



ASAMBLEA
24º periodo de sesiones
Punto 9 del orden del día

A 24/Res.977
27 enero 2006
Original: INGLÉS

Resolución A.977(24)

**Adoptada el 1 de diciembre de 2005
(Punto 9 del orden del día)**

ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.858(20), mediante la cual, reconociendo la necesidad de disponer de un procedimiento expeditivo para aprobar y modificar los dispositivos de separación del tráfico, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y modificación de las vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques, decidió que el Comité de Seguridad Marítima desempeñara en nombre de la Organización la función de aprobar y modificar los citados dispositivos, medidas y sistemas,

TOMANDO NOTA de la urgente necesidad de implantar los nuevos sistemas de separación del tráfico “En Bornholmsgat” y “Al norte de Rügen” y de modificar los sistemas de separación del tráfico “A la altura de la isla de Gotland” y “Al sur de Gedser”, de establecer una derrota en aguas profundas recomendada en el mar Báltico oriental y nuevas zonas a evitar en Hoburgs Bank y Norra Midsjöbanken, atendiendo a la propuesta presentada por los Gobiernos de Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia para incrementar la seguridad marítima, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino de la zona en cuestión, así como de la invitación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su 80º periodo de sesiones para que la Asamblea adoptara los sistemas de organización del tráfico, si el Subcomité de Seguridad de la Navegación estimaba que reunían todas las condiciones pertinentes,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, adoptadas mediante la resolución A.927(22),

HABIENDO TOMADO NOTA de que el Comité de Protección del Medio Marino designó, mediante la resolución MEPC.136(53), la zona del mar Báltico como zona marina especialmente sensible (ZMES) y adoptó medidas de protección correspondientes,

HABIENDO EXAMINADO el informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 80º periodo de sesiones y las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 51º periodo de sesiones,

1. ADOPTA los nuevos dispositivos de separación del tráfico propuestos “En Bornholmsgat” y “Al norte de Rügen” y las modificaciones a los dispositivos de separación del tráfico “A la altura de la isla de Gotland” y “Al sur de Gedser”, según se indica en el anexo 1 de la presente resolución;
2. ADOPTA TAMBIÉN la nueva derrota en aguas profundas recomendada en el mar Báltico oriental y las nuevas zonas a evitar en Hoburgs Bank y Norra Midsjöbanken, según se indica en el anexo 2 de la presente resolución;
3. DECIDE que los nuevos sistemas de organización del tráfico así adoptados entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2006;
4. DECIDE ADEMÁS que las medidas de organización del tráfico adoptadas en los párrafos dispositivos 1 y 2 deben considerarse como medidas de protección correspondientes para la zona del mar Báltico;
5. PIDE a la Secretaría que publique lo antes posible una circular COLREG.2 y una circular SN en las que se describan estos sistemas de organización del tráfico.

ANEXO 1

DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS
Y MEDIDAS CONEXAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO
EN EL MAR BÁLTICO SUDOCCIDENTAL

NUEVO DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "EN BORNHOLMSGAT"

(Carta de referencia: Carta alemana N° 40 (6ª edición, 1998))

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84)

El nuevo dispositivo de separación del tráfico (DST) "En Bornholmsgat" consta de:

- dos vías de circulación para el tráfico de 2,7 millas de anchura y tres partes;
- una zona intermedia de separación del tráfico de 0,8 millas de anchura y tres partes;
- dos zonas de navegación costera conexas;
- una zona de precaución entre las tres partes.

La dirección de la navegación es la siguiente:

- parte principal del DST entre Suecia y Bornholm: 038° (V) dirección nordeste y 218° (V) dirección sudoeste;
- parte sudoccidental del DST: 071° (V) y 038° (V) dirección nordeste y 218° (V) y 251° (V) dirección sudoeste; y
- parte occidental del DST: 093° (V) dirección este y 273° (V) dirección oeste.

Descripción del nuevo dispositivo de separación del tráfico "En Bornholmsgat":

Parte principal:

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|--------------|--------------|
| 1) | 55°24',58 N, | 014°37',35 E |
| 2) | 55°25',25 N, | 014°36',48 E |
| 3) | 55°12',53 N, | 014°18',95 E |
| 4) | 55°12',03 N, | 014°20',04 E |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|--------------|--------------|
| 5) | 55°22',34 N, | 014°40',28 E |
| 6) | 55°10',37 N, | 014°23',76 E |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|--------------|--------------|
| 7) | 55°27',55 N, | 014°33',62 E |
| 8) | 55°14',19 N, | 014°15',22 E |

Parte sudoccidental:

- d) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 9) | 55°06',06 N, | 014°11',90 E |
| 10) | 55°06',56 N, | 014°10',80 E |
| 11) | 55°02',99 N, | 014°05',97 E |
| 12) | 55°02',30 N, | 014°02',42 E |
| 13) | 55°01',54 N, | 014°02',88 E |
| 14) | 55°02',32 N, | 014°06',81 E |

- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 15) | 55°04',40 N, | 014°15',60 E |
| 16) | 55°00',02 N, | 014°09',65 E |
| 17) | 54°58',99 N, | 014°04',40 E |

- f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 18) | 55°08',22 N, | 014°07',09 E |
| 19) | 55°05',29 N, | 014°03',11 E |
| 20) | 55°04',85 N, | 014°00',89 E |

Parte occidental:

- g) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 21) | 55°10',97 N, | 014°05',67 E |
| 22) | 55°11',76 N, | 014°05',74 E |
| 23) | 55°11',93 N, | 014°00',00 E |
| 24) | 55°11',13 N, | 014°00',00 E |

- h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 25) | 55°08',22 N, | 014°07',09 E |
| 26) | 55°08',43 N, | 014°00',00 E |

- i) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 27) | 55°14',46 N, | 014°05',99 E |
| 28) | 55°14',63 N, | 014°00',00 E |

Zona de precaución

- j) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 29) | 55°10',37 N, | 014°23',76 E |
| 30) | 55°14',19 N, | 014°15',22 E |
| 31) | 55°14',46 N, | 014°05',99 E |
| 32) | 55°10',97 N, | 014°05',67 E |
| 33) | 55°08',22 N, | 014°07',09 E |
| 34) | 55°04',40 N, | 014°15',60 E |

Zona de navegación costera de Suecia

- k) Los límites de la zona de navegación costera a lo largo de la costa de Suecia pasan por las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 35) | 55°23',18 N, | 014°27',57 E |
| 36) | 55°28',41 N, | 014°17',04 E |
| 37) | 55°23',20 N, | 014°11',58 E |
| 38) | 55°14',20 N, | 014°15',22 E |

Zona de navegación costera de Dinamarca (Bornholm)

- l) Los límites de la zona de navegación costera a lo largo de la costa de Dinamarca pasan por las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 39) | 55°17',88 N, | 014°46',42 E |
| 40) | 55°22',34 N, | 014°40',28 E |
| 41) | 55°13',76 N, | 014°28',42 E |
| 42) | 55°11',35 N, | 014°42',14 E |

NUEVO DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "AL NORTE DE RÜGEN"

(Carta de referencia: Carta alemana N° 40 (6ª edición, 1998))

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).

El nuevo dispositivo de separación del tráfico (DST) "Al norte de Rügen" consta de:

- dos vías de circulación para el tráfico de dos millas de anchura;
- una zona intermedia de separación del tráfico de una milla de anchura

La dirección de la navegación es la siguiente:

- vía de circulación del sur del DST: 071° (V) dirección este hacia Bornholmsgat
- vía de circulación del norte del DST: 251° (V) dirección oeste hacia Kadettrennen

Descripción del nuevo dispositivo de separación del tráfico "Al norte de Rügen":

- a) Línea de separación del tráfico en el norte que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|--------------|-------------|
| 1) | 54°54',43 N, | 13°11',33 E |
| 2) | 54°52',80 N, | 13°03',12 E |
- b) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|--------------|-------------|
| 3) | 54°51',59 N, | 13°13',03 E |
| 4) | 54°52',54 N, | 13°12',47 E |
| 5) | 54°50',91 N, | 13°04',25 E |
| 6) | 54°49',96 N, | 13°04',82 E |
- c) Línea de separación del tráfico en el sur que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|--------------|-------------|
| 7) | 54°49',70 N, | 13°14',16 E |
| 8) | 54°48',07 N, | 13°05',95 E |
- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y la línea de separación del tráfico en el norte.
- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y la línea de separación del tráfico en el sur.

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "A LA ALTURA DE LA ISLA DE GOTLAND"**REGLA SOBRE EL CALADO MÁXIMO**

Se añade la nota siguiente al dispositivo de separación del tráfico "A la altura de la isla de Gotland":

Nota:

El calado máximo en el dispositivo de separación del tráfico es igual a 12 metros. Se recomienda a todos los buques que se dirijan a la parte nordeste del mar Báltico o procedan de ésta y que tengan un calado superior a 12 metros que utilicen la derrota en aguas profundas "A la altura de la isla de Gotland".

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "AL SUR DE GEDSER". NUEVA ZONA DE NAVEGACIÓN COSTERA

(Carta de referencia: Carta alemana N° 163 (11ª edición, 2003))

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84)

La nueva zona de navegación costera se encuentra entre el DST "Al sur de Gedser" y la costa de Alemania.

Descripción de la nueva zona de navegación costera "Al sur de Gedser"

Los límites de la zona de navegación costera a lo largo de la costa de Alemania pasan por las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|--------------|-------------|
| 1) | 54°28',41 N, | 12°29',94 E |
| 2) | 54°30',76 N, | 12°17',53 E |
| 3) | 54°27',16 N, | 12°15',13 E |
| 4) | 54°23',33 N, | 12°09',70 E |
| 5) | 54°12',88 N, | 12°09',70 E |

ANEXO 2

DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS "A LA ALTURA DE LA ISLA DE GOTLAND"

(Cartas de referencia: Cartas suecas N^{os} 7 y 8 (2001))

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84)

Descripción de la derrota en aguas profundas

Se establece una derrota en aguas profundas que se encuentre entre el DST actual "A la altura de la península de Köpu" y el DST propuesto "En Bornholmshgat" y al sur de Hoburgs Bank y Norra Midsjöbanken, al sur de la isla de Gotland, y que esté limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------|--------------|
| 1) | 59°05',85 N, | 021°27',88 E |
| 2) | 58°59',78 N, | 021°42',94 E |
| 3) | 58°12',54 N, | 020°22',54 E |
| 4) | 57°58',27 N, | 020°24',41 E |
| 5) | 57°22',16 N, | 019°41',73 E |
| 6) | 57°18',89 N, | 019°52',95E |
| 7) | 56°22',64 N, | 018°42',82 E |
| 8) | 56°17',23 N, | 018°51',80E |
| 9) | 56°00',30 N, | 017°40',04 E |
| 10) | 55°53',85 N, | 017°43',75 E |
| 11) | 55°39',32 N, | 015°11',61 E |
| 12) | 55°35',18 N, | 015°29',98 E |
| 13) | 55°27',55 N, | 014°33',62 E |
| 14) | 55°22',34 N, | 014°40',28 E |

Notas:

- 1 Las profundidades de la derrota en aguas profundas, limitada por la línea que une las posiciones geográficas 3) - 12) y de aproximadamente seis millas de anchura, se confirman mediante reconocimientos hidrográficos detallados en la zona de jurisdicción sueca de conformidad con la norma S-44 de la OHI. La profundidad no es inferior a 25 metros en ningún punto.
- 2 Las zonas limitadas por la línea que une las posiciones geográficas 1) – 4) y 11) - 14) no se han reconocido aún de conformidad con la norma S-44 de la OHI. El reconocimiento se llevará a cabo a más tardar en 2008.
- 3 Se recomienda a todos los buques que pasen al este y al sur de la isla de Gotland y que se dirijan a la parte nordeste del mar Báltico o procedan de ésta y que tengan un calado superior a 12 metros que utilicen la derrota en aguas profundas.

ZONAS A EVITAR EN EL MAR BÁLTICO MERIDIONAL AL SUR DE LA ISLA DE GOTLAND

(Carta de referencia: Carta sueca N° 8 (2001))

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84)

Descripción de las zonas a evitar

Por razones de protección del medio ambiente de estas zonas sensibles, todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 deben evitarlas.

a) **Hoburgs Bank**

Se designa como zona a evitar la limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|--------------|--------------|
| 1) | 56°49',52 N | 018°38',77 E |
| 2) | 56°40',23 N | 018°45',08 E |
| 3) | 56°24',06 N | 018°36',20 E |
| 4) | 56°22',77 N | 018°08',43 E |
| 5) | 56°34',96 N, | 018°06',20 E |

b) **Norra Midsjöbanken**

Se designa como zona a evitar la limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|--------------|--------------|
| 1) | 56°07',87 N, | 017°38',41 E |
| 2) | 56°02',17 N, | 017°13',17 E |
| 3) | 56°10',10 N, | 017°13',68 E |
| 4) | 56°15',02 N, | 017°25',61 E |

Nota: Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 deben evitar estas zonas.