500 y buques de pasaje: 2 juegos.

³⁾ Buques de carga con un arqueo bruto comprendido entre 300 y 500: 2 juegos. Buques de carga con un arqueo bruto igual o superior a 500 y buques de pasaje: 3 juegos.

⁴⁾ La RLS de Inmarsat E no puede utilizarse en la zona marítima A4.

3 EQUIPO BÁSICO - PRESCRIPCIONES COMPLEMENTARIAS

3.1 Prescripciones generales

Toda instalación radioeléctrica deberá estar:

- .1 situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar a su buen funcionamiento;
- .2 situada de forma que se garantice la compatibilidad electromagnética y que no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;
- .3 situada de modo que se garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operacional, con los avisos que sean pertinentes;
- .4 protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;
- .5 provista de alumbrado eléctrico de emergencia, que sea independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos; y
- .6 claramente marcada con el distintivo de llamada del buque, su identidad ISMM y otras identidades, según sea aplicable.
- .7 situada de modo que no haya ningún compás magnético a una distancia inferior a la distancia de seguridad indicada en el equipo.

(Regla 6.2 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado)

3.2 Canales radiotelefónicos de ondas métricas y seguridad de la navegación

El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación debe encontrarse disponible en el puesto de órdenes de maniobra (en la parte delantera del puente de navegación) y, cuando sea necesario, desde los alerones de dicho puente.

Se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas para garantizar la seguridad de la navegación desde los alerones de dicho puente.

(Regla 6.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 enmendado)

3.3 Marcado del equipo radioeléctrico y avisos

- .1 Todo equipo radioeléctrico deberá ir debidamente marcado, especificándose su tipo. El marcado de identificación deberá ser claramente visible cuando el equipo esté instalado.

- .2 la instalación radioeléctrica deberá estar claramente marcada con el distintivo de llamada del buque, la identidad de la estación del buque y otros códigos aplicables para la utilización del equipo radioeléctrico.
- .3 Los procedimientos de funcionamiento de la LSD deberán fijarse cerca del equipo de LSD en el puente de navegación. Los procedimientos de emergencia deberán figurar en un cartel fijado en el Puente, cerca del equipo pertinente.
- .4 Las "Orientaciones sobre el funcionamiento del SMSSM para capitanes de buques en situaciones de socorro" y el procedimiento sobre "Falsos alertas", ambos elaborados por la OMI, deberán figurar en un cartel fijado en el puente de navegación.

3.4 Iluminación de emergencia

- .1 Todo equipo radioeléctrico obligatorio deberá recibir su suministro eléctrico de emergencia de una fuente de energía de reserva que, por lo general, son las baterías de acumuladores para radiocomunicaciones. Esta luz deberá iluminar adecuadamente los mandos de control de manera que el equipo radioeléctrico puede utilizarse con seguridad, así como la mesa de trabajo para poder leer y escribir en ella.
- .2 Se dispondrá de medios necesarios para atenuar toda luz que ilumine el equipo y que pueda interferir con la navegación; es decir, mediante la utilización de luces regulables o de una cortina etc., durante la noche.
- .3 Para los transceptores de ondas métricas situados al descubierto en la parte delantera del puente, debería utilizarse una luz apantallada concentrada sobre cada elemento del equipo. Podrá aceptarse la iluminación regulable (alimentada por una fuente de energía de reserva), a condición de que sea suficiente para la operación de dispositivos de control de llamadas, tanto en los transceptores de ondas métricas como en los reguladores de LSD.
- .4 Podrá utilizarse el alumbrado del techo para el equipo situado en un puesto de radiocomunicaciones separado, a condición de que no deslumbre al piloto de guardia.

(Resolución A.694(17) de la OMI, punto 3.3)

- .5 Las luces de emergencia deberán tener su propio circuito con fusible y cada uno de los circuitos deberá ir protegido con fusibles. Habrá que conectar éstos últimos fusibles antes que los fusibles principales para que no se fundan e interrumpan la iluminación de emergencia.
- .6 Los interruptores de las luces de emergencia deberán ir debidamente marcados.

3.5 Instalación recomendada

A fin de cumplir todas las prescripciones y recomendaciones relativas al emplazamiento de todos los elementos de una instalación radioeléctrica del SMSSM, se recomienda establecer una "puesto de radiocomunicaciones" conectado al puente de navegación o bien una "oficina de telecomunicaciones" separada y fuera del puente de navegación pero con telemandos en el puente. Cabe señalar, sin embargo, que lo propuesto en las subsecciones 3.5 - 3.7 que figuran más abajo debe considerarse como meras directrices. Son igualmente aceptables otras soluciones y combinaciones en la medida en que se cumplan las prescripciones y recomendaciones reseñadas.

(Capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, COM/Circ.105 e ISO 8468:1990(E))

3.5.1 Puesto de radiocomunicaciones

- .1 El puesto de radiocomunicaciones deberá estar situado en la popa del puente de navegación, de forma que el piloto tenga una panorámica general de la navegación mientras maneja el equipo radioeléctrico. Si el puesto de radiocomunicaciones y el resto del equipo de navegación situado en el puente están separados por una pared, ésta deberá ser de vidrio o tener ventanas. No deberá haber puertas con cerradura entre el puesto de radiocomunicaciones y el puente de navegación.
- .2 Si el puesto de radiocomunicaciones se utiliza por la noche deberá tener una cortina que impida el deslumbramiento como consecuencia de la iluminación.
- .3 Todo equipo radioeléctrico obligatorio (salvo el de ondas métricas obligatorio, véase la subsección 4.1.1.) deberá estar situado en el puesto de radiocomunicaciones. Otra opción es que los receptores de escuchas pueden encontrarse situados en cualquiera otra parte del puente de navegación.

Nota: Es esencial poder mantener una escucha satisfactoria (con alarmas visuales/señales audibles bien claras) desde el puesto habitual de gobierno del buque. De no ser posible mantener una escucha satisfactoria, los indicadores de alarmas de los equipos de Inmarsat y de ondas hectométricas o hectométricas/decamétricas, incluida la impresora LIG, deberán estar situados fuera de este puesto de radiocomunicaciones.

(Punto 3.2 del anexo de las resoluciones A.664(16) y A.807(19) de la OMI, relativo a la LIG, y sección 8 del anexo D de las resoluciones A.610(15) y A.806(19) relativa a las prescripciones sobre LSD de ondas hectométricas y hectométricas/decamétricas, así como la regla IV/12 del Convenio SOLAS 1997 para las prescripciones relativas a la guardia.)

- .4 Los amplificadores de potencia de funcionamiento con ondas hectométricas/decamétricas de radiofrecuencia deberán estar situados en una sala separada y blindada. Los sintonizadores de antena deberán, como regla general, encontrarse en exteriores debajo de la antena propiamente dicha.

3.5.2 Oficina de telecomunicaciones

- .1 La oficina de telecomunicaciones puede estar situado donde prescriba la compañía naviera, por ejemplo, conectada a la oficina del capitán. Deberán poder efectuarse llamadas de radiodifusión y realizar actividades generales de radiocomunicaciones en ondas hectométricas o decamétricas y/o por satélite desde la oficina de telecomunicaciones, en caso de no ser posible efectuar tales llamadas desde un puesto adecuado al caso que se encuentre en cualquiera otra parte del buque.
- .2 Todo el equipo para la correspondencia por escrito, así como los servicios telefónicos de ondas hectométricas/decamétricas y de Inmarsat, deberán encontrarse situados en la oficina de telecomunicaciones.
- .3 Los paneles de telemando del equipo obligatorio tienen que quedar situados en una posición central del puente de navegación, para poder cumplir con las prescripciones relativas a la transmisión de alertas de socorro desde el puente de navegación.

Nota: Convendría también tener en cuenta las prescripciones relativas a las telecomunicaciones de seguridad de la navegación y a las subsiguientes comunicaciones de socorro por ondas hectométricas o decamétricas. Cuando se incluye equipo de LSD de ondas hectométricas/decamétrica en el equipo básico o en el radioeléctrico duplicado obligatorio, deberá ser posible realizar comunicaciones de seguridad y de socorro desde el puesto de gobierno del buque, y el equipo controlador de LSD de ondas hectométricas/decamétricas deberá estar situado en ese lugar.

(Resoluciones A.804(19) y A.806(19) de la OMI)

- .4 Los receptores de escucha y los receptores NAVTEX/LIG deberán ir situados en el puente de navegación.
- .5 Los transceptores de ondas métricas que dispongan de un dispositivo de LSD y que se utilicen para la seguridad de la navegación, deberán encontrarse al frente del puente de navegación.

3.6 Buques con sistema integrado de puente (SIP)

- .1 Los buques que se hayan construido para satisfacer las prescripciones relativas al SIP, con un puente de navegación que requiera la presencia de una sola persona, deberán llevar los paneles de mandos del equipo del SMSSM obligatorio instalados lo más cerca posible del puesto de órdenes de maniobra.
- .2 El equipo para transferir a otras partes del buque las llamadas radiotelefónicas (en ondas métricas, hectométricas o hectométricas/decamétricas) o por satélite deberá situarse próximo al resto del equipo del SMSSM y cerca del puesto de órdenes de maniobra.
- .3 Deberá ser posible también manejar las telecomunicaciones impresas (comunicación de datos por radio y/o Inmarsat) desde otras zonas del buque.

3.7 Buques con sistemas integrados de radiocomunicaciones (SIRC)

- .1 El SIRC es un sistema en el que los distintos equipos e instalaciones de radiocomunicaciones se utilizan como sensores, es decir que no requieren unidades de control propias, y están conectados con los puntos de operador, llamados "puestos de trabajo", a los que suministran y de los que reciben información. Estos puestos de trabajo se denominan "puestos de trabajo del SMSSM" si permiten vigilar y controlar todos los equipos e instalaciones que se hayan provisto en un buque para el SMSSM pero que también sirvan para las radiocomunicaciones en general. El puesto de trabajo SIRC se deberá instalar en una consola situada en una posición central del puente de navegación.

Los equipos de transmisión y de recepción pueden situarse fuera del puente de navegación.

- .2 El SIRC deberá incluir, como mínimo, dos puestos de trabajo SMSSM debiendo ir cada uno de ellos conectado a cada sensor de radiocomunicaciones SMSSM en mediante una red o sistema de conexión. Se deberán instalar, como mínimo, dos impresoras. Se deberán cumplir todas las prescripciones del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

(Resolución A.811(19) de la OMI)

4 EQUIPO RADIOELÉCTRICO DEL SMSSM

4.1 Posición de los transeptores de ondas métricas y de los controladores de LSD en ondas métricas

- .1 El equipo de ondas métricas que utiliza LSD y que forma parte del equipo obligatorio de telecomunicaciones de ondas métricas necesario para la seguridad de la navegación deberá estar situado en el puesto de órdenes de maniobra. Este equipo puede quedar conectado a varios dispositivos de control remoto, por ejemplo, en los alerones del puente de navegación, a condición de que dicho puente tenga prioridad. De elegirse el equipo así "combinado", se deberá poder transmitir el alarma de socorro en LSD desde la posición de órdenes de maniobra.
- .2 Si el buque está dotado con un transeptor extra de ondas métricas (sin LSD) con los canales necesarios para la seguridad de la navegación, situado en el puesto de órdenes de maniobra, podrá aceptar la instalación de otro puesto central de equipo obligatorio de ondas métricas por LSD en el puente de navegación (en el puesto de navegación).

(Reglas 4.1.5, 4.1.9 y 6.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado)

Nota: Por lo que respecta a la ubicación del equipo y los alertas de socorro, las mismas prescripciones se aplican también al material de LSD de ondas métricas duplicado instalado en los buques destinados a las zonas marítimas A3 y A4. El transeptor de ondas métricas duplicado puede, sin embargo, situarse en el "puesto de navegación" y no en el de órdenes de maniobra.

(Resolución A.702(17) de la OMI, punto 2.1)

Se facilitará el acceso a la salida de la antena de cada equipo para poder medir la potencia.

(Regla 15.2 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y resolución A.746(18) de la OMI)

4.2 Escucha continua en el canal 70 de LSD en ondas métricas

La escucha continua en el canal 70 de LSD en ondas métricas puede cumplirse mediante:

- .1 un receptor de escucha separado para el canal 70 en ondas métricas. No deberá silenciarse ni interrumpirse cuando se utilicen otros equipos radioeléctricos, o
- .2 un receptor de escucha especializado combinado con el transceptor de ondas métricas. Deberá estar instalado para que la escucha pueda continuar incluso aunque el equipo de ondas métricas se utilice para telefonía, o
- .3 ondas métricas con el dispositivo de llamada selectiva digital LSD permanentemente enclavado en el canal 70 para recibir y transmitir llamadas LSD solamente. Si se desea atender a la correspondencia en otros canales habrá que instalar un transceptor de ondas métricas complementario, el cual puede no tener la función LSD.

(Resoluciones A.694(17) y A.803(19) de la OMI y circular COM/Circ.105)

4.3 Posición de los transceptores de ondas hectométricas/decamétricas

- .1 Si el equipo es el principal o un duplicado, tiene que ser posible activar el alarma de socorro desde el puente de navegación. Si el equipo puede telecontrolarse desde otros puntos a bordo del buque se deberá dar prioridad al dispositivo situado en el puente de navegación.
- .2 En lo que respecta a la instalación para ondas hectométricas, la prescripción de alerta de socorro en LSD a 2 187,5 kHz puede también cumplirse mediante un dispositivo de control de ondas hectométricas de teleactivación enclavado a una frecuencia de 2 187,5 kHz cuya alarma se activa desde el puente de navegación.

Nota: En las zonas marítimas A2, A3 y A4 se requiere la transmisión de LSD en ondas hectométricas, independientemente de la solución de equipo radioeléctrico que se haya seleccionado. Por lo tanto, se deberán poder activar los alertas de socorro en LSD a 2 187,5 kHz desde el puente de navegación.

Si se elige equipo radioeléctrico combinado de ondas hectométricas/decamétricas como equipo del SMSSM obligatorio, se deberá poder activar el alerta de socorro desde el puente de navegación utilizando las frecuencias obligatorias de ondas decamétricas para LSD.

Si se elige la instalación de ondas hectométricas/decamétricas como equipo duplicado (opción de Inmarsat) para un buque que navega en la zona A3, no hay prescripciones relativas a un receptor suplementario de escucha por LSD.

(Reglas 9.2 y 10.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y circular COM/Circ.105/Aclaraciones)

- .3 Los amplificadores de potencia para radiofrecuencias no deberán ir situados, como regla general, en la zona del puente de navegación. Su emplazamiento en tal zona puede, sin embargo, ser aceptable si puede asegurarse que se cumplen las prescripciones sobre compatibilidad electromagnética. Como regla general, el sintonizador de la antena deberá estar situado en un emplazamiento exterior, debajo de la antena y cerca de ella.

(Resolución A. 813(19) de la OMI)

- .4 El transmisor de ondas hectométricas o hectométricas/decamétricas deberá ir dotado con un instrumento u otros dispositivos que indiquen la corriente o la potencia suministrada a la antena.

(Párrafo 6.1 del anexo de las resoluciones A.804(19) y A.806(19) de la OMI)

- .5 Si la antena no va permanentemente conectada al transmisor, deberá conectarse de forma automática al transmitirse la alerta de socorro.

4.4 Receptores de escucha para LSD

- .1 En función de la zona comercial y del equipo obligatorio de radio a bordo del buque, es necesaria una escucha continua mediante receptores separados por LSD en el canal 70, en la frecuencia de 2 187,5 kHz (ondas hectométricas) y de 8 414,5 kHz (ondas decamétricas), así como por lo menos en una de las siguientes frecuencias: 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz y 16 804,5 kHz.

(Regla 12 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado)

- .2 El receptor de escucha en el canal 70 de LSD en ondas métricas y en la frecuencia de 2 187,5 kHz en ondas hectométricas, así como el receptor de exploración de ondas decamétricas para LSD, deben estar situados de forma que el alarma se oiga y se vea claramente en todos los puntos del puente de navegación.

(Resolución A.804(19) de la Asamblea de la OMI y circular COM/Circ.105)

- .3 Deberá ser posible leer en el puente de navegación los mensajes de alerta en LSD. La impresora (si la hubiere) o pantalla de presentación visual, etc., pueden ser comunes para todos los receptores de escucha en LSD, a condición que los

mensajes que entren simultáneamente se coloquen en fila de espera y se impriman tan pronto como la impresora/pantalla de presentación visual esté lista.

(Resoluciones A.803(19), A.804(19) y A.806(19) de la OMI)

- .4 Deberá ser posible llegar fácilmente al punto de conexión de la antena para someter el equipo a prueba con aparatos de medida.

Nota: No se exige que los buques que navegan en las zonas marítimas A3 o A4 tengan un receptor duplicado de escucha de LSD en ondas hectométricas/decamétricas cuando se utilice el método de mantenimiento de "duplicación del equipo".

(Resolución A.702(17), punto 2.1 del anexo)

4.5 Escucha por LSD en ondas hectométricas o hectométricas/decamétricas

- 4.5.1 La escucha continua por LSD en ondas hectométricas en la frecuencia de socorro de 2 187,5 kHz, se mantendrá mediante:

- .1 un receptor de escucha de LSD separado, enclavado a 2 187,5 kHz, o
- .2 un receptor de escucha especializado, combinado con el radioteléfono de ondas hectométricas.

Nota: Si se desea operar con LSD en otras frecuencias, se deberá instalar un receptor de exploración adicional. No debe ser posible sintonizar el receptor especializado en escuchas de emergencia de LSD en frecuencias que no sean las de socorro y seguridad. Podrá utilizarse un solo decodificador de LSD que sirva tanto para el receptor de escucha en LSD como para el receptor de exploración adicional.

(COM/Circ.105)

- 4.5.2 La escucha continua por LSD en ondas hectométricas/decamétricas en las frecuencias de socorro y seguridad, se mantendrá mediante:

- .1 un receptor de exploración separado de LSD en ondas hectométricas/decamétricas a las frecuencias de socorro y seguridad solamente; o
- .2 un receptor de escucha especializado de LSD en ondas hectométricas/decamétricas con exploración para las frecuencias de LSD de socorro y seguridad únicamente, combinado con el radioteléfono de ondas hectométricas/decamétricas.

(COM/Circ.105)

Nota: Si se desea realizar operaciones por LSD en otras frecuencias, se instalará un receptor de exploración adicional. El receptor puede combinarse con el receptor de escucha para LSD en ondas hectométricas. Podrá utilizarse un solo decodificador de LSD que sirva tanto para el receptor de exploración de LSD en las frecuencias de socorro y seguridad, como para el receptor de exploración adicional, únicamente si puede mantenerse una escucha continua para llamadas de socorro y seguridad.

(Reglas 2.1.2, 10.2.2 y 12.1.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y circular COM/Circ.105)

4.5.3 Escucha en las frecuencias de LSD de llamada

.1 En el caso de las escuchas a frecuencias diferentes a las de socorro y seguridad (frecuencias de llamadas LSD nacionales e internacionales), se deberá instalar un receptor de exploración por separado.

Nota: Según la regla 4.1.8 del capítulo IV del Convenio SOLAS, existe una prescripción general de transmitir y recibir "radiocomunicaciones generales". Los buques en las zonas marítimas A2 deberán poder, según dicha prescripción y la regla 9.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS, transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando telefonía en ondas hectométricas o en ondas hectométricas/decamétricas o IDBE o una estación terrena de buque de Inmarsat. Los buques que se encuentren en zonas marítimas A2, equipados con arreglo a las prescripciones mínimas dispuestas por el Convenio SOLAS (es decir, LSD en ondas métricas y hectométricas), deberán ir dotados con equipos de transmisión y recepción de LSD en ondas hectométricas nacionales e internacionales. Otra opción es que vayan dotados con equipo de Inmarsat para cumplir las prescripciones de correspondencia "pública" y "general".

De acuerdo con las normas de funcionamiento de las resoluciones A.804(19) y A.806(19) de la OMI, se exige que el equipo de LSD se pueda utilizar también para "correspondencia pública". En el caso de los buques que navegan en zonas marítimas A3 y A4, el equipo ya instalado (de ondas hectométricas/decamétricas o de Inmarsat, en función de la instalación) también deberá poder utilizarse para radiocomunicaciones comunes. En estas zonas marítimas las prescripciones relativas a "correspondencia pública" o "general" se cumplen normalmente utilizando el equipo de ondas decamétricas o de Inmarsat.

(Reglas 10 y 11 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado)

4.6 Estación terrena de buque satelitaria (ETB)

.1 Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro desde el puente de navegación si el equipo es el de la estación principal o el duplicado.

(Regla 10.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974)

- .2 El terminal y el teléfono, si los hubiere, pueden ser emplazados en un "puesto de radiocomunicaciones" conectado al puente de navegación o en una oficina de telecomunicaciones separada.
- .3 El terminal de Inmarsat y/o las impresoras externas pueden ir también situadas en otras partes del buque.

Nota: Cabe observar el párrafo del anexo de la resolución A.807(19), respecto a Inmarsat-C, donde figura lo siguiente:

"Será posible iniciar y efectuar llamadas de socorro desde el puesto habitual de gobierno del buque y desde otro lugar, por lo menos, designado para emitir los alertas de socorro."

La expresión "desde otro lugar designado para emitir los alertas de socorro" es aplicable solamente a los buques en los que se haya designado una posición/sala adicional a bordo como tal "otro lugar". Por lo general, se aceptará que el equipo de Inmarsat C se instale en el "puesto de radiocomunicaciones" si va dotado con los medios para efectuar alertas de socorro desde el puente de navegación. No obstante, se recomienda que el terminal Inmarsat C, incluido el equipo adicional, se sitúe en el puente de navegación para que desde este puesto se pueda efectuar la comunicación de seguimiento de socorro.

4.7 Conexión del terminal de datos externo a la estación terrena de buque obligatoria de Inmarsat C del SMSSM

Si el titular de la licencia/propietario de buque desea conectar el terminal obligatorio de Inmarsat-C, por ejemplo, a la red informática del buque o a un terminal de datos situado en el exterior, se deberán cumplir siempre todas las prescripciones del SMSSM obligatorias de conformidad con el Convenio SOLAS 1974, enmendado.

En este caso, la impresora deberá estar conectada a la salida de la impresora del terminal obligatorio de Inmarsat y deberá colocarse cerca del terminal de Inmarsat un conmutador manual convenientemente marcado, que permita desconectar el terminal de Inmarsat del equipo externo.

4.8 Prescripciones complementarias aplicables a buques de pasaje

- .1 Se deberá instalar un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra, es decir, al que pueda llegarse desde la consola de maniobra situada en la parte delantera del puente de navegación.
- .2 Este panel deberá contener un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todos los medios de radiocomunicaciones exigidos a bordo para tal fin, o;
- .3 un pulsador para cada uno de estos medios.

- .4 El **panel de alerta de socorro** deberá indicará de forma clara y visible qué pulsador o pulsadores se han activado. Se deberán proveer medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores.

Nota: El pulsador o los pulsadores de alerta se deberán proteger para impedir que se activen accidentalmente, utilizando una tapa accionada por resorte fijada con, por ejemplo, bisagras, para cumplir la prescripción de tener que realizar "como mínimo dos acciones independientes" cuando se transmitan alertas de socorro, (véanse las prescripciones de la OMI vigentes a partir del 23 de noviembre de 1996). (El pulsador o los pulsadores deberán oprimirse durante 3 segundos como mínimo antes de que se active el alarma).

- .5 Si se utiliza una RLS por satélite como medio secundario (obligatorio) para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando, se deberá permitir la instalación de una RLS adicional (manual o autozafable de 406 MHz o de Inmarsat-E) en el puente de navegación cerca del puesto de órdenes de maniobra.

- .6 En los buques de pasaje se deberá facilitar de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente a fin de que, cuando se activen el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya tal información en el alerta de socorro inicial. (Es decir, se facilitará la conexión de interfaz con el receptor del SMNS del buque).

(Regla 6.4 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado)

- .7 El **panel de alerta de socorro** se incluye por lo general en el panel de socorro y deberá proporcionar una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo e indicará asimismo a través de qué servicios de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro.

(Regla 6.6 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado)

Nota: Se aplicarán las directrices que siguen (cuadro) para conectar el equipo al panel de socorro, con el fin de cumplir con las prescripciones de la OMI relativas a los alertas de socorro buque a costera, mediante dos medios diferentes e independientes como mínimo:

Zonas marítimas	Equipo
A1	Ondas métricas, LSD, RLS de ondas métricas, LSD o RLS por satélite
A1+A2	Ondas métricas, LSD, ondas hectométricas, LSD, RLS por satélite
A1+A2+A3 (alternativa 1)	Ondas métricas, LSD, ondas hectométricas, LSD, Inmarsat, RLS por satélite
A1+A2+A3 (alternativa 2)	Ondas métricas, LSD, LSD en ondas hectométricas, decamétricas, RLS por satélite
A1+A2+A3+A4	LSD en ondas métricas, ondas métricas/ondas hectométricas, LSD, Inmarsat, RLS por satélite

Nota: Sólo equipo radioeléctrico conforme al capítulo IV del Convenio SOLAS 1994, enmendado se conectará a este panel de socorro para cumplir la prescripción relativa a las alertas de buque a costera, a través de dos medios separados e independientes por lo menos. El equipo duplicado, como dispone la resolución A702(17) de la OMI para buques en las zonas marítimas A3 y A4, no tiene, por lo tanto, que conectarse al panel de socorro si se asegura que el alarma de socorro puede transmitirse desde el equipo duplicado que esté situado en un puesto cercano al panel de socorro instalado.

4.9 Receptor NAVTEX y de LIG (llamada intensificada a grupos)

- .1 La impresora del receptor NAVTEX y la del receptor LIG de Inmarsat deberán estar situadas en el puente de navegación. Al ser equipos obligatorios en el marco del sistema SMSSM, estos receptores deberán, como regla general y de la misma forma que se prescribe para otros equipos de instalación permanente, tener también instalados sus propios suministros eléctricos permanentes con fusibles/circuitos de fusible, (véase la subsección 7.19). La antena y su cable deberán instalarse también permanentemente.
- .2 El receptor LIG obligatorio que se prescribe puede combinarse con equipo de Inmarsat. Se recomienda utilizar un receptor LIG especializado que permita la recepción continua de mensajes ISM (Información sobre Seguridad Marítima) independientemente de si se está utilizando o no equipo de Inmarsat. La "LIG de clase 3" se incluye en Inmarsat C, pero sólo tiene la antena en común con éste equipo y funciona en paralelo con el equipo Inmarsat C e independiente de él.

(Reglas 7.1.4 y 7.1.5 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado y resolución A.701(17) de la OMI)

4.10 RLS por satélite autozafable

La RLS por satélite autozafable deberá estar situada/instalada de forma que se cumplan las prescripciones siguientes:

- .1 La RLS deberá, con la mayor probabilidad posible, flotar libremente y no deberá quedar enganchada en pasamanos, superestructuras, etc., en caso de hundimiento del buque.
- .2 La RLS deberá estar situada de forma que una sola persona pueda soltarla manualmente sin dificultad y llevarla a las embarcaciones de supervivencia. Así pues, no deberá estar situada en un mástil de radar ni en ninguna otra posición a la que sólo pueda accederse mediante una escalera vertical.

(Reglas 7.1.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 10.1.4.1, y 10.2.3.1 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y resoluciones A.763(18), A.810(19) y A.812(19) de la OMI)

Nota: Puede utilizarse también una RLS autozafable para satisfacer las prescripciones de un dispositivo (o dos) capaz de transmitir alertas de socorro a la costa desde el puente de navegación del buque o desde una posición cercana a éste. Dadas tales condiciones, la RLS autozafable tendrá que satisfacer las siguientes **prescripciones adicionales** relativas a su posición e instalación:

- .3 La RLS autozafable tiene que ser instalada cerca del puente de navegación, es decir, en los alerones del puente de navegación. No será aceptable el acceso por escalera vertical. A fin de satisfacer la prescripción, puede aceptarse su colocación encima de la caseta de gobierno si puede llegarse mediante escaleras.

(Regla 7 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y circular COM/Circ.105)

o

- .4 Tiene que ser posible teleactivar la RLS desde el puente. Si se tiene prevista la activación por telemando, la RLS se instalará de manera que tenga un trayecto hemisférico despejado de visibilidad directa con los satélites.

(COM/Circ.105)

Nota: Deberá tenerse en cuenta que la función principal de la RLS es la de su activación después de autozafarse. Habrá que dar prioridad a este requisito si las prescripciones adicionales mencionadas *supra* no pueden cumplirse sin menoscabar la fiabilidad de la activación después del autozafado. Otra opción es instalar dos RLS autozafables.

- .5 La RLS autozafable deberá llevar una rabiza flotante apropiada para servir de atadura a una balsa salvavidas, etc, y estará dispuesta de modo que no pueda quedar atrapada en la estructura del buque.

(Resolución A.810(19) de la OMI)

- .6 La RLS autozafable deberá ir marcada con su número de serie, el distintivo de llamada del buque, su identidad ISMM y otras identidades (según sea aplicable) y la fecha de caducidad de las pilas.

4.11 Respondedores radar (RESAR)

- .1 Los respondedores radar deberán estibarse en las consolas de soporte situadas a cada banda del buque y, a ser posible, ser visibles desde el puente de navegación. Debe resultar fáciles colocarlos rápidamente en cualquier bote o embarcación. Se recomienda estibarlos en una posición visible dentro del puente de navegación que quede cerca de las puertas exteriores.

Otra opción es estibar un respondedor radar en la consola de soporte de cada embarcación de supervivencia (por lo general botes salvavidas cerrados) si tal posición permite colocar el RESAR rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia que pudiera utilizarse en situaciones de emergencia.

El RESAR deberá ir provisto de un mango u otro medio que no interfiera con la bolsa de la antena en la embarcación de supervivencia para cumplir la prescripción de que esté a una altura mínima de 1 m por encima del nivel del mar.

- .2 En los buques que lleven por lo menos dos respondedores de radar y que estén equipados con botes salvavidas de caída libre, uno de los respondedores de radar deberá ir estibado en un bote salvavidas de caída libre y el otro estará situado en las proximidades inmediatas del puente de navegación, de modo que se pueda utilizar a bordo y esté listo para trasladarlo rápidamente a cualquiera de las otras embarcaciones de supervivencia.

(Regla 6.2.2 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974, enmendado y resolución A.802(19) de la OMI)

- .3 Los RESAR deberán llevar marcas e instrucciones operativas, la fecha de caducidad de las baterías, el distintivo del buque y su nombre, todo ello impermeable.

4.12 Transceptores (bidireccionales) portátiles de ondas métricas del SMSSM

- .1 Los transceptores obligatorios portátiles de ondas métricas, incluidas sus baterías de emergencia (las baterías primarias suelen ser de litio), deberán ir situados en una posición central del puente de navegación a la que sea fácil acceder. Si tales aparatos se estiban en un armario que pueda cerrarse con llave, deberán poder abrirse sin tener que utilizar herramientas.
- .2 Las baterías primarias deben ir selladas para utilizarse solo en caso de emergencia y marcadas por el proveedor de forma que indiquen su fecha de caducidad. Las baterías se considerarán agotadas si su sello está roto, y se solicitarán unas nuevas durante el reconocimiento del equipo radioeléctrico, dado que la OMI prescribe una capacidad de funcionamiento de 8 horas en situaciones de emergencia.
- .3 Se facilitarán los debidos cargadores si se utilizan aparatos portátiles de ondas métricas con baterías de NiCd recargables (baterías secundarias) para las telecomunicaciones de a bordo.

(Regla 6.2.1 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y resoluciones A.762(18) y A.809(19) de la OMI)

- .4 Las marcas de los transceptores portátiles de ondas métricas, incluidos el nombre y el distintivo del buque, deberán ser impermeables. Las baterías primarias deben ir marcadas con la fecha de caducidad. En el equipo debe figurar el número de canales.

4.13 Transceptores portátiles de ondas métricas y radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación

El Convenio SOLAS estipula prescripciones relativas a las radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. A fin de cumplir con dichas prescripciones pueden utilizarse aparatos portátiles de ondas métricas del sistema SMSSM obligatorios. (Véase la subsección 4.10). Otra opción consiste en instalar en estas posiciones un transceptor simplex de ondas métricas (de una frecuencia solamente) o dispositivos controlados a distancia que dispongan de selector de canal, altavoz y micrófono. Dichos dispositivos deben estar controlados a distancia por otro de ondas métricas situado en la parte delantera del puente de navegación.

(Regla 6.3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 enmendado y circular COM/Circ.105 Aclaración)

4.14 Equipo aeronáutico móvil para radiocomunicaciones de emergencia

- .1 Todo buque de pasaje deberá estar provisto de medios que permitan mantener radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro, con fines de búsqueda y salvamento, desde el puente de navegación, utilizando las frecuencias aeronáuticas de 121,5 MHz y 123,1 MHz.

Tales equipos deberán llevar marcado el nombre y el distintivo del buque. La batería primaria deberá llevar marcada su fecha de caducidad.

(Regla 7.5 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 enmendado)

- .2 El equipo aprobado puede ser de instalación fija o de mano. El equipo deberá poder sintonizarse a las frecuencias de 121,5 MHz y 123,1 MHz solamente.

4.15 Sistema de navegación por satélite SMNS

- .1 En los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, se deberá facilitar de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente. Una vez establecidas tales conexiones, la situación del buque se incluirá en los alertas de socorro iniciales.

(Regla 6.5 del capítulo IV y regla 19 del capítulo V del Convenio SOLAS 1974 enmendado)

- .2 En los buques de carga, en los que el SMNS deberá instalarse de conformidad con la nueva regla 19 del capítulo V, se podrá actualizar automáticamente la situación del buque que consta en el equipo de LSD y en el de Inmarsat. De no ser posible dicha actualización automática, habrá que introducir manualmente la situación del buque al equipo SMSSM pertinente, a intervalos que no excedan de 4 horas, cuando el buque esté navegando.

(Nueva regla 18 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 enmendado)

Si el SMNS está conectado al equipo del SMSSM, deberá recibir su suministro eléctrico (de forma similar al caso del equipo obligatorio del SMSSM) de las baterías/fuente de energía de reserva.

(Regla 13.8 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 enmendado)

4.16 Conexiones de los sensores de navegación

4.16.1 Receptor SMNS

Deberá conectarse un receptor SMNS al equipo de radiocomunicación pertinente (regulador de LSD, equipo del SMSSM por satélite), de forma que pueda proporcionarse al equipo radioeléctrico información continua y automática sobre la situación del buque.

Este receptor SMNS (que es similar al equipo SMSSM obligatorio) deberá estar también alimentado por una fuente de energía de reserva/batería.

4.16.2 Detector del rumbo

El detector de rumbo (giroscopio) deberá estar conectado siempre que el equipo SMSSM por satélite requiera el ajuste automático de la antena de conformidad con el rumbo del buque.

En este caso, el giroscopio deberá contar también con energía procedente de la fuente de reserva/batería.

5 INSTALACIÓN DE ANTENAS

5.1 Generalidades

Se prestará una atención especial al emplazamiento e instalación de las diversas antenas en el buque para asegurarse que la radiocomunicaciones sean eficaces y eficientes. Las antenas mal instaladas perjudican al funcionamiento del equipo radioeléctrico y reducirán el radio de cobertura de las radiocomunicaciones.

5.2 Emplazamiento de las antenas de ondas métricas

- .1 Las antenas de ondas métricas deberán colocarse en una posición lo más alta posible, a una separación horizontal mínima de dos metros de construcciones fabricadas con materiales conductores.
- .2 Las antenas de ondas métricas deberán tener una polarización vertical.
- .3 A una misma altura no deberá haber más de una antena.
- .4 Se deberá dar prioridad al emplazamiento de instalación de las antenas de ondas métricas con respecto a las antenas para los teléfonos móviles. Si se las instala a la misma altura tendrá que mediar entre ellas una separación de cinco metros como mínimo.

- .5 Se recomienda utilizar cables con blindaje doble cuya pérdida máxima sea de 3 dB.
- .6 El proyecto de todos los conectores instalados en exteriores en los cables coaxiales deberá ser estanco para impedir la entrada de agua al cable de la antena.
- .7 Las antenas de ondas métricas del SIA deberán instalarse en un emplazamiento alejado de las interferencias de cualquier fuente de energía de alta potencia, tal como las antenas de radar y otras antenas transmisoras de equipo radioeléctrico y, preferiblemente, a una distancia mínima de tres metros del haz transmisor.
- .8 Las antenas de ondas métricas del SIA deberán instalarse inmediatamente encima o debajo de la antena de ondas métricas del radioteléfono primario del buque, sin separación horizontal y con una separación vertical mínima de 2 metros. Cuando su emplazamiento se encuentre al mismo nivel que otras antenas, deberán instalarse a una distancia mínima de 5 metros.

5.3 Emplazamiento y elección de antenas de ondas hectométricas/decamétricas

- .1 La disposición o pedestal de montaje de la antena tiene que construirse de forma que soporte los esfuerzos producto de la vibración y de las oscilaciones transversales.

La antena de látigo para la transmisión se deberá instalará-lo más vertical posible.
- .2 Las antenas filiformes llevarán instaladas una unión de rotura como protección contra su ruptura.
- .3 La antena de látigo se deberá instalará lo más vertical posible y colocarse en una posición lo más alta posible, a una separación horizontal mínima de 1 metro de las construcciones fabricadas con materiales conductores.
- .4 Deberá prestarse la debida atención a las antenas autoportantes verticales y a sus radios de oscilación transversal.
- .5 La longitud mínima recomendada de la antena es de 8 metros.
- .6 El cable que baja que va desde la base de la antena hasta el sintonizador deberá ir aislado y caer lo más verticalmente posible, pero no a menos de 45 grados con respecto al plano horizontal.
- .7 Se recomienda que la antena de transmisión tenga un aislamiento de puesta a tierra con una resistencia superior a 50 M Ω en tiempo seco e igual o superior a los 5 M Ω en tiempo húmedo (se desconectará el transmisor cuando se vaya a medir).

5.4 Emplazamiento del sintonizador de la antena para el transceptor de ondas hectométricas/decamétricas

El sintonizador de la antena deberá ir, por lo general, instalado en exteriores, lo más cerca posible de ella, y de forma que el cable de bajada sea lo más vertical posible.

5.5 Antenas de recepción

- .1 Como regla general, todos los receptores, incluidos los de escucha, deberán tener su propia antena independiente.
- .2 Las antenas de los receptores de escucha deberán ir situadas lo más lejos posible de la antena de ondas hectométricas/decamétricas para reducir a un mínimo el bloqueo del receptor de escucha en cuestión.

5.6 Antenas para las comunicaciones por satélite

5.6.1 Generalidades

- .1 Por lo general las antenas por satélite tienen que ir emplazadas de forma que puedan mantener la comunicación con éste continuamente en un ángulo de 360 grados sin obstrucciones. En la práctica esto puede no ser tan fácil de conseguir, como consecuencia de los sectores de sombra que producen las estructuras cercanas.
- .2 En el caso de las antenas de Inmarsat-A, B y F-77 (antenas direccionales estabilizadas) se recomienda mantener la comunicación con el satélite por encima de un ángulo de elevación de -5 grados. En el caso de Inmarsat-C (antenas omnidireccionales) se recomienda mantener la comunicación con el satélite por encima de un ángulo de elevación de -5 grados en el sentido longitudinal y de -15 grados en el sentido transversal.

5.6.2 Instalación de las antenas para las comunicaciones por satélite.

Deberán observarse las directrices que siguen para poder cumplir con las recomendaciones expuestas *supra*:

- .1 la antena deberá emplazarse encima del mástil del radar; o
- .2 en un pedestal, emplazado en el mástil del radar, o bien encima de la cubierta superior, de forma que:
 - en el caso de las antenas direccionales; las sombras producto de las construcciones, especialmente a distancias iguales o inferiores a 10 metros, serán de 6 grados como máximo;
 - en el caso de las antenas omnidireccionales; las sombras producto de las construcciones, especialmente a distancias iguales o inferiores a 1 metro, serán de 2 grados como máximo.

- .3 Las antenas deberán instalarse en una posición a la que pueda llegarse sin problemas.
- .4 No deberán ir emplazadas en una zona en la que el calor y los humos puedan causar desperfectos en ellas.
- .5 Las antenas por satélite no deberán encontrarse en el mismo plano que la antena de radar de los buques.
- .6 Las antenas para el SMNS no deberán encontrarse cerca de la antena de Inmarsat ni tampoco en el mismo plano que ésta.
- .7 Deberá analizarse debidamente el instalar la antena de Inmarsat sobre un pedestal apropiado.

(Ref. Resoluciones A.698(17), A.663(16) y A.807(19) de la OMI y Directrices de Inmarsat sobre proyecto e instalación)

Nota: El mástil o el pedestal tiene que construirse de forma que las vibraciones se reduzcan lo más posible.

5.6.3 Distancias de seguridad entre las antenas

Se recomiendan las siguientes "distancias seguras" entre las antenas de Inmarsat y otras antenas y con respecto al compás:

- .3 La distancia a la antena de ondas hectométricas deberá ser superior a 5 metros.
- .4 La distancia a las antenas de ondas métricas deberá ser superior a 4 metros.
- .5 La distancia hasta el compás magnético deberá ser superior a 3 metros.

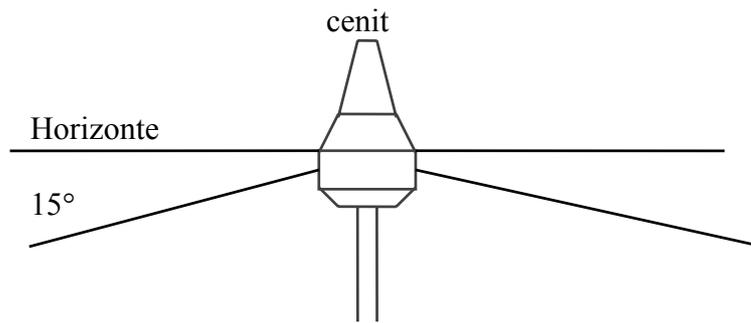
(Véase el Manual de instalación del equipo y directrices de Inmarsat)

5.6.4 Antena de Inmarsat-C

La antena deberá estar fabricada de modo que siga funcionando hasta un cabeceo y un balanceo de 15 grados como máximo. Estos resultados podrán obtenerse si la antena se emplaza en una posición en la que no haya objetos ni construcciones que puedan degradar notablemente el funcionamiento del equipo por encima de un ángulo de -15 grados con respecto a la horizontal.

Nota: Puesto que puede ser difícil cumplir con esta recomendación en sentido longitudinal, la zona despejada en este sentido puede verse reducida a -5° con respecto a la horizontal.

(Resoluciones A.663(16) y A.807(19) de la OMI)

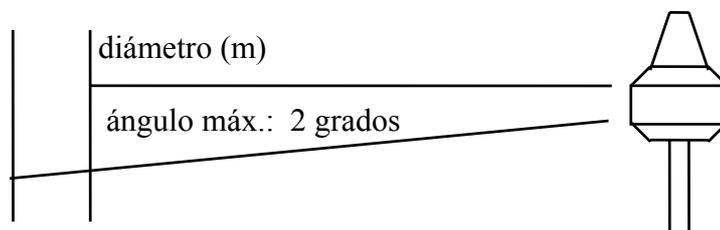


5.6.5 Cálculo de la distancia hasta las obstrucciones

Si hay obstrucciones tales como, por ejemplo, el mástil, la chimenea, etc. Que no puedan evitarse, deberán ser aplicables las siguientes directrices:

La distancia a la obstrucción será tal que ésta cubra sólo un sector de 2 grados.

Nota: De ser éste el caso, la distancia segura será la que sigue: 20 x el diámetro de la obstrucción (expresado en metros).



Si se instalan dos antenas de Inmarsat C, la distancia vertical entre ambas deberá ser de un metro como mínimo para eliminar las interferencias.

5.6.6 Cable para antena

Se observarán las especificaciones de los fabricantes relativas a la atenuación total y a la resistencia c.c. máxima (cortocircuito en un extremo). Se utilizarán tan sólo cables con blindaje doble.

5.6.7 Antenas para equipo radioeléctrico voluntario

Las antenas para el equipo radioeléctrico voluntario podrán estar situadas en cubierta, a condición de que su uso no interfiera con las antenas del equipo radioeléctrico obligatorio. Cuando se instalen teléfonos móviles a bordo de los buques, se prestará especial atención al hecho de que determinados tipos de teléfonos móviles (especialmente el equipo telefónico GSM) puede interferir con el equipo de navegación del buque (especialmente el SMNS) y otro equipo electrónico.

5.7 Instalación de cables coaxiales

Los cables coaxiales deberán instalarse en conductos por separado y a una distancia mínima de 10 cm de los cables del suministro eléctrico.

La instalación incorrecta de los cables puede alterar su impedancia característica, y producirá reflexiones de potencia lo que, a su vez, atenuará la señal de RF y reducirá la eficacia del equipo de radiocomunicaciones.

En el caso de las antenas de ondas métrica, la potencia reflejada no será superior al 10% de la potencia medida en salida.

Deben observarse las directrices que siguen cuando se vayan a curvar cables coaxiales:

- .1 Los cables deben cruzarse en ángulo recto.
- .2 Cuando un cable se curve para evitar un objeto fijo, el radio de curvatura deberá ser 5 veces el valor del diámetro exterior del cable.
- .3 De tener que efectuar varias curvas, los radios de curvatura deberán ser 10 veces el diámetro exterior del cable en cuestión.
- .4 Cuando se utilicen cables flexibles, el radio de curvatura deberá ser 20 veces el diámetro exterior del cable en cuestión.

6 CEM, BLINDAJE Y PUESTA A TIERRA

6.1 Compatibilidad electromagnética (CEM)

6.1.1 Generalidades

Se tomarán todas las medidas razonables y factibles para asegurar la compatibilidad electromagnética entre el equipo de que se trate y otros aparatos de radiocomunicaciones y náuticos que se lleven a bordo, de acuerdo con las prescripciones pertinentes del capítulo IV y del capítulo V del Convenio SOLAS enmendado. Deberán observarse las siguientes reglas para evitar interferencias:

- .1 las instalaciones radioeléctricas no deben producir interferencias perjudiciales con otros sistemas electrónicos, eléctricos o de navegación a bordo de los buques.
- .2 Sin embargo, a su vez, tales sistemas no deberán ocasionar interferencias perjudiciales en la instalación radioeléctrica.
- .3 Es fundamental que se observen las directrices de los fabricantes y de CEM relativas al blindaje y a la puesta a tierra para evitar la interferencia que producen los ruidos electromagnéticos.

(Regla 6.2.1 del capítulo IV y regla 17 del capítulo V del Convenio SOLAS 1974 enmendado y resoluciones A.694(17) y A.813(19) de la OMI)

6.1.2 Equipo radioeléctrico voluntario

Adicionalmente, se puede llevar equipo radioeléctrico voluntario que no forma parte del SMSSM, como por ejemplo:

- Teléfono móvil
- Estaciones de radioaficionados
- Estaciones satelitarias

Dicho equipo operará a discreción del capitán. Podrá instalarse en el puente a condición de que se cumplan las prescripciones de CEM y de que no sufran degradación las comunicaciones náuticas y radioeléctricas.

6.2 Blindaje de los cables

Se observarán las siguientes directrices para evitar las interferencias en lo que al blindaje de los cables respecta:

- .1 todas las antenas de recepción deberán utilizar cables coaxiales de bajada y su blindaje coaxial deberá ir puesto a tierra en uno de los extremos como mínimo.
- .2 Todo cable que se encuentre a una distancia igual o inferior a 2 metros de una antena de transmisión debe ir blindado y puesto a tierra, debiendo ir el blindaje debidamente entubado en un conducto o tubo metálico.

6.3 Puesta a tierra

La puesta a tierra del equipo radioeléctrico deberá llevarse a cabo de conformidad con las directrices pertinentes de Puesta a tierra en las instalaciones marítimas que se prescriben en las normas internacionales. Deberán desplegarse los cuidados necesarios para cumplir las siguientes reglas:

- .1 cada dispositivo del equipo radioeléctrico debe ir puesto a tierra individualmente.
- .2 Los sintonizadores de antenas de ondas hectométricas/decamétricas tienen que ir puestos a tierra con una barra o regleta de cobre.
- .3 La barra o cinta metálica de puesta a tierra deberá ser lo más corta posible, sin llegar nunca a tener más de un metro de longitud, y deberá tener una anchura mínima de 60 mm.
- .4 En el caso de cintas metálicas de puesta a tierra que tengan 5 metros como máximo, la anchura deberá ser de 100 mm como mínimo (lo que puede ser pertinente a bordo de las embarcaciones de madera o de materiales sintéticos).
- .5 Habrá de señalarse que una barra o una cinta metálica de puesta a tierra que sea larga tiene las características funcionales de una antena y, por lo tanto, radiará energía.

- .6 Las cintas metálicas y las barras de cobre deberán fijarse por cobresoldadura al mamparo de acero para eliminar la corrosión y vibración y para que la puesta a tierra sea correcta.
- .7 Deberá tenerse sumo cuidado al poner a tierra equipos radioeléctricos que se encuentren a bordo de buques con superestructuras de aluminio para que no se produzcan corrosiones galvánicas. En tales buques deberá seguirse un método aprobado y aceptable de puesta a tierra.

Nota: La puesta a tierra insuficiente del amplificador de potencia puede producir que entre los cables de potencia se creen conexiones inductivas y capacitivas, etc., lo que interferirá con las alarmas contraincendios, los equipos de navegación, las telecomunicaciones internas y otros equipos. La potencia de salida del transmisor puede verse también reducida.

7 FUENTES DE ENERGÍA

7.1 Fuente de energía eléctrica principal

La fuente de energía eléctrica principal se define como la alimentación principal del buque. Todo equipo básico y duplicado deberá tener un suministro eléctrico que sea independiente de la alimentación principal del buque. Los medios de carga de las baterías de acumuladores utilizados para cargar cualquier batería de acumuladores asociados a la fuente de energía de reserva deberán tener también un suministro independiente de la alimentación principal del buque.

No se recomienda que la fuente de energía eléctrica principal quede conectada a los equipos SMSSM de radiocomunicaciones a través del cargador de baterías de acumuladores. De producirse un fallo en dicho cargador que ocasione su malfuncionamiento, puede que los equipos conectados a la alimentación principal del buque dejen de funcionar. A su debido tiempo las baterías de acumuladores utilizadas para el suministro de energía de reserva quedarán descargadas, lo que conllevará la pérdida de todos los suministros de energía eléctrica.

(Capítulo II del Convenio SOLAS 1974 enmendado y punto 2.3 del anexo de la resolución A.702(17) de la OMI)

7.2 Fuente de energía eléctrica de emergencia

La fuente de energía eléctrica de emergencia se define como la alimentación de emergencia y, por lo general, procede del generador de emergencia del buque. Las prescripciones del Convenio SOLAS relativas al suministro eléctrico de emergencia no son aplicables a los buques con arqueo bruto inferior a 500. Todos los demás buques para los que el Convenio SOLAS sea aplicable y que se hayan construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente, tienen que tener una fuente de energía eléctrica de emergencia. Deberá señalarse que las prescripciones para el SMSSM, relativas al suministro eléctrico de emergencia, tienen carácter de obligado cumplimiento tan sólo para los buques construidos después del 1 de febrero de 1995.

La fuente de energía eléctrica de emergencia tendrá que ser la necesaria y suficiente para que pueda funcionar tanto el equipo básico como el duplicado (si lo hay) durante el periodo de tiempo que se dispone en el capítulo II del Convenio SOLAS; es decir 18 horas para los buques de carga y 36 horas para los de pasajeros.

(Reglas 42 y 43 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 enmendado)

7.3 Fuente de energía eléctrica de reserva

.1 La fuente o fuentes de energía de reserva para las instalaciones radioeléctricas cumplirán las prescripciones estipuladas en la regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y en las resoluciones A.694(17) y A.702(17), según proceda. Tales fuentes constan, por lo general, de baterías de acumuladores recargables y se utilizan para alimentar al equipo de telecomunicaciones en caso de fallar el suministro de red del buque y su fuente de suministro eléctrico de emergencia.

Todo buque de pasaje, independientemente de su tamaño, y los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300, deberán tener una fuente o fuentes de energía eléctrica de reserva para mantener el equipo básico en funcionamiento, así como para alimentar el equipo duplicado, si éste fuera necesario.

.2 La conmutación desde el suministro de red o desde el suministro eléctrico de emergencia del buque a la fuente de energía eléctrica de reserva tendrá lugar automáticamente y de manera tal que tanto el equipo básico como el duplicado de telecomunicaciones se conecten simultáneamente. Cuando la conmutación se efectúe manualmente, el conmutador deberá quedar al alcance del operador de radiocomunicaciones, claramente rotulado y situado en el puente de navegación. Dicha conmutación no ocasionará la pérdida de los datos almacenados en memorias electrónicas.

.3 Una fila de acumuladores puede ser aceptable si su capacidad es suficiente para que funcionen simultáneamente tanto el equipo básico como el duplicado de telecomunicaciones. La capacidad de los acumuladores deberá también ser suficiente para alimentar el girocompás (si procede), el equipo SMNS y las luces de emergencia.

.4 Todo fallo que pudiera producirse en las baterías de acumuladores de alimentación de las instalaciones radioeléctricas o en el cargador de baterías no deberá repercutir en el equipo radioeléctrico básico ni en el duplicado, ni tampoco entorpecer su funcionamiento mientras se alimenta del suministro de red o del de emergencia del buque.

- .5 La fuente de energía eléctrica de reserva mantendrá las instalaciones radioeléctricas en funcionamiento durante, como mínimo:
 - .1 una hora, en los buques provistos de una fuente de energía eléctrica de emergencia adecuada para que el equipo de telecomunicaciones funcione durante un periodo de 18 horas en los buques de carga y de 36 horas en el caso de los buques de pasaje; o
 - .2 seis horas en los buques no provistos de una fuente de energía eléctrica de emergencia como se apuntó en .1 *supra*.

(Reglas 13.2, 13.4, 13.5 y 13.8 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1994, enmendado, circular COMSAR/Circ.16 y resoluciones A.694(17), A.702(17) -punto 2.3 del anexo- de la OMI)

7.4 Capacidad de las baterías para el equipo radioeléctrico

Cuando se defina la capacidad mínima necesaria en la batería habrá que tener en cuenta los extremos de temperatura previstos en el emplazamiento en el que se encuentra dichas baterías y la reducción de su capacidad durante su vida útil, además de las cargas a ellas conectadas.

- .1 Las baterías deberán tener capacidad suficiente para alimentar el funcionamiento de todos los equipos radioeléctricos SMSSM durante los periodos especificados que se apuntan en el apartado 7.3.5 *supra*. Deberá calcularse la carga total de toda la instalación radioeléctrica antes de instalar las baterías del suministro eléctrico de reserva del equipo radioeléctrico.
- .2 Cuando el equipo radioeléctrico básico y el de reserva no puedan funcionar simultáneamente, la capacidad de la batería será suficiente para alimentar el funcionamiento del equipo de mayor consumo energético.
- .3 Cuando el equipo radioeléctrico básico y el de reserva se conecten simultáneamente, la capacidad de la batería será suficiente para alimentar el consumo medio de todos los equipos conectados, incluida toda carga adicional, tal como impresoras, pantallas de presentación visual, etc.
- .4 Si las prescripciones relativas a la capacidad de las baterías destinadas a suministrar energía eléctrica al equipo radioeléctrico estipulan que dicha capacidad se mantenga durante todo el ciclo de su vida útil normal, a la capacidad mínima calculada se añadirá un 40% de capacidad complementaria.
- .5 Las siguientes directrices pueden ser útiles cuando se calcule el periodo de descarga:
 - .1 La capacidad de una batería de acumuladores de plomo se dice normalmente que es de 20 horas de descarga a una temperatura de trabajo de 20 °C.

- .2 La capacidad para una hora de descarga es de, aproximadamente, el 50% de la capacidad para 20 horas de descarga.
- .3 La capacidad para seis horas de descarga es de, aproximadamente, el 80% de la capacidad para 20 horas de descarga.
- .4 En el caso de baterías de acumuladores que no sean de plomo, la capacidad para 1 hora de descarga es de, aproximadamente, el 60% de la capacidad para 10 horas de descarga y la capacidad para 6 horas de descarga será, aproximadamente, el 92% de la capacidad para 10 horas de descarga.
- .6 Se comprobará la capacidad de la batería o baterías a intervalos que no excedan de 12 meses cuando el buque no esté en la mar. Un método de comprobación de la capacidad es el de descargar totalmente las baterías y volver a cargarlas, empleando para ello la corriente normal de funcionamiento durante un periodo de 10 horas. El estado de la carga puede evaluarse en cualquier momento, pero sin que por ello se descarguen significativamente las baterías cuando el buque esté en la mar. Otro método podría consistir en comprobar la capacidad mediante un medidor de baterías, por ejemplo en relación con un reconocimiento radioeléctrico.

(Regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, resolución A.702(17) y circular COMSAR/Circ.16)

Nota: Cuando se determine la capacidad de la batería deberá tenerse en cuenta también los siguientes aspectos:

- la batería por lo general no está totalmente cargada.
- La reducción de la capacidad debido al envejecimiento.
- La reducción de la capacidad debido a las altas temperaturas.
- La reducción de la capacidad debido a una descarga rápida.

7.5 Baterías para el equipo radioeléctrico

Las baterías estarán marcadas debidamente con el tipo o construcción, la capacidad nominal y la fecha de instalación. El marcado será visible una vez que las baterías hayan sido instaladas y durante toda su vida útil. Se colocará en las inmediaciones de las baterías una etiqueta advirtiendo del riesgo de explosión.

- .1 Pueden utilizarse baterías de todo tipo o construcción (por ejemplo, de plomo, alcalinas, sin mantenimiento, de tracción, de semitracción, etc.) como fuente o fuentes de energía eléctrica de reserva, teniendo en cuenta las condiciones medioambientales del entorno en el que se instalen.

- .2 La batería mantendrá su capacidad nominal cuando se incline a cualquier ángulo, hasta $22\frac{1}{2}$ grados en cualquier dirección.
- .3 Toda batería se sujetará firmemente para que el movimiento del buque no la saque de su posición.
- .4 Se tendrá a bordo un manual de instrucciones con todas las especificaciones necesarias de las baterías. La información incluirá como mínimo:
 - .1 gamas de capacidad y temperatura en las que se mantiene la capacidad indicada durante el periodo de operación especificado, es decir 1 hora o 6 horas;
 - .2 los límites de tensión y corriente de carga con objeto de mantener las baterías al máximo de carga, impidiendo al mismo tiempo su sobrecarga;
 - .3 peso específico real del electrolito y/o tensión del acumulador o tensión de la batería cargada al máximo;
 - .4 directrices sobre la forma de proceder a la prueba de descarga controlada;
 - .5 métodos para determinar la carga de la batería, por ejemplo, comprobación del peso específico del electrolito (densidad del ácido) o comprobación de las tensiones de los acumuladores de la batería/tensión de la batería mediante un instrumento de medición preciso, de conformidad con las especificaciones del fabricante de la misma;
 - .6 prescripciones de ventilación; y
 - .7 prescripciones de mantenimiento.
- .5 El equipo que exija un voltaje más bajo que el voltaje total de la serie de baterías no se conectará a una parte de la serie de baterías.
- .6 Las baterías se instalarán en la parte superior del buque, en una posición elevada y lo más cerca posible del equipo radioeléctrico.
- .7 Se evitará colocar cajas de baterías a la intemperie debido a las considerables variaciones de temperatura.

Nota: El emplazamiento ideal para las baterías de acumuladores de suministro eléctrico del equipo radioeléctrico deberá ser una sala que se encuentre a una temperatura constante de 20°C aproximadamente.

El emplazamiento cumplirá las especificaciones de los fabricantes relativas a la tolerancia de temperatura, así como con los extremos medioambientales de conformidad con la norma IEC 60945 u otras normas equivalentes.

- .8 No se mezclarán en una serie de baterías las de diferentes tipos, construcciones de acumuladores, capacidades o fabricantes.
- .9 Las baterías de tipo y construcción de acumuladores diferentes no se instalarán en el mismo lugar si pueden producir alteraciones entre sí.
- .10 Se proporcionará la ventilación suficiente para las baterías, tal como lo exige el fabricante.
- .11 Las instalaciones eléctricas, incluidos los cargadores de baterías ubicadas en la sala de baterías, serán intrínsecamente seguras.
- .12 Se proporcionará espacio suficiente entre las baterías y entre los bancos de baterías a los efectos de poder llevar a cabo inspecciones y mantenimiento.
- .13 Los cables de las baterías estarán protegidos contra cortocircuitos y contra derivaciones a masa, tendrán los fusibles apropiados y se instalarán conforme a las normas internacionales reconocidas CEI 60092-101 y CEI 60533. Los cables de las baterías tendrán las dimensiones suficientes para impedir una reducción excesiva de tensión durante los periodos de máximo consumo.

(Regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado y circular COMSAR/Circ.16)

7.6 Suministros de energía ininterrumpible (SEI)

Un sistema de suministro de energía ininterrumpible (SEI) es un dispositivo que por un periodo determinado de tiempo suministra continuamente energía al equipo radioeléctrico, independientemente de cualquier fallo energético en la fuente principal o de emergencia de energía eléctrica del buque. El SEI que se haya instalado como el suministro o suministros de energía eléctrica de reserva, deberá cumplir las prescripciones generales estipuladas en la regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y en la resolución A.694(17), según proceda, debiendo también cumplir las prescripciones siguientes:

- .1 incluir un cargador automático, que cumpla las prescripciones de la regla 13 del capítulo IV del SOLAS;
- .2 incluir baterías de acumuladores recargables, que cumplan las directrices sobre cargadores automáticos;
- .3 efectuar las provisiones necesarias para un alarma sonora y una indicación visual en el puesto habitual de gobierno del buque, por la que se muestre todo fallo en el SEI que no quede bajo la vigilancia de las alarmas e indicadores que exigen las directrices relativas a los cargadores automáticos;
- .4 el SEI entrará en funcionamiento en el plazo de 5 segundos después del encendido;

- .5 el SEI se proyectará y construirá de manera que esté protegido contra cualquier daño resultante de la desconexión de las baterías o, si las baterías están desconectadas, de un cortocircuito en las bornas de la misma. Si esta protección depende de medios electrónicos, deberá reponerse automáticamente tras subsanarse las condiciones producidas por cortocircuitos o interrupciones en el circuito.

(COMSAR/Circ.16)

Nota: Si el SEI no cumple las prescripciones dispuestas por la regla 13 del capítulo IV del Convenio SOLAS y con la resolución A.702(17) de la OMI, se instalarán dos sistemas SEI por separado; uno para alimentar al equipo radioeléctrico básico y el otro al equipo duplicado.

La capacidad de las baterías utilizadas en los sistemas SEI se indica normalmente con relación a un periodo de descarga de 10 horas. Si las baterías se descargarán durante un periodo menor, es decir, una hora de conformidad con las prescripciones del SMSSM, sólo será posible utilizar aproximadamente el 60% de la capacidad de la batería. Así pues, se recomienda calcular la capacidad de tales baterías de forma que sea 1,5 veces mayor que la carga total.

7.7 Cargadores automáticos de baterías

Los cargadores automáticos de las baterías para el suministro eléctrico a los equipos radioeléctricos cumplirán las prescripciones dispuestas en la regla IV/13 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y en la resolución A.694(17) de la OMI, y también con las siguientes prescripciones:

- .1 El cargador estará en condiciones de recargar las baterías de acumuladores descargadas hasta la capacidad mínima exigida en un periodo de 10 horas.
- .2 El cargador estará en condiciones de mantener las baterías cargadas de forma apropiada tal como lo prescribe el fabricante de éstas respecto a la carga continua.
- .3 La tensión y corriente facilitadas estarán siempre dentro de los límites de tolerancia prescritos por el fabricante de la batería, teniendo en cuenta la temperatura ambiente de la batería que probablemente se experimente en el buque. Se facilitará protección contra la sobrecarga o la descarga de las baterías debido a un posible fallo del cargador.
- .4 El cargador automático contará con un indicador visual de funcionamiento que esté conectado. En el puente deberá haber una indicación del voltaje de la batería y de la corriente de carga y descarga.

- .5 Se proveerá un alarma acústica y una indicación visual en el puesto desde el que normalmente se gobierna el buque, que indiquen el momento en que la tensión o corriente de carga excede los límites indicados por el fabricante. No será posible neutralizar dicha alarma e indicación y sólo se podrá aceptar y silenciar el alarma manualmente. Tanto la condición del alarma como la indicación se repondrán automáticamente una vez restablecida la condición de carga normal. Cualquier fallo del sistema de alarma no interrumpirá la carga o descarga de las baterías.
- .6 El cargador automático entrará en funcionamiento a los cinco segundos de ser conectado o de interrumpirse el suministro de energía.
- .7 El cargador automático se proyectará y construirá de modo que esté protegido contra cualquier daño resultante de la desconexión de las baterías o, con la batería desconectada, de un cortocircuito en los cables de la misma. Si la protección que se facilita depende de medios electrónicos, deberá reponerse automáticamente tras subsanarse las condiciones producidas por cortocircuitos o interrupciones en el circuito.

(Regla 13.6.1 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, enmendado y circular COMSAR/Circ.16)

Nota: Como ya se indicó en el punto 7.1 *supra* no se recomienda que el suministro eléctrico principal llegue al equipo SMSSM a través del cargador de baterías de acumuladores. No obstante, si dicho cargador se utiliza para alimentar directamente partes de la instalación SMSSM, por ejemplo, al transceptor de ondas hectométricas/decamétricas, la capacidad del cargador deberá proyectarse para que alimente simultáneamente a los equipos que tenga conectados y mantenga las baterías con la carga necesaria y suficiente de conformidad con la regla IV/13.2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

7.8 Protección de los circuitos de las baterías de acumuladores

- .1 Los circuitos de las baterías (por ejemplo, los cables procedentes de las cajas o salas de las baterías) deberán protegerse contra cortocircuitos y sobrecargas. El dispositivo protector se instalará lo más cerca posible de las baterías en cuestión.
- .2 Cuando los conductores que proceden de las baterías no van protegidos contra cortocircuitos y sobrecargas, se instalarán a prueba de cortocircuitos y de fallos de puesta a tierra. Las prescripciones relativas a la protección contra cortocircuitos es aplicable también a los circuitos de la corriente de carga.

Nota: Puede que en el caso de ciertas aplicaciones sea necesario establecer medidas que sean incompatibles con tales prescripciones. A título de ejemplo, puede prescribirse que el blindaje de los cables de las baterías no produzcan interferencias electromagnéticas; por ejemplo, que se utilicen cables monofilares aislados y sin blindaje pero dentro de tuberías metálicas por separado, las cuales vayan debidamente puestas a tierra. Se establecerán después de ello medidas especiales para reducir la posibilidad de que los cables sufran desperfectos mecánicos.

Pueden aceptarse soluciones equivalentes; por ejemplo, utilizando cables de blindaje doble en la sala de baterías que vayan dotados con fusibles antideflagrantes. El blindaje interno se regirá con arreglo a las antiguas reglas, pero el externo puede tratarse con arreglo a lo necesario para lograr un buen blindaje que permita la compatibilidad electromagnética. El blindaje externo puede, por ejemplo, ponerse a tierra en ambos extremos como protección contra los campos CEM de alta frecuencia.

8 TENDIDO DE HILOS Y CABLES

- .1 El tendido de hilos y cables en la instalación radioeléctrica deberá proyectarse de forma que no se produzcan interferencias eléctricas con los equipos radioeléctricos y de navegación.
- .2 Los cables deberán ser del calibre correcto que impida la reducción del voltaje que se suministra al equipo radioeléctrico cuando funcione a plena carga. La reducción del voltaje en los conductores de cobre se calcula como sigue: Caída de tensión = $0,035 \times \text{longitud (m)} \times \text{carga total (A)}$ dividido por la sección transversal expresada en mm^2 .
- .3 A fin de reducir la interferencia es esencial que estén bien separados los cables de señalización y los que transportan voltajes más elevados.
- .4 Todos los cables e hilos deberán estar homologados y ser adecuados para su utilización a bordo de los buques.

8.1 Circuitos de las baterías - fusibles y disyuntores

- .1 Cada sistema radioeléctrico deberá tener fusibles por separado tanto para voltajes de C.A. como de C.C. a los que vaya conectado. Las tarjetas de C.A. y C.C. con fusible se situarán en el puente o en sus cercanías.
- .2 Una condición de avería simple en uno de los dispositivos de alimentación de potencia no deberá afectar al equipo básico ni al equipo radioeléctrico.
- .3 Todos los fusibles y disyuntores deben ir claramente identificados y rotulados para indicar sin lugar a dudas a qué equipo protegen.

Nota: Un LSD en ondas métricas, un transceptor de LSD en ondas hectométricas/decamétricas, IDBE con impresora, y equipos de Inmarsat con una pantalla e impresora se consideran todos y cada uno de ellos como un "sistema radioeléctrico".

9 INSTALACIÓN DE EQUIPOS RADIOELÉCTRICOS DEL SMSSM A BORDO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO (MODU)

Las unidades móviles de perforación mar adentro deberán cumplir las prescripciones SMSSM estipuladas en el Código MODU de la OMI, en su forma revisada de 1991. En dicha revisión se introdujeron provisiones basándose en las prescripciones del SMSSM. Como regla general deberán cumplirse todas ellas. No obstante, y en lo que a las

unidades de perforación respecta, la prescripción relativa a la duplicación puede considerarse como satisfecha si la instalación radioeléctrica cumple la regla 11.5.2 del Código MODU tal y como sigue:

- .1 Todas las unidades, mientras estén estacionadas en el lugar de trabajo e incluidas las dedicadas a operaciones de perforación, deberán satisfacer todas las prescripciones establecidas en el capítulo IV de las enmiendas al Convenio SOLAS que sean aplicables a los buques que naveguen por la misma zona.
- .2 Teniendo en cuenta los distintos accidentes que pueden producirse en la unidad de perforación, se instalará equipo radioeléctrico complementario en una cámara o en un puesto, que puede ser el puente o una cámara de control de emergencia, situados a la mayor distancia posible del equipo radioeléctrico instalado de conformidad con la sección 11.5.1, de manera que ningún accidente ocurrido en cualquier parte de la unidad pueda inhabilitar todas las instalaciones de radiocomunicaciones a bordo.
- .3 El equipo radioeléctrico complementario cumplirá las reglas siguientes de las enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS, por lo que respecta a unidades dedicadas a operaciones de perforación en las zonas siguientes:
 - .1 zona marítima A1: el equipo prescrito en la regla IV/7.1.1;
 - .2 zona marítima A2: el equipo prescrito en las reglas IV/7.1.1 y IV/9.1.1;
 - .3 zona marítima A3: el equipo prescrito por las reglas IV/7.1.1, IV/10.1.1 más la 10.2; o bien el prescrito en las reglas IV/7.1.1 y 10.2.1; y
 - .4 zona marítima A4; el equipo prescrito en las reglas IV/7.1.1 y IV/10.2.1.
- .4 Si el nivel acústico del ruido en la cámara en que se encuentren los mandos del equipo radioeléctrico es tan alto, o pudiera ser tan alto en ciertas condiciones de funcionamiento como para entorpecer o impedir el debido uso del equipo radioeléctrico, se dispondrá protección adecuada contra el ruido, de tipo mecánico o de otra índole, en combinación con los antedichos mandos del equipo radioeléctrico.

Nota: Toda prescripción relativa al capítulo IV de las enmiendas al Convenio SOLAS 1988 en que se cite "el puesto de gobierno del buque" se aplicará con el significado "desde el puesto (o desde los puestos) en que exista una dotación permanente y desde el que se controle la MODU". La escucha por LSD y por otros canales de llamada y de emergencia deberá efectuarse desde una posición con dotación permanente. La escucha y el funcionamiento de todo equipo radioeléctrico que se necesite a bordo deberán ser efectuados por una persona con el Título de operador general TOG/SMSSM de radio o el Título de operador restringido/SMSSM de radio (si se trata de una instalación destinada a A1 solamente).

ANEXO 19

PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y PROYECTO DE
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 8

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)		COMSAR 7/23, sección 3
.1	cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 3.1 a 3.4
.2	respuestas al cuestionario sobre siniestros	Indefinido	COMSAR 1/30, párrafos 3.5 a 3.7
.3 ²	exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
.1	disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 3.5 a 3.13

- Notas:**
- "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.
 - Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 8.
- El texto que se suprime aparece ~~tachado~~.
- El texto nuevo aparece **sombreado**.

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
3	Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 2.4 a 4.5
4	Cuestiones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 4.1, 4.6 y 4.7
5	Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)	Indefinido	COMSAR 7/23, sección 5
6	Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM		
.1	armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento	2003 4	COMSAR 4/14, Párrafos 8.1 a 8.19; COMSAR 7/23, párrafos 7.1 a 7.16
.2	plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 7.17 a 7.25
.3	revisión del Manual IAMSAR	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 7/23, sección 12
.4	asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento	2003 4	MSC 75/24, párrafo 22.29; COMSAR 7/23, párrafos 7.26 a 7.33
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1	Procedimientos para responder a los alertas por LSD	2003	COMSAR 4/14, párrafo 3.49; MSC 72/23, párrafo 21.32; COMSAR 6/22, párrafos 3.24 a 3.28
A.2	1 Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)	tres periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2;
A.3	Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite	2003	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.3; COMSAR 6/22, sección 16
A.4	2 Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas	2003 5	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 7/23, sección 11
A.5	Radiocomunicaciones de puente a puente	2003	MSC 74/24, párrafo 21.25.2; COMSAR 6/22, párrafos 9.1 a 9.3 y 9.7
A.6	3 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño	2003 4	MSC 74/24, párrafo 21.4; COMSAR 7/23, sección 10
A.7	Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX	2003	MSC 74/24, párrafo 21.26; COMSAR 6/22, sección 17
A.8	4 Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias	2003 6	COMSAR 7/23, sección 6

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.9	Examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios	2003	MSC 75/24, párrafo 22.31
A.10	5 Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.11	6 Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones [*] 2005	MSC 75/24, párrafo 22.8; MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4
A.12	7 Examen de las disposiciones de los convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar	2004	MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.1; COMSAR 7/23, párrafos 8.1 a 8.33
A.13	8 Medidas para incrementar la protección marítima	2004	MSC 75/24, párrafo 22.9; COMSAR 7/23, sección 16
B.1	Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS	2003	MSC 71/23, párrafo 20.23; COMSAR 6/22, párrafo 18.2
L.2	1 Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones 2005	MSC 75/24, párrafo 22.6; COMSAR 7/23, párrafo 20.6.4.1
L.3	2 Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio de Salvamento Marítimo para tratar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar	2004	MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.2; COMSAR 7/23, sección 19
L.4	3 Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura (coordinado por el Subcomité NAV)	un periodo de sesiones	MSC 76/23, párrafo 20.24

* La labor sobre este punto debería iniciarse en 2004 como parte del próximo examen previsto del Código NGV 2000.

PROPUESTA DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 8

Apertura del periodo de sesiones y elección de Presidente para 2004

- 1 Aprobación 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 sobre radiocomunicaciones marítimas relacionadas con la UIT:
 - .1 Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones
 - .2 Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT
- 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)
- 6 Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias
- 7 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 formación en búsqueda y salvamento
 - .2 Plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
 - .3 Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento
- 8 Examen de las disposiciones de los convenios respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar:
 - .1 Convenio SOLAS y Convenio SAR
 - .2 Convenio de Facilitación y Convenio de Salvamento

- 9 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
 - 10 Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
 - 11 Revisión del Manual IAMSAR
 - 12 Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994
 - 13 Medidas para incrementar la protección marítima
 - 14 Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 9
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima
-