

ANEXO 16

**RESOLUCIÓN MSC.389(94)
(adoptada el 21 de noviembre de 2014)**

**MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
EXISTENTE "A LA ALTURA DEL PROMONTORIO DE CHENGSHAN JIAO"**

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 regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación obligatoria para buques por la Organización,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.858(20), por la que se decidió que la función de adoptar sistemas de notificación para buques la desempeñe el Comité en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64), enmendada por las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento, en su 1º periodo de sesiones ordinario,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el sistema de notificación obligatoria para buques modificado "A la altura del promontorio de Chengshan Jiao" que figuran en el anexo;

2 DECIDE que el sistema de notificación obligatoria para buques modificado entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de junio de 2015; y

3 PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización.

ANEXO

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES A LA ALTURA DEL PROMONTORIO DE CHENGSHAN JIAO

1 Categorías de buques que tienen obligación de participar en el sistema

1.1 Los siguientes buques tienen obligación de participar en el sistema:

- .1 los buques de pasaje;
- .2 todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 y todos los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas;
- .3 buques de eslora total superior a 200 m o de calado superior a 12 m;
- .4 los buques dedicados a remolcar o empujar otro buque, independientemente de su arqueo bruto; y
- .5 los buques están obligados a informar a los STM en circunstancias en las que:
 - .1 están "sin gobierno" o se hallan al ancla en el DST;
 - .2 se ven "restringidos en su capacidad para maniobrar"; o
 - .3 su equipo de navegación es defectuoso.

1.2 Por cargas potencialmente peligrosas se entiende lo siguiente:

- .1 las mercancías clasificadas en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);
- .2 las sustancias clasificadas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) y en el capítulo 19 del Código internacional sobre la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG);
- .3 los hidrocarburos definidos en el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .4 las sustancias nocivas líquidas definidas en el Anexo II del Convenio MARPOL;
- .5 las sustancias perjudiciales definidas en el Anexo III del Convenio MARPOL; y
- .6 los materiales radiactivos especificados en el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).

2 Cobertura geográfica del sistema y números y ediciones de las cartas de referencia utilizadas para demarcar el sistema

2.1 La zona abarcada por el sistema de notificación para buques es la de las aguas situadas dentro de un círculo de 24 millas de radio centrado en el centro STM (posición geográfica: 37°23',65 N, 122°42',12 E).

2.2 Las cartas de referencia son las cartas chinas N^{os} 1305 y 35001. Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).

3 Formato, horas y posiciones geográficas para la transmisión de notificaciones, autoridad a la que deben enviarse las notificaciones y servicios disponibles

3.1 Formato

El formato para la notificación es el que figura en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20) de la Asamblea.

| | |
|-------|--|
| A | Nombre del buque, distintivo de llamada y número IMO (si procede) |
| C o D | Situación (latitud y longitud, o en relación con una marca terrestre) |
| E | Rumbo |
| F | Velocidad |
| G | Puerto de salida |
| I | Puerto de destino (facultativo) |
| Q | Defectos y limitaciones (los buques que remolquen deben indicar la longitud del remolque y el nombre del objeto remolcado) |
| U | Eslora total y arqueo bruto |

3.2 Contenido y posición geográfica para la presentación de informes

3.2.1 Los buques participantes habrán de notificar la información indicada en el párrafo 3.1 al entrar en la zona del sistema de notificación. No es necesario que los buques participantes notifiquen que salen de la zona.

3.2.2 Cuando un buque participante salga de un puerto situado dentro de la zona de notificación notificará su nombre, posición, hora de salida y puerto de destino.

3.2.3 Cuando un buque participante llegue a un puerto o a un fondeadero situado dentro de la zona de notificación, notificará, al llegar al puesto de atraque, su nombre, posición y hora de llegada.

3.2.4 Cuando se produzca un suceso relacionado con el tráfico o de contaminación dentro de la zona de notificación, el buque o los buques notificarán inmediatamente el tipo de suceso, la hora y lugar en que ocurrió, la gravedad de la avería o de la contaminación e indicar si se precisa ayuda. El buque o buques proporcionarán cualquier otra información adicional relacionada con el suceso que la autoridad en tierra solicite.

3.3 Autoridad

La autoridad competente es la Administración de seguridad marítima de *Weihai* (China). El distintivo de llamada es "Chengshan Jiao VTS Centre".

4 Información que debe facilitarse a los buques y procedimientos a seguir

4.1 El centro STM de Chengshan Jiao proporcionará a los buques participantes, según proceda, información sobre tráfico marítimo en derrotas convergentes, condiciones meteorológicas anormales e información sobre seguridad marítima.

4.2 Los buques participantes mantendrán la escucha directa en el *canal de servicio* STM designado.

5 Radiocomunicaciones necesarias para el sistema, frecuencias en las que deben transmitirse los informes e información que ha de suministrarse

5.1 Los canales de servicio del centro del STM de Chengshan Jiao son:

Canal principal 08

Canal secundario 09 o 65

5.2 El idioma utilizado para los informes será el chino o el inglés. En todas las comunicaciones radiotelefónicas y telegráficas de impresión directa se utilizarán las frases normalizadas para las comunicaciones marítimas en el formato prescrito.

6 Reglamentación vigente en las zonas del sistema

China ha tomado las medidas necesarias para aplicar los convenios internacionales en los que es Parte, adoptando y promulgando, en cada caso, las leyes y reglamentos pertinentes a nivel nacional. En la legislación en vigor figuran las leyes y reglamentos necesarios para aplicar el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973/1978.

7 Servicios de apoyo en tierra para el funcionamiento del sistema

7.1 El centro STM de Chengshan Jiao cuenta con sistemas de radar, comunicaciones en ondas métricas, tratamiento y visualización de la información, transmisión, registro y repetición de la información y sensores hidrometeorológicos. Sus funciones consisten en recopilar y evaluar datos, proporcionar información, facilitar asistencia náutica y prestar apoyo a los servicios conexos.

7.2 El centro STM mantiene una guardia las 24 horas del día.

8 Comunicaciones alternativas para el caso de que fallen las comunicaciones de la autoridad en tierra

El equipo del centro STM de Chengshan Jiao cuenta con varios receptores en cada canal para asegurar la redundancia necesaria. Los medios alternativos de comunicación buque-tierra son las ondas decamétricas (banda lateral única), el télex (facsimil), correo electrónico o teléfono celular.

Facsimil: +86-631-5232467

Correo electrónico: whvts@whmsa.gov.cn

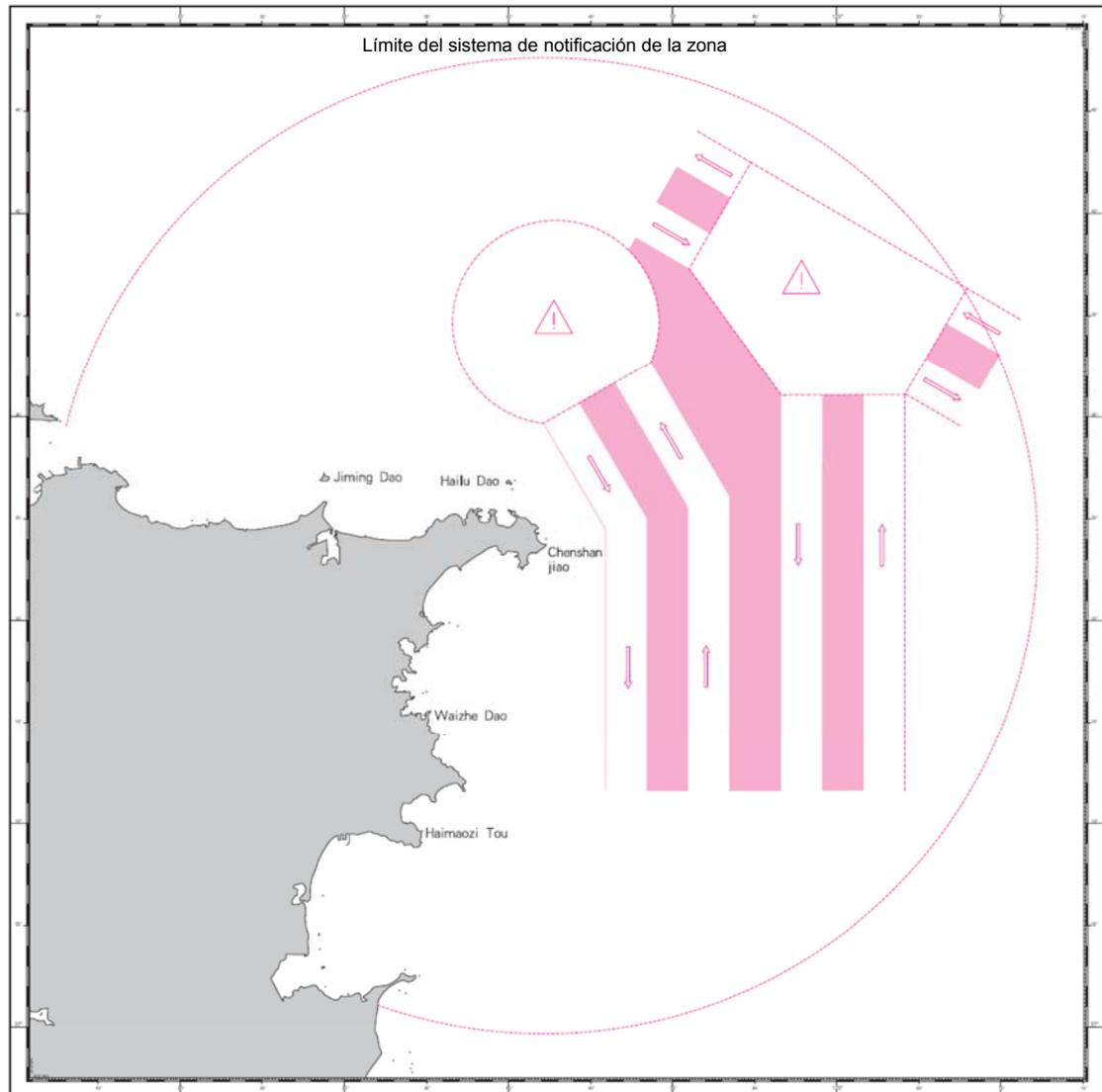
Teléfono celular: +86-631-5203320 +86-631-5190330

9 Medidas que habrá que tomar si un buque no cumple lo prescrito

Se tomarán las medidas adecuadas, conforme al derecho internacional, para garantizar el cumplimiento del sistema.

Apéndice 1

GRÁFICO



**LÍMITE DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
A LA ALTURA DEL PROMONTORIO DE CHENGSHAN JIAO**
