

ANEXO 17

RESOLUCIÓN MSC.433(98) (adoptada el 16 de junio de 2017)

DIRECTRICES Y CRITERIOS RELATIVOS A LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

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,

HABIENDO APROBADO en su 63º periodo de sesiones, mediante la resolución MSC.31(63), la regla V/8-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, relativa a los sistemas de notificación para buques, en la que, entre otras cosas, se exige que cuando se apruebe e implante un sistema de notificación para buques de conformidad con las directrices y criterios elaborados por la Organización, dicho sistema sea utilizado por todos los buques,

HABIENDO EXAMINADO, en su 98º periodo de sesiones, la recomendación formulada por el Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento, en su 4º periodo de sesiones,

- 1 APRUEBA las Directrices y criterios revisados relativos a los sistemas de notificación para buques, que figuran en el anexo de la presente resolución;
- 2 INVITA a los Gobiernos que están elaborando sistemas de notificación para buques con objeto de que sean aprobados por la Organización de conformidad con la regla V/11 del Convenio SOLAS a que tengan en cuenta las Directrices y criterios revisados que figuran en el anexo de la presente resolución;
- 3 ALIENTA a los Gobiernos que cuentan con sistemas de notificación para buques a que consideren la posibilidad de utilizar medios de notificación electrónicos automatizados, reconocidos por la Organización, cuando examinen sus sistemas de notificación para buques;
- 4 PIDE al Secretario General que ponga esta resolución en conocimiento de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes de dicho convenio;
- 5 REVOCA las resoluciones MSC.43(64), MSC.111(73) y MSC.189(79).

ANEXO

DIRECTRICES Y CRITERIOS RELATIVOS A LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

ÍNDICE

Preámbulo

- 1 Definiciones
- 2 Consideraciones generales sobre los sistemas adoptados de notificación para buques
 - 2.1 Objetivos
 - 2.2 Comunicaciones
 - 2.3 Autoridad en tierra
 - 2.4 Buques participantes
- 3 Criterios para que los Gobiernos Contratantes planifiquen y propongan sistemas de notificación para buques y los implanten una vez adoptados
 - 3.1 Responsabilidad del Gobierno o los Gobiernos Contratantes
 - 3.2 Planificación o revisión de un sistema de notificación para buques con miras a su adopción
 - 3.3 Presentación a la Organización de propuestas de sistemas de notificación para buques con miras a su adopción
 - 3.4 Implantación de un sistema adoptado de notificación para buques
- 4 Criterios para que la Organización evalúe las propuestas presentadas para su adopción y examine los sistemas adoptados de notificación para buques

DIRECTRICES Y CRITERIOS RELATIVOS A LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

PREÁMBULO

Las presentes directrices y criterios están relacionados con la regla V/11 del Convenio SOLAS, y de conformidad con dicha regla, habrán de ser observados por los Gobiernos Contratantes al planificar y proponer los sistemas de notificación para buques a la Organización para su adopción, así como al implantarlos una vez adoptados. La utilización de los sistemas de notificación para buques que hayan sido adoptados será obligatoria para todos los buques, ciertas categorías de buques o buques que transporten determinadas cargas.

Además de adoptar sistemas obligatorios de notificación para buques, la Organización también puede examinar y reconocer sistemas de notificación para buques que tengan carácter recomendatorio, instándose a los Gobiernos Contratantes a que presenten a la Organización sistemas de esa índole, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS. La Organización recomendará el uso voluntario de tales sistemas en aguas internacionales, siempre que se ajusten tanto como sea posible a lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS y a las presentes directrices y criterios.

1 DEFINICIONES

Las siguientes expresiones se emplean en relación con los sistemas de notificación para buques:

- .1 **Sistema adoptado de notificación para buques:** sistema de notificación para buques (denominado de aquí en adelante el "sistema") que ha sido establecido por uno o varios gobiernos tras haber sido aceptado por la Organización por cumplir todo lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS.
- .2 **Autoridad en tierra:** autoridad o autoridades designadas por uno o varios Gobiernos Contratantes, responsables de la gestión y coordinación de un sistema, la interacción con los buques participantes y el funcionamiento seguro y eficaz del sistema. Dicha autoridad puede, o no, ser la autoridad responsable de un servicio de tráfico marítimo.
- .3 **Interacción entre la autoridad en tierra y los buques participantes:** intercambio de datos entre los buques que participen en un sistema y la autoridad en tierra con el fin de incrementar la seguridad marítima o la protección del medio marino.
- .4 **Cargas potencialmente peligrosas:**
 - .4.1 mercancías clasificadas en el Código internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);
 - .4.2 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);

- .4.3 hidrocarburos definidos en el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .4.4 sustancias nocivas líquidas, según están definidas en el Anexo II del Convenio MARPOL;
- .4.5 sustancias perjudiciales, según están definidas en el Anexo III del Convenio MARPOL; y
- .4.6 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 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS SISTEMAS ADOPTADOS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

2.1 Objetivos

La Organización solo considerará la adopción de sistemas de notificación para buques si se demuestra la necesidad de abordar uno o más de los siguientes aspectos: el incremento de la seguridad de la vida en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y/o el incremento de la protección del medio marino. Tales sistemas podrán, o no, formar parte de un servicio de tráfico marítimo.

2.2 Comunicaciones

2.2.1 Notificaciones

2.2.1.1 Las comunicaciones entre una autoridad en tierra y un buque participante se deberían limitar a la información esencial necesaria para cumplir los objetivos del sistema, y a menos que se trate de una emergencia en la que peligre la seguridad de la vida humana en el mar o represente una amenaza para el medio marino, dicha información no se debería utilizar para ningún otro fin.

2.2.1.2 El sistema de comunicaciones debería permitir el intercambio de información entre la autoridad en tierra y el buque participante. Las comunicaciones deberían ser claras y sencillas, y se debería evitar imponer una carga excesiva a los capitanes, oficiales de guardia y prácticos. Si se utilizan las comunicaciones verbales el idioma debería permitir que la autoridad en tierra y el buque participante se comprendan mutuamente con claridad. Cuando existan dificultades lingüísticas, y especialmente cuando así lo pida el capitán o la autoridad en tierra, se debería emplear un idioma convenido mutuamente o el inglés, sirviéndose de las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas.*

2.2.1.3 La notificación inicial que se requiere de un buque que entra en el sistema se debería limitar en general al nombre del buque, el distintivo de llamada, el número IMO de identificación, si procede, y la situación.

2.2.1.4 También podrá pedirse información complementaria en la notificación inicial si en la propuesta de adopción se justifica que tal información es necesaria para garantizar el funcionamiento eficaz del sistema. Tal información complementaria podrá incluir, por ejemplo, el movimiento previsto del buque en la zona abarcada por el sistema, cualquier deficiencia de

* Véase la resolución A.918(22): "Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas".

funcionamiento o dificultad que afecte al buque y, como se dispone en el párrafo 1.4, las categorías generales de las cargas potencialmente peligrosas que haya a bordo.

2.2.1.5 En caso de emergencia o de amenaza al medio marino, la autoridad en tierra podrá pedir al buque participante que facilite lo antes posible los pormenores precisos de las cargas potencialmente peligrosas, indicando su ubicación a bordo del buque.

2.2.1.6 El sistema debería estar planificado de manera que la información pueda transmitirse con rapidez y seguridad y del modo más eficaz.

2.2.2 Consideraciones técnicas

2.2.2.1 Se debería garantizar la fiabilidad de las comunicaciones y la disponibilidad de frecuencias de comunicación. Las autoridades en tierra deberían, si es posible, considerar la posibilidad de utilizar medios de notificación electrónicos automatizados, reconocidos por la Organización, para reducir la carga que supone las notificaciones de los buques.

2.2.2.2 Se debería prestar gran atención al formato y la estructura del mensaje, así como a la modalidad de la transmisión. Las comunicaciones deberían efectuarse de conformidad con la resolución A.851(20) sobre notificación para buques, teniendo en cuenta otras directrices, criterios, reglamentos o instrumentos pertinentes elaborados por la Organización. De ser posible, los sistemas deberían automatizarse utilizando los medios electrónicos disponibles, reconocidos por la Organización.

2.3 Autoridad en tierra

2.3.1 Los diversos objetivos, la zona de cobertura y la complejidad del sistema dictarán la cantidad de personal necesario de la autoridad en tierra, así como la titulación y nivel de formación de los operadores. Tales normas deberían tener en cuenta, según proceda, las recomendaciones de la Organización*.

2.3.2 A fin de comunicarse con los buques participantes en el sistema, la autoridad en tierra debería estar equipada con instalaciones radioeléctricas compatibles con las prescripciones del capítulo IV del Convenio SOLAS "Radiocomunicaciones", y con otros medios electrónicos, reconocidos por la Organización, necesarios para cumplir los objetivos del sistema.

2.3.3 La autoridad en tierra debería poder retransmitir sin demora información de socorro, seguridad marítima o amenazas al medio marino, a las autoridades marítimas nacionales o internacionales apropiadas, a fin de que se puedan iniciar las medidas de respuesta.

2.3.4 Siempre que sea necesario para el funcionamiento del sistema, la autoridad en tierra debería contar con una base de datos que tenga capacidad para conservar, actualizar, complementar y recuperar la información una vez notificada. La información conservada en el sistema se debería poner a disposición de las autoridades necesarias, solo de manera selectiva y segura, a fin de responder a situaciones de socorro, seguridad marítima o amenazas al medio marino.

2.4 Buques participantes

2.4.1 Los buques participantes en un sistema que exija la notificación a una autoridad en tierra, deberían hacerlo sin demora al entrar en la zona abarcada por el sistema y, en caso necesario, al abandonar dicha zona, de conformidad con lo dispuesto en cada sistema así

* Véase la resolución A.857(20): "Directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo".

adoptado. Podrá exigirse que un buque efectúe una notificación o proporcione información adicional para actualizar o modificar una notificación anterior.

2.4.2 Los fallos del equipo de radiocomunicaciones de un buque, o de otros medios electrónicos, reconocidos por la Organización, no se deberían considerar en sí un incumplimiento de las reglas de un sistema de notificación. No obstante, el capitán del buque debería procurar restablecer la comunicación lo antes posible. En caso de que un fallo técnico impida que un buque efectúe una notificación, el capitán debería dejar constancia del hecho y de las razones de tal falta de notificación en el diario de navegación del buque.

3 CRITERIOS PARA QUE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES PLANIFIQUEN Y PROPONGAN SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES Y LOS IMPLANTEN UNA VEZ ADOPTADOS

3.1 Responsabilidad del Gobierno o los Gobiernos Contratantes

Es responsabilidad del Gobierno o los Gobiernos Contratantes planificar, proponer a la Organización e implantar los sistemas o enmiendas a dichos sistemas.

3.2 Planificación o revisión de un sistema de notificación para buques con miras a su adopción

3.2.1 El Gobierno o los Gobiernos Contratantes deberían establecer los objetivos y definir claramente la zona que abarcará el sistema en cuestión. Toda la información necesaria para que los navegantes utilicen eficazmente dicho sistema se debería transmitir a las administraciones marítimas y autoridades hidrográficas competentes, por lo menos seis meses antes de la fecha de implantación.

3.2.2 Al planificar o revisar un sistema, los Gobiernos Contratantes deberían tener en cuenta los factores siguientes:

- .1 elementos hidrográficos y meteorológicos, tales como vientos y corrientes dominantes, bajos movedizos, riesgos locales, ayudas a la navegación y visibilidad;
- .2 características del tráfico marítimo, incluidos la densidad de dicho tráfico, los sistemas conflictivos de navegación, los pasos estrechos, las zonas en que converjan o se crucen los buques, los expedientes de siniestros marítimos, las categorías de buques que naveguen en la zona, la interferencia del tráfico marítimo con otras actividades marítimas, y los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas o ciertas clases y cantidades de combustible líquido;
- .3 consideraciones ambientales;
- .4 prescripciones sobre el equipo y métodos de comunicación y tratamiento de datos buque-tierra, de modo que se garantice la fiabilidad y la claridad de las comunicaciones entre la autoridad en tierra y los buques participantes;
- .5 instalaciones en tierra (incluidos el soporte físico y el soporte lógico), la titulación y formación requeridas del personal necesario para el funcionamiento del sistema propuesto; y

- .6 interfaces de procedimientos y comunicaciones del sistema con otros sistemas de seguridad marítima o de lucha contra la contaminación, incluido todo sistema de notificación para buques adyacente.

3.2.3 Al planificar un sistema, el Gobierno Contratante debería considerar si existe o hay que establecer una autoridad, conforme a la legislación nacional, encargada de determinar las infracciones de los requisitos propuestos de un sistema.

3.3 Presentación a la Organización de propuestas de sistemas de notificación para buques con miras a su adopción

Los sistemas y las enmiendas correspondientes deberían proponerse a la Organización con miras a su adopción. Las propuestas deberían incluir lo siguiente:

- .1 objetivos y necesidad demostrada del sistema propuesto;
- .2 categorías de buques a los que se exige participar en el sistema;
- .3 información pertinente relativa a los elementos hidrográficos y meteorológicos, las características del tráfico marítimo y cualquier aspecto ambiental de la zona;
- .4 la representación del sistema de organización del tráfico en una carta náutica (o tipo de carta náutica) y una descripción del mismo que incluya las coordenadas geográficas. Esas coordenadas se deberían indicar siguiendo el dátum WGS 84. Además, si la carta náutica está levantada utilizando un dátum diferente del WGS 84, las coordenadas se deberían dar también según el mismo dátum que la carta náutica;
- .5 formato y contenido de las notificaciones requeridas, horas y lugares geográficos en que han de hacerse las notificaciones, autoridad en tierra a la que deberían enviarse dichas notificaciones y, en caso de que existan, los servicios disponibles;
- .6 información que se facilitará al buque participante y procedimientos que habrán de seguirse;
- .7 equipo de comunicación propuesto para el sistema, incluidas las frecuencias en que se deberían transmitir las notificaciones y la información que se haya de incluir;
- .8 reglas y reglamentos pertinentes en vigor en la zona abarcada por el sistema propuesto;
- .9 instalaciones en tierra (incluidos el soporte físico y el soporte lógico), y titulación y formación requeridas del personal necesario para el funcionamiento del sistema propuesto;
- .10 resumen de las medidas aplicadas hasta la fecha, en caso de que las haya, y motivos por los que se consideran inadecuadas;
- .11 información sobre los procedimientos aplicables en caso de fallo de las instalaciones de comunicación de la autoridad en tierra;

- .12 descripción, si procede, de los planes que se hayan preparado para responder a una emergencia que ponga en peligro la seguridad de la vida humana en el mar o amenace al medio marino;
- .13 pormenores de las medidas que han de adoptarse de conformidad con lo dispuesto en 3.4.1.5 si un buque no cumple lo prescrito en el sistema;
- .14 referencia a la norma pertinente sobre intercambio de datos, de ser aplicable;
- .15 disposición necesaria para examinar las directrices sobre gestión de los riesgos cibernéticos, adoptadas por la Organización,* de ser aplicable;
- .16 examen de la notificación automatizada por parte de los buques mediante medios electrónicos, reconocida por la Organización, para reducir la carga en cuanto a la notificación por los buques; y
- .17 fecha propuesta de entrada en vigor del sistema de notificación, que debería ser lo antes posible, pero no antes de que hayan transcurrido seis meses desde su adopción por la Organización;

3.4 Implantación de un sistema adoptado de notificación para buques

3.4.1 Al implantar un nuevo sistema, los Gobiernos Contratantes deberían:

- .1 garantizar que se proporcione a la autoridad en tierra el equipo y las instalaciones necesarias para cumplir eficazmente los objetivos del sistema;
- .2 dotar a la autoridad en tierra del personal con la titulación y formación debidas para que pueda llevar a cabo las tareas exigidas;
- .3 establecer procedimientos operativos para situaciones normales y de emergencia;
- .4 facilitar oportunamente a los navegantes detalles completos de las prescripciones que han de cumplirse y de los procedimientos que han de seguirse en la zona abarcada por el sistema. Dicha información debería incluir las categorías de buques a los que se exige participar, las zonas de aplicación, las horas y lugares geográficos en que han de hacerse las notificaciones, el formato y contenido de las notificaciones requeridas, la autoridad en tierra responsable del funcionamiento del sistema, toda información que haya de facilitarse a los buques participantes y, en caso de que existan, los tipos de servicios disponibles; y
- .5 determinar si el incumplimiento de un sistema será considerado un delito objeto de las medidas oportunas con arreglo a la legislación nacional y de conformidad con las disposiciones de la regla V/11 del Convenio SOLAS; no obstante, se debería considerar que un fallo técnico del equipo de comunicaciones de una autoridad en tierra o de un buque constituye una defensa ante tales medidas.

* Circular MSC-FAL.1/Circ.3: "Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos".

3.4.2 Las Administraciones deberían exigir que sus buques cumplan lo prescrito en los sistemas adoptados. Las Administraciones que hayan recibido información sobre la presunta infracción de un sistema por parte de un buque que enarbole su pabellón deberían proporcionar al gobierno que haya notificado dicha infracción los pormenores de las medidas pertinentes adoptadas.

4 CRITERIOS PARA QUE LA ORGANIZACIÓN EVALÚE LAS PROPUESTAS PRESENTADAS PARA SU ADOPCIÓN Y EXAMINE LOS SISTEMAS ADOPTADOS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

4.1 La Organización examinará toda propuesta de sistema que reciba de uno o varios Gobiernos Contratantes.

4.2 Al evaluar cada propuesta, la Organización debería tener en cuenta la información facilitada de conformidad con 3.3.

4.3 Si la Organización determina que la propuesta de un sistema no satisface lo prescrito en la regla V/11 del Convenio SOLAS o en las presentes directrices y criterios, tal propuesta se devolverá al Gobierno o Gobiernos Contratantes correspondientes.

4.4 La Organización debería proporcionar un foro para examinar y volver a evaluar los sistemas, según sea necesario, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre tales sistemas. Los elementos que se han de examinar pueden incluir la fiabilidad del sistema de comunicaciones y la información solicitada. Se insta a los Gobiernos Contratantes cuyos buques participen en tales sistemas a que pongan en conocimiento de la Organización toda inquietud sobre el funcionamiento de un sistema de modo que puedan recomendarse los ajustes necesarios.

4.5 La Organización determinará la fecha de entrada en vigor en que comenzará a funcionar el sistema, que debería ser lo antes posible, pero no antes de seis meses después de la fecha de su adopción.

4.6 Al evaluar las propuestas para la adopción de un sistema, la Organización debería tener en cuenta los recursos técnicos y financieros disponibles de los Gobiernos Contratantes de países en desarrollo, y de aquellos con economías en transición.
