

ANEXO 16

**RESOLUCIÓN MSC.278(85)
(adoptada el 1 de diciembre de 2008)**

**ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA
BUQUES "A LA ALTURA DE LA COSTA DE PORTUGAL – COPREP"**

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 para buques por la Organización,

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

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

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 54º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa de Portugal – COPREP", que figura en el anexo;
2. DECIDE que el sistema de notificación obligatoria para buques "COPREP" entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de junio de 2009; y
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

ANEXO

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "A LA ALTURA DE LA COSTA DE PORTUGAL – COPREP"

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

Los buques que están obligados a participar en el sistema COPREP son los siguientes:

- a) todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300;
- b) todos los buques que transporten cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y/o potencialmente contaminantes;
- c) todos los buques de pasaje;
- d) los buques dedicados a remolcar o empujar otro buque, cuando la eslora total combinada del buque y de la nave remolcada o empujada sea superior a 100 m;
- e) los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 metros; y
- f) los demás tipos de buques están invitados a participar de manera voluntaria en el sistema.

2 Cobertura geográfica del sistema propuesto y número y edición de la carta de referencia utilizada para fijar los límites del sistema

2.1 Cobertura geográfica del sistema propuesto

El sistema de notificación abarcará la zona situada entre la costa y:

- a) al norte: la latitud 39°45' N
- b) al oeste y al sur: una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
 - i) 39°45' N
010°14' W
 - ii) 38°41' N
010°14' W
 - iii) 36°30' N
009°35' W
 - iv) 36°15' N
008°30' W
- c) al este: la longitud 008°30' W

2.2 Carta de referencia

La carta de referencia es "Cabo Finisterra a Casablanca", número 21101 del catálogo de cartas náuticas de la Oficina Hidrográfica Portuguesa, cuarta edición de abril de 2002 (**Nota:** Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

3 Notificaciones y procedimientos (formato y contenido de las notificaciones y autoridad a la que deben enviarse)

3.1 Formato

La información que se requiere en las notificaciones COPREP procede del formato que figura en la resolución A.851(20): "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar".

3.2 Contenido

Los buques que han de participar en el sistema realizarán una notificación con el título "COPREP" al Control de Roca, que incluirá la siguiente información esencial para lograr los objetivos del sistema:

| DESIGNADOR | INFORMACIÓN REQUERIDA |
|------------|--|
| A | Nombre y distintivo de llamada del buque Número de identificación IMO o ISSM si se solicita |
| C | Situación (latitud – longitud), o |
| D | Distancia y demora a una marca terrestre |
| E | Rumbo verdadero en un grupo de tres (3) cifras |
| F | Velocidad en nudos |
| G | Último puerto de escala |
| H | Hora (UTC) y punto de entrada en el sistema de notificación |
| I | Siguiente puerto de escala y ETA |
| P | Carga potencialmente peligrosa, clase de la OMI o N° ONU y cantidad |
| Q o R | Fallo, avería y/o deficiencias que afectan la estructura, la carga o el equipo del buque, o cualquier otra circunstancia que afecte la navegación normal, de conformidad con las disposiciones de los Convenios SOLAS y MARPOL |
| W | Número total de personas a bordo (cuando se solicite) |
| X | Observaciones varias (cuando se solicite) |

El buque podrá, por razones de confidencialidad comercial, decidir comunicar por medios no verbales la información relativa a la carga (designador P de la notificación) antes de entrar en el sistema.

3.3 *Hora y situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones*

3.3.1 Los buques han de efectuar una notificación:

- a) al entrar en la zona de notificación definida en el párrafo 2.1; o
- b) inmediatamente después de haber salido de un puerto, terminal o fondeadero situados en la zona de notificación; o
- c) cuando se desvíen de la ruta que les lleve al destino, puerto, terminal, fondeadero o situación declarados originalmente debido a "ordenes" dadas en el momento de entrar en la zona de notificación; o
- d) cuando sea necesario que se desvíen de la ruta planeada debido a las condiciones meteorológicas, a equipo dañado o a un cambio en la situación de navegación; o
- e) cuando se ha detectado algo que pueda afectar a la seguridad de la navegación en la zona; o
- f) al salir de la zona de notificación; o
- g) cuando así lo solicite el operador de COPREP.

3.3.2 Los buques que hayan efectuado una notificación voluntaria con los mismos designadores antes de entrar en la zona de notificación sólo tendrán que presentar una notificación obligatoria:

- a) si ha habido cambios con respecto a la información notificada anteriormente;
- b) con los designadores "A" y "H" cuando entren en la zona de notificación.

3.4 *Autoridad en tierra*

La autoridad en tierra para el sistema de notificación obligatoria para buques COPREP, a la que deben remitirse las notificaciones, es ROCA CONTROL (identificada en el párrafo 7).

4 Información que se ha de facilitar a los buques participantes y procedimientos que se han de seguir

ROCA CONTROL es un servicio de información. Se envían a los buques transmisiones de información sobre el tiempo, los peligros que afectan a la seguridad de la navegación y el tráfico en la zona.

Estas transmisiones incluyen:

- a) información sobre el tráfico;

- b) buques en dificultades tales como buques sin gobierno o buques con capacidad de maniobra restringida;
- c) condiciones meteorológicas desfavorables;
- d) predicciones y radioavisos meteorológicos;
- e) ayudas a la navegación desplazadas o defectuosas;
- f) asistencia con radar; y
- g) información sobre puertos locales.

La información se transmite previa solicitud o cuando sea necesario. Las transmisiones de información en el principal canal de ondas métricas de ROCA CONTROL van precedidas de un anuncio en el canal 16 de ondas métricas. Es posible que las transmisiones de información sean más frecuentes en condiciones meteorológicas desfavorables, de visibilidad reducida o en caso de suceso o accidente eminente.

El centro del STM está vinculado al MRCC LISBON y a las autoridades de control de la contaminación a fin de permitir una respuesta rápida en caso de que se produzca una situación de socorro o emergencia.

5 Métodos de comunicación requeridos para el sistema, frecuencias en que se han de transmitir las notificaciones e información que éstas deben contener

Las comunicaciones requeridas para el COPREP son las siguientes:

- a) La llamada a la autoridad en tierra se realizará en el canal de ondas métricas asignado al servicio de tráfico marítimo en la costa portuguesa o mediante otros medios disponibles de acuerdo con la siguiente información de contacto:

| | |
|---------------------------|--|
| NOMBRE: | Roca Control |
| TELÉFONO: | 351-214464830 |
| FACSIMIL: | 351-214464839 |
| Correo electrónico: | oper.vts@imarpor.pt |
| CANALES DE ONDAS MÉTRICAS | |
| Canales principales: | 22 y 79 Canal secundario: 69 |
| DISTINTIVO DE LLAMADA: | CSG229 |
| ISMM: | 00 263 3030 |

- b) el idioma utilizado para las comunicaciones será el portugués o el inglés, y se utilizarán las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas cuando sea necesario; y
- c) la información confidencial de carácter comercial puede transmitirse por medios no verbales.

6 Reglamentación vigente en la zona de cobertura del sistema

Portugal ha adoptado las medidas adecuadas para implantar los convenios internacionales en los que es parte incluido, cuando procede, la adopción de leyes nacionales y la promulgación de reglamentación a través del derecho nacional. La reglamentación pertinente en vigor incluye legislación nacional y reglamentación internacional tal como:

- a) el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado;
- b) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado;
- c) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) 73/78; y
- d) la Directiva 2002/59/CE.

7 Instalaciones en tierra de apoyo para el funcionamiento del sistema y competencia y formación del personal

7.1 Instalaciones en tierra

ROCA CONTROL mantiene una guardia continua las 24 horas del día en la zona del COPREP. Las instalaciones de Roca Control son las siguientes:

- a) ocho radares costeros:
 - i) radares primarios de largo alcance SCANTER
 - ii) foco de larga distancia de la cobertura de la costa
 - iii) antenas especiales de elevada ganancia de 21"
 - iv) vigilancia de todas las costas continentales de Portugal
 - v) vídeo desde radares seleccionados y datos combinados de radares disponibles para el operador del centro principal del STM;
- b) ocho radares de puerto:
 - i) radares primarios de corto alcance (tres de los ocho)
 - ii) vigilancia de la zona de acercamiento a los puertos (cinco de los ocho)
 - iii) vídeo desde un radar seleccionado y datos de radares combinados disponibles para el operador del principal centro de STM;

- c) once puntos del SIA:
 - i) identificación automática de buques:
 - normas de la OMI
 - tres tipos de información: buque estático, dinámico y en navegación
 - ii) en función de la situación del GPS
 - iii) datos de situación del SIA combinados con datos del radar en la pantalla del operador
 - iv) identificación del buque comparada con la base de datos marítima nacional;
- d) once puntos de radiocomunicaciones verbales:
 - i) radiocomunicación verbal en ondas métricas con buques y canal aeronáutico de emergencia
 - ii) cobertura completa de la costa continental portuguesa
 - iii) operadores del STM capaces de comunicar en toda la zona de cobertura
 - iv) las comunicaciones telefónicas y electrónicas entre los puertos y los centros de control del STM;
- e) once puntos de radiogoniometría en ondas métricas:
 - i) azimutación de las radiocomunicaciones
 - ii) cobertura completa de la costa continental portuguesa
 - iii) datos procedentes de todos los puntos disponibles para los operadores del STM
 - iv) datos radiogoniométricos presentados en las pantallas de los operadores;
- f) seis puntos meteorológicos con:
 - i) anemómetro, termómetro, barómetro, higrómetro, indicador de precipitaciones, sensores de visibilidad
 - ii) datos meteorológicos procedentes de todos los puntos se presentarán a los operadores del STM.

7.2 *Competencia y formación del personal*

La formación dada al personal del ROCA CONTROL cumple las recomendaciones nacionales e internacionales e incluye un estudio general de las medidas de seguridad de la navegación, así como las disposiciones/prescripciones pertinentes nacionales e internacionales (OMI) para respaldar la operación del sistema propuesto.

8 Otros medios de comunicación disponibles en caso de fallo de las instalaciones de las autoridades en tierra

El sistema está concebido para evitar, en lo posible, fallos irreversibles de los equipos que impidan mantener los servicios habituales que presta el ROCA CONTROL.

Los equipos y fuentes de energía más importantes están duplicados, y las instalaciones disponen de grupos electrógenos de emergencia, así como de unidades de alimentación ininterrumpida. Un equipo de mantenimiento que funciona 24 horas al día está preparado para subsanar, en lo posible, cualquier avería que pudiera presentarse.

El sistema está también concebido de manera que si una estación falla la estación adyacente puede proporcionar la cobertura necesaria.

9 Medidas en caso de emergencia o de que un buque no cumpla las prescripciones del sistema

El sistema tiene como objetivo principal mejorar la seguridad de los buques en las aguas costeras portuguesas y frente a éstas, respaldar la organización de la búsqueda y salvamento y proteger y mejorar el medio marino costero, a fin de poder tomar medidas lo más rápido y eficazmente posible si se informa de una emergencia o si no se recibe una notificación de un buque y resulta imposible establecer la comunicación con éste. Se recurrirá a todos los medios posibles para obtener la plena participación de los buques a los que se exige realizar notificaciones.

El sistema de notificación obligatoria para buques COPREP está previsto únicamente para el intercambio de información y no proporciona una autoridad adicional para ordenar cambios en las operaciones del buque. El sistema de notificación se implantará de conformidad con la CONVEMAR, el Convenio SOLAS y otros instrumentos internacionales pertinentes de modo que el sistema de notificación no sirva para evitar el paso de un buque a través de la zona de notificación.

El incumplimiento de estas reglas será punible en virtud del derecho portugués o se notificará al Estado de abanderamiento de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.432(XI) de la OMI: "Cumplimiento del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado."
