

ANEXO 28

**RESOLUCIÓN MSC.250(83)
(adoptada el 8 de octubre de 2007)**

**ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN
OBLIGATORIA PARA BUQUES "A LA ALTURA DE
LA COSTA SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA"**

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 ASIMISMO 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 53º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia";
2. DECIDE que el sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia" (TRANSREP), entrará en vigor a las 0000 horas UTC del 1 de julio de 2008; 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 SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA" (TRANSREP)

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

1.1 El sistema se aplicará a los buques de las siguientes categorías:

- .1 buques que hagan escala en puertos situados en la zona a evitar oriental, a la altura de las costas meridional y sudoccidental de Islandia; y
- .2 buques de arqueo bruto inferior a 5 000 a los que se permita transitar por la zona a evitar oriental, al sur de la latitud 63°45' N, cuando realicen viajes entre puertos de Islandia y no transporten cargas peligrosas o nocivas ni a granel ni en tanques de carga.

De conformidad con el SOLAS 1974, el sistema de notificación obligatoria para buques no se aplica a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada, buques guardacostas ni otros buques que sean propiedad de un Gobierno Contratante o estén explotados por éste y que se destinen exclusivamente a servicios públicos no comerciales de dicho Gobierno. Sin embargo, se alienta a dichos buques a que participen en el sistema de notificación. El sistema de notificación obligatoria para buques no se aplica a los buques pesqueros que tengan derechos de pesca dentro de la zona económica exclusiva (ZEE) de Islandia ni a los buques de investigación.

2 Cobertura geográfica del sistema y número y edición de las cartas de referencia utilizadas para fijar los límites del sistema

El sistema de notificación abarca la zona a evitar propuesta (la zona oriental) a la altura de las costas meridional y sudoccidental de Islandia y delimitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

25)	Faro de Dyrhólaey	63°24',13 N,	019°07',83 W
24)	S de la isla de Surtsey	63°10',00 N,	020°38',00 W
23)	S de la punta de Reykjanes	63°40',90 N,	022°40',20 W
22)	SW de la punta de Reykjanes	63°45',80 N,	022°44',40 W
21)	Parte SE del paso de Húllid	63°47',00 N,	022°47',60 W
20)	Parte NE del paso de Húllid	63°48',00 N,	022°48',40 W
19)	SW de Litla Sandvik	63°49',20 N,	022°47',30 W
18)	A la altura de Sandgerdi	64°01',70 N,	022°58',30 W
8)	NW de la punta de Gardskagi	64°07',20 N,	022°47',50 W
9)	N de la punta de Gardskagi	64°07',20 N,	022°41',40 W
17)	Faro de Gardskagi	64°04',92 N,	022°41',40 W

La carta de referencia, que incluye toda la zona de cobertura del sistema, es la carta de Islandia N° 31, INT 1105 *Dyrhólaey - Snæfellsnes* (nueva edición de junio de 2004), levantada utilizando el datum del sistema geodésico mundial de 1984.

3 Formato y contenido de las notificaciones, horas y situaciones geográficas en que se han de efectuar, autoridad a la que deben enviarse y servicios disponibles

La notificación del buque, cuyo título abreviado es "TRANSREP", se remitirá a la autoridad en tierra, el servicio de tráfico marítimo (STM) de Islandia, que se encuentra en Reykiavik. Las notificaciones deberán elaborarse utilizando transmisiones de voz en VHF.

3.1 Formato

La notificación del buque para la autoridad en tierra se ajustará al formato indicado en el párrafo 5.5. La información solicitada a los buques se basa en el formato de notificación normalizado y en los procedimientos que se indican en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

3.2 Contenido

La notificación que un buque debe remitir a la autoridad de tierra sólo contiene información esencial para cumplir los objetivos del sistema.

He aquí la información que se considera esencial:

A	Nombre del buque, distintivo de llamada y número IMO
C o D	Situación (latitud y longitud o relativa a una marca terrestre)
E	Rumbo
F	Velocidad
G	Puerto de salida
H	Fecha, hora y punto de entrada en el sistema
I	Puerto de destino
K	Fecha, hora y punto de salida del sistema o de salida de un puerto situado dentro de la zona a evitar
L	Derrota proyectada dentro de la zona a evitar

En caso de defecto, contaminación o pérdida de mercancías en el mar, podrá solicitarse más información.

3.3 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

Los buques que entren en la zona a evitar notificarán al STM la hora en que prevén atravesar los límites de la zona que se especifican en el párrafo 2, cuatro horas antes de entrar en ella o cuando salgan de los puertos de la bahía de Faxaflói. Los buques que salgan de puertos situados dentro de la zona a evitar emitirán la notificación a la salida.

3.4 Autoridad

La autoridad en tierra es el servicio de tráfico marítimo (STM) de Islandia, del cual se encarga el Servicio de Guardacostas de dicho país.

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

El SIA vigila los buques detectados y reconocidos, lo cual de ningún modo exime al capitán de su responsabilidad respecto de la seguridad de la navegación.

Al recibir una notificación, el servicio de tráfico marítimo puede facilitar, si así se solicita:

- información sobre las condiciones de navegación; y
- información sobre las condiciones meteorológicas.

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

- .1 TRANSREP se basará en radiocomunicaciones telefónicas en VHF.
- .2 La llamada a la autoridad en tierra se realizará en el canal 70 (16) de VHF.
- .3 No obstante, los buques que no puedan utilizar el canal 70 (16) de VHF para transmitir las notificaciones deberán utilizar la llamada selectiva digital en MF DSC o INMARSAT.
- .4 El idioma utilizado para las comunicaciones será el inglés y, cuando proceda, se utilizarán las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.
- .5 Información que las notificaciones deben contener:

A	Nombre del buque, distintivo de llamada y número IMO
C o D	Situación (latitud y longitud o relativa a una marca terrestre)
E	Rumbo
F	Velocidad
G	Puerto de salida
H	Fecha, hora y punto de entrada en el sistema
I	Puerto de destino
K	Fecha, hora y punto de salida del sistema o de salida de un puerto situado dentro de la zona a evitar
L	Derrota proyectada dentro de la zona a evitar

6 Reglamentación vigente en las zonas de cobertura del sistema

La legislación en vigor incluye la normativa y reglamentos nacionales 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 Instalaciones en tierra de apoyo para el funcionamiento del sistema

El servicio de tráfico marítimo (STM) de Islandia cuenta con:

- el SIA, que cubre la totalidad de la zona a evitar;
- equipo de comunicaciones de VHF, MF, HF e INMARSAT;
- instalaciones para las comunicaciones por teléfono, facsímil y correo electrónico; y
- personal a cargo del sistema: una dotación de personal del servicio de guardacostas 24 horas al día.

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

TRANSREP está proyectado con el grado de redundancia necesario y suficiente para tolerar los fallos normales del equipo.
