



SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES  
Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO  
9º periodo de sesiones  
Punto 19 del orden del día

COMSAR 9/19  
23 febrero 2005  
Original: INGLÉS

## INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

### Índice

<b>Sección</b>	<b>Página</b>
1 GENERALIDADES	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)	10
4 CUESTIONES RELATIVAS A LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS TRATADAS POR LA UIT	21
5 SERVICIOS SATELITARIOS (INMARSAT Y COSPAS-SARSAT)	25
6 RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA, INCLUIDOS FALSOS ALERTAS E INTERFERENCIAS	29
7 CUESTIONES RELATIVAS A BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE 1979 Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMSSM	30
8 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y LAS TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS	35
9 EXAMEN DEL MANUAL IAMSAR	36
10 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO	37
11 EXAMEN DEL CÓDIGO NGV 2000 Y ENMIENDAS AL CÓDIGO DSC Y AL CÓDIGO NGV 1994	38
12 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	40

Por economía del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

		<b>Página</b>
13	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO	55
14	EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN Y DEL CONVENIO DE SALVAMENTO MARÍTIMO RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	58
15	RECOMENDACIONES PARA LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA DE ALTO RIESGO POR EMBARCACIONES DE AVENTURA	58
16	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL COMSAR 10	59
17	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2006	62
18	OTROS ASUNTOS	62
19	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	66

### LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 8B DEL UIT-R SOBRE AVANCES EN LOS SISTEMAS Y TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS
- ANEXO 2 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DEL JAPÓN Y DE VENEZUELA Y DEL OBSERVADOR DEL CILC
- ANEXO 3 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC [ ](80) SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.801(19) - PROVISIÓN DE SERVICIOS RADIOELÉCTRICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM)
- ANEXO 4 DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 8B DEL UIT-R SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA RECOMENDACIÓN UIT-R M.1467
- ANEXO 5 DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 8B DEL UIT-R Y EL COMITÉ TÉCNICO 80 DE LA CEI SOBRE EL EXAMEN DE LA COMPLEJIDAD DEL SISTEMA LSD
- ANEXO 6 MANDATO PARA EL GRUPO MIXTO OMI/UIT DE EXPERTOS EN CUESTIONES DE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS
- ANEXO 7 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE EL CESE DE LOS SERVICIOS INMARSAT-E POR INMARSAT LTD.
- ANEXO 8 PROYECTO DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO IV (RADIOCOMUNICACIONES) DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 9 MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL EXAMEN DE LA RESOLUCIÓN A.888(21)
- ANEXO 10 MANDATO PARA EL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE SU 12ª REUNIÓN
- ANEXO 11 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE NO SEAN DE TRANSBORDO RODADO QUE SE BENEFICIARÍAN SI ESTUVIERAN EQUIPADOS CON EL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA
- ANEXO 12 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MANUAL IAMSAR
- ANEXO 13 PROYECTO DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO 14 (RADIOCOMUNICACIONES) DEL CÓDIGO NGV 2000

- ANEXO 14 ANTEPROYECTO DE ENMIENDA AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 15 PROYECTO DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA INTERNACIONAL DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES
- ANEXO 16 MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LA LRIT
- ANEXO 17 MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE
- ANEXO 18 PROYECTO DE CIRCULAR MSC RELATIVA A LAS ORIENTACIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD PARA LOS VIAJES OCEÁNICOS DE EMBARCACIONES REGLAMENTADAS
- ANEXO 19 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 10

## 1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento celebró su 9º periodo de sesiones en la sede de la Organización del 7 al 11 de febrero de 2005, bajo la presidencia del Sr. U. Hallberg (Suecia).

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los siguientes países:

ALEMANIA	ISLANDIA
ANGOLA	ISLAS MARSHALL
ARABIA SAUDITA	ISRAEL
ARGELIA	ITALIA
ARGENTINA	JAPÓN
AUSTRALIA	LETONIA
BAHAMAS	LIBERIA
BAHREIN	LITUANIA
BÉLGICA	MALTA
BRASIL	MARRUECOS
BULGARIA	MÉXICO
CANADÁ	NIGERIA
CHIPRE	NORUEGA
COLOMBIA	PAÍSES BAJOS
CÔTE D'IVOIRE	PANAMÁ
CROACIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
CHILE	PORTUGAL
CHINA	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA POPULAR
EGIPTO	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESPAÑA	RUMANIA
ESTADOS UNIDOS	SINGAPUR
ESTONIA	SUDÁFRICA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	TÚNEZ
FINLANDIA	TURQUÍA
FRANCIA	TUVALU
GRECIA	UCRANIA
INDONESIA	URUGUAY
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	VANUATU
IRLANDA	VENEZUELA

así como el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (China)

1.3 También enviaron representantes los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS  
REFUGIADOS (ACNUR)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)

1.4 A la reunión asistieron asimismo observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)  
COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (CCE)  
ACUERDO RELATIVO AL PROGRAMA INTERNACIONAL COSPAS-SARSAT  
(COSPAS-SARSAT)  
CONFERENCIA EUROPEA DE ADMINISTRACIONES DE CORREOS Y  
TELECOMUNICACIONES (CEPT)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)  
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES  
LIBRES (CIOSL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (IALA)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN  
(IACS)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)  
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA (IMHA)  
UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (UMM)

### **Discurso de apertura del Secretario General**

1.5 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General hizo referencia a la imagen del transporte marítimo entre la clase política y el público en general y manifestó que la contribución de este sector a la economía mundial y a la comunidad en su conjunto no se valora debidamente, aún cuando el transporte marítimo garantice en general la seguridad, protección y eficacia así como el respeto del medio ambiente. El Secretario General pidió a todos los que se interesan por este sector que trabajen juntos para cambiar esa percepción equivocada y promocionar el lema del Día Marítimo Mundial para 2005: **"El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial"**, que se ha elegido para subrayar el papel del transporte marítimo en la actualidad y el progreso realizado en términos de seguridad y respeto del medio ambiente.

El Secretario General se refirió también a la adopción de las enmiendas a los convenios SOLAS y SAR y de las directrices conexas sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar, elaboradas por el COMSAR 8 que complementan la obligación de los capitanes de prestar asistencia a las personas en peligro en el mar y obligan a los Gobiernos a coordinarse y colaborar entre sí de manera que los buques que proporcionan asistencia, embarcando a personas en peligro, se vean relevadas de sus obligaciones con un mínimo de desviación de la travesía prevista. El Secretario General opinó que dichas enmiendas y las directrices conexas, la adopción del Manual NAVTEX revisado, así como las enmiendas propuestas al Manual IAMSAR constituyen hitos en los intentos de la OMI por mantener actualizadas las normas operacionales a efectos de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y de proporcionar a los Gobiernos, propietarios de buques y a la gente del mar en general un asesoramiento idóneo en todas sus actividades.

Respecto de las medidas para mejorar la protección marítima, el Secretario General manifestó que se esperaba que el Comité examinara las cuestiones técnicas relacionadas con la elaboración de un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, a fin de ayudar al Comité a realizar progresos en el examen de esta cuestión, en su periodo de sesiones de mayo, antes de que se adopten las enmiendas pertinentes al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS. En el mismo contexto, y de particular importancia para los capitanes y los marinos, puede considerarse la prioridad de las señales del sistema de alerta de protección del buque y la elaboración de un protocolo para someter a ensayo dichos sistemas.

Recordando que, en el curso de su labor sobre la seguridad de los buques de pasaje, el MSC había aprobado criterios relativos al umbral de los daños en caso de siniestro para el retorno de los buques a puerto, incluido el tiempo durante el cual el buque deberá permanecer habitable para que tenga lugar la evacuación y el tiempo para el rescate, el Secretario General puso de relieve que dichos criterios eran de una importancia fundamental puesto que guiarían al Subcomité en la elaboración, desde su propia perspectiva, de las prescripciones pertinentes para los buques de pasaje que les permitan mantener sus sistemas esenciales y retornar a puerto en condiciones de seguridad.

El Secretario General reconoció que desde su establecimiento, en 1993, el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre armonización de los sistemas aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento había desempeñado un importante papel en el desarrollo de un marco reglamentario y administrativo de apoyo mutuo para el sistema mundial SAR, mediante la elaboración de enmiendas al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, al Manual IAMSAR y al anexo 12 del Convenio de la OACI, así como merced a la elaboración de varias directrices conexas.

En respuesta a la recomendación de la Conferencia de Florencia 2000 sobre búsqueda y salvamento y el SMSSM, de que se deberían establecer RCC marítimos regionales en lugares estratégicos a lo largo de la costa africana en los océanos Índico y Atlántico, el Secretario General recordó a los delegados que el año anterior se había establecido un Fondo internacional SAR bajo la forma de fondo fiduciario de donantes múltiples, en cumplimiento de la propuesta del Subcomité que habían refrendado el MSC y el Consejo. El Secretario General aprovechó la oportunidad para agradecer su generosidad a todos los donantes y a quienes habían prometido contribuciones, sumó su voz a la del Consejo para pedir a los posibles donantes que se manifestaran, a fin de permitir que la Organización pueda ayudar aún más a los países en desarrollo a mejorar sus capacidades de búsqueda y salvamento marítimo y a ocupar, de esta manera, una posición más firme para contribuir a la eficaz implantación del plan mundial SAR. Se refirió específicamente al reciente compromiso de Inmarsat Ltd. de proporcionar al MRCC

regional de Mombasa y a sus dos MRSC dependientes, de las Seychelles y de Tanzania, un valioso equipo de comunicaciones. El Secretario General también agradeció a Inmarsat Ltd. sus demás promesas financieras para el fondo.

En sus conclusiones finales, al referirse al desastre ocasionado por el tsunami en el océano Índico, el Secretario General recordó que, desde el principio, la OMI se había unido al resto del mundo para expresar su horror y pesar ante tan espantoso suceso y aprovechó la oportunidad, una vez más, para transmitir el más profundo sentimiento de pesar de la Organización a todas las víctimas de esta tragedia. El Secretario General informó al Subcomité de que se había establecido un Fondo de socorro marítimo para las víctimas del tsunami, a través del cual se canalizarían las contribuciones de la Organización y del sector naviero en su conjunto hacia el organismo de las Naciones Unidas para el socorro en caso de desastres y que, hasta la fecha, se habían recibido aproximadamente 35 000 libras esterlinas, por las que dio las gracias a los donantes, incluidos el personal y los intérpretes.

El Secretario General informó al Subcomité de que, como consecuencia de las actividades antes mencionadas, la OMI había elaborado un plan conjunto sobre la adopción de medidas futuras con la Asociación Internacional de Señalización Marítima y la Organización Hidrográfica Internacional. Además, puesto que la crisis había dado paso a las etapas de recuperación y de restablecimiento, las tres organizaciones, junto con la Organización Meteorológica Mundial, centrarían principalmente su atención en asegurar la integridad de la infraestructura náutica marítima para así garantizar una navegación segura de los buques, incluidos los que transportan suministros de socorro que se necesitan con urgencia. También comunicó que la OMI había respondido afirmativamente a una petición del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente para que envíe dos expertos de la OMI que prestarán ayuda a efectos del establecimiento, en Indonesia, de un centro para casos de crisis relacionadas con el medio ambiente, y que la Organización seguía dispuesta a desempeñar un papel en la elaboración de un sistema de alerta temprana de tsunamis para el océano Índico.

El Secretario General tomó nota del pleno apoyo de la totalidad del sector naviero y de su disposición para brindar nueva ayuda dondequiera que resulte práctico y apropiado, no sólo para restaurar y rehabilitar la región siniestrada sino, lo que es más importante, para restablecer la esperanza y la fe en la humanidad entre la gente de los países afectados y hacer saber a sus niños que no están solos y no habrán de quedar desamparados.

### **Observaciones del Presidente**

1.6 En su respuesta, el Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras de orientación y aliento y le aseguró que sus consejos y peticiones recibirían la consideración necesaria en las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo.

### **Adopción del orden del día y cuestiones conexas**

1.7 El Subcomité adoptó el orden del día (COMSAR 9/1) enmendando su punto 13 "Seguridad de los buques de pasaje", de conformidad con lo aprobado por el MSC 79 y acordó, en términos generales, que la labor del Subcomité debería guiarse por las anotaciones al programa y al orden del día provisional (COMSAR 9/1/1) enmendado. El orden del día del periodo de sesiones adoptado, junto con la lista de documentos relacionados con cada punto del mismo, figura en el documento COMSAR 9/INF.16.



## **2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI**

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas sobre su labor por el MSC 78, el FAL 31, el NAV 50, el C 92, el C 93 y el MSC 79, que se recogen en los documentos COMSAR 9/2, COMSAR 9/2/1 y COMSAR 9/2/2 y del resultado de la labor del STW 36, presentado verbalmente por la Secretaría y los tuvo en cuenta en sus deliberaciones al abordar los puntos del día pertinentes.

### **Método de trabajo relacionado con los nuevos puntos del programa de trabajo**

2.2 Como se indica en el párrafo 32 del documento COMSAR 9/2/2, el Subcomité tomó nota de que el MSC 78 había convenido en que la decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un Subcomité no significa que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Así pues, si el Comité decide incluir un punto en el programa de trabajo de un Subcomité, el examen detallado de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de las prescripciones y recomendaciones pertinentes, corresponderían al Subcomité interesado.

### **Nuevo procedimiento de presentación de informes**

2.3 Con respecto al nuevo procedimiento de presentación de informes, el Subcomité tomó nota de que el MSC 79, teniendo en cuenta el punto de vista del MSC 52, al cual había adherido el C 93, había decidido suspender dicho nuevo procedimiento y restablecer el anterior, con efecto inmediato.

### **Resultados del C 92**

2.4 El Subcomité tomó nota de que en su 92º periodo de sesiones el Consejo:

- .1 aprobado las Directrices para el acceso de los medios de comunicación a las reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares;
- .2 pedido a los órganos de la OMI que siguieran dichas Directrices al aplicar sus reglamentos en cuanto a las solicitudes de los medios de comunicación para asistir a sus reuniones;
- .3 tomado nota de que se establecerían sistemas de acreditación para permitir el acceso automático de los representantes de medios de comunicación especializados en cuestiones marítimas a las reuniones de la OMI y pedido al Secretario General que cuando se estableciera dicho sistema, se tuvieran en cuenta sistemas similares que ya funcionan en otros ámbitos (por ejemplo, en las Naciones Unidas);
- .4 decidido que la distribución de copias impresas de los documentos de las reuniones a los Estados Miembros de la OMI, se limitara a una copia por delegación a partir del 1 de julio de 2004, a reserva de cierta flexibilidad, en reconocimiento del hecho de que algunos Estados Miembros pueden tener dificultades para acceder a los documentos en la página IMODOCS del sitio de la OMI en la red; y
- .5 decidido que, a partir del 1 de julio de 2004, las organizaciones no gubernamentales no recibirían documentos de la reunión en copia impresa.

### **3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)**

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PLAN GENERAL DEL SMSSM**

3.1 El Subcomité tomó nota de que, de conformidad con sus instrucciones y utilizando la información proporcionada por los Gobiernos con posterioridad a febrero de 2004, la Secretaría había publicado el documento de corrección Corr.10 para enmendar la circular GMDSS/Circ.8 (Plan general) en julio de 2004. Los países que habían proporcionado información para dicha circular eran los siguientes: Brasil, México, Noruega, Rumania, Federación de Rusia, Suecia, Ucrania y Estados Unidos.

3.2 La Secretaría informó al Subcomité de que, desde la publicación de la circular GMDSS/Circ.8/Corr.10, había recibido información actualizada de Ecuador, Estonia, Groelandia (Dinamarca), Hong Kong (China), Noruega, Sudáfrica y Uruguay, en su mayoría relativa al establecimiento de zonas marítimas A1/A2 y de instalaciones NAVTEX. La Secretaría prevía publicar la circular GMDSS/Circ.8/Corr.11 en marzo de 2005.

3.3. Tomando nota de la información que antecede, el Subcomité pidió a los Estados Miembros que comprobaran los datos correspondientes a sus respectivos países, en la circular GMDSS/Circ.8 y correcciones subsiguientes, para asegurarse de su exactitud y que presentaran a la Secretaría lo antes posible toda enmienda necesaria y respondieran a la circular MSC/Circ.684, si aún no lo habían hecho.

#### **DISPOSICIONES PARA LA COORDINACIÓN DE LOS ASPECTOS OPERACIONALES Y TÉCNICOS DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA (ISM), INCLUIDO EL EXAMEN DE LOS DOCUMENTOS CONEXOS**

3.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78:

- .1 había adoptado el Manual NAVTEX revisado propuesto, y aprobado la circular MSC/Circ.1122 conexas, tras decidir que el Manual revisado debería entrar en vigor el 1 de enero de 2006; y
- .2 había aprobado la circular COMSAR/Circ.34 en la que se aclara la utilización de los caracteres NAVTEX B<sub>3</sub> B<sub>4</sub> = 00 y las zonas de servicio NAVTEX.

3.5 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el Presidente del Panel coordinador NAVTEX (COMSAR 9/INF.7) en la que se resumen las cuestiones que actualmente aborda el Panel así como sus decisiones y actividades desde la celebración del COMSAR 8.

#### **INFORME DE LA 14ª REUNIÓN SOBRE COOPERACIÓN REGIONAL PARA EL SMSSM EN LOS MARES BÁLTIICO Y DE BARENTS (BBRC/GMDSS-14)**

3.6 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada por Letonia (COMSAR 9/INF.5) respecto del informe de la 14ª reunión sobre cooperación regional para el SMSSM en los mares Báltico y de Barents (BBRC/GMDSS-14).

## UTILIZACIÓN DE LA IDBE EN ONDAS HECTOMÉTRICAS Y DECAMÉTRICAS

3.7 El Subcomité sometió a un breve examen el documento COMSAR 9/3 (Dinamarca), en el que se enumeran varios aspectos relativos a las operaciones y el funcionamiento de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (IDBE) y se indica la necesidad de mantenerla como elemento del SMSSM, y decidió remitir el asunto al grupo de trabajo sobre el SMSSM para que lo estudie detalladamente a fin de asesorar al Pleno al respecto.

### Informe del grupo de trabajo

3.8 Al examinar las partes pertinentes del informe del grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 9/WP.4, sección 3), el Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo también había examinado las cuatro opciones propuestas por Dinamarca (COMSAR 9/3, párrafo 18) en relación con la posibilidad de conservar la IDBE como elemento del SMSSM, a saber:

- .1 mantener la IDBE como elemento del SMSSM, y no introducir ningún cambio en las prescripciones existentes sobre el equipo que debe llevarse;
- .2 mantener la IDBE como elemento opcional del SMSSM, por ejemplo para su utilización a bordo de buques especiales de búsqueda y salvamento, pero modificando la capacidad, de modo que la IDBE no tenga carácter obligatorio en las prescripciones sobre el equipo que debe llevarse en relación con las instalaciones de ondas decamétricas y hectométricas a efectos del SMSSM;
- .3 sustituir la IDBE por otro sistema de comunicaciones que sea adecuado y básicamente ofrezca capacidades funcionales equivalentes o análogas al sistema de IDBE existente, incluido el modo de radiodifusión de corrección de errores sin canal de retorno; y
- .4 suprimir por completo la utilización de la IDBE en ondas decamétricas y hectométricas como elemento del SMSSM.

3.9 No obstante, dada la complejidad de la cuestión, el Subcomité estuvo de acuerdo en que ninguna de las opciones mencionadas podría constituir una solución satisfactoria. En relación con la utilización actual de la IDBE, el Subcomité consideró que ésta se utiliza actualmente para la radiodifusión de la ISM, las notificaciones para buques, los partes meteorológicos y las comunicaciones de tipo comercial, por ejemplo, por las flotas pesqueras. Se observó que todas estas funciones podrían, en principio, ser facilitadas por otro tipo de tecnología de comunicación de datos. Sin embargo, la cuestión del cumplimiento con el SMSSM tendría que examinarse antes de estar en condiciones de suprimir por completo la exigencia de utilizar la IDBE.

3.10 El Subcomité estuvo de acuerdo también en que la IDBE no se usaba para las comunicaciones de socorro en las zonas marítimas A1, A2 y A3. Asimismo observó que no se contaba con ninguna información de que hubieran surgido problemas por motivos de idioma en situaciones de socorro.

3.11 El Subcomité convino asimismo en que la IDBE sería útil para facilitar las comunicaciones de socorro en determinadas situaciones en las zonas marítimas A4, cuando ya no sean fiables otros medios de comunicación. No obstante, esta función podría conservarse mediante el uso de frecuencias especiales de socorro y seguridad en ondas decamétricas únicamente.

3.12 En cuanto a la sustitución de la IDBE para las comunicaciones generales, el Subcomité señaló que las tecnologías digitales modernas podrían tener muchas ventajas con respecto a los tipos de servicio disponibles. No obstante estos nuevos servicios recurrirían más intensamente al espectro actualmente disponible, por lo que sería necesario revisar el uso específico indicado en los apéndices 17 a 25 del Reglamento de Radiocomunicaciones y estudiar otras posibilidades con respecto a la cuestión del uso compartido del espectro con otros servicios de radiocomunicaciones.

3.13 Con miras a facilitar orientaciones para la futura labor de la OMI y la UIT sobre el uso de la IDBE y sus repercusiones respecto de la utilización del espectro, el Subcomité llegó a las conclusiones siguientes:

- .1 no era necesario retener la IDBE por el motivo inicial, es decir, superar las dificultades resultantes del uso de idiomas diferentes;
- .2 un sistema de ondas decamétricas que pueda transmitir datos de tierra a buque era necesario para distribuir la ISM en las zonas marítimas A4;
- .3 se requería un sistema para las comunicaciones de carácter general en ondas decamétricas, capaz de transmitir datos para la comunicación de observaciones e informes de la situación, procedentes de los buques en la zona marítima A4;
- .4 se deben suprimir las prescripciones relativas a la obligación de llevar equipo de IDBE en la zona marítima A3, a condición de que se prevea un periodo de transición adecuado y de que las instalaciones actuales no queden inmediatamente fuera de servicio por esta supresión;
- .5 debido a que el uso de la IDBE estaba mucho más difundido que la comunicación verbal, la IDBE no debería suprimirse inmediatamente en la zona marítima A4 para el seguimiento de las comunicaciones de socorro;
- .6 se debía respaldar el desarrollo de nuevas tecnologías para sistemas capaces de transmitir datos en bandas de ondas hectamétricas/decamétricas;
- .7 era aceptable que esta nueva tecnología utilice frecuencias actualmente atribuidas a la IDBE (excluyendo, por el momento, las frecuencias reservadas a las comunicaciones de socorro).

3.14 El Subcomité observó que en los puntos indicados anteriormente, la expresión "sistemas capaces de transmitir datos" incluía tanto las nuevas tecnologías como la IDBE actual, señaló también que los puntos anteriores abarcaban, pero no se limitaban a ellas, las prescripciones sobre el equipo que procede llevar a bordo del capítulo IV del Convenio SOLAS. El Subcomité aprobó la declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 8B del UIT-R, sobre el desarrollo de sistemas y tecnologías de radiocomunicaciones marítimas que figura en el anexo 1, a fin de que sirva de orientación en la futura labor del Grupo de trabajo 8B, y pidió a la Secretaría que la remita a la reunión de abril del Grupo de trabajo 8B. Se pidió al Comité que refrende la decisión adoptada.

3.15 El Subcomité también acordó que si se introducían cambios con respecto a la IDBE, esto quizá requeriría enmiendas al Reglamento de Radiocomunicaciones y que sería necesario

someter las contribuciones a las comisiones de estudio del UIT-R encargadas de temas relacionados con la CMR, antes del verano del 2006. El Subcomité observó que era necesario obtener la aprobación del Comité antes de revisar el capítulo IV del Convenio SOLAS por lo que respecta a las prescripciones aplicables a la IDBE y que sería necesario que las Administraciones pidieran estas revisiones al Comité.

3.16 El Subcomité también recomendó que los Estados Miembros tomaran medidas cuanto antes para examinar el futuro papel de los sistemas de IDBE y para presentar observaciones a los órganos técnicos adecuados de la OMI y de la UIT, teniendo en cuenta las conclusiones enumeradas en el párrafo 3.13 *supra*.

### **Reunión especial en respuesta al desastre provocado por el tsunami en el océano Índico**

3.17 Tras los catastróficos sucesos producidos a raíz del tsunami en el océano Índico del 26 de diciembre de 2004, el 9 de febrero de 2005 se celebró, bajo la presidencia del Sr. Hallberg, Presidente del Subcomité COMSAR, una reunión especial sobre las medidas que debían adoptarse para dar respuesta a este desastre.

3.18 De conformidad con la prórroga de la fecha límite para la presentación de documentos relacionados con la cuestión del tsunami, que fue acordada por el Secretario General en la reunión interorganismos del 12 de enero de 2005, el Subcomité examinó varios documentos: COMSAR 9/3/1 y COMSAR 9/3/2 (Secretaría), COMSAR 9/3/3 (OHI), COMSAR 9/3/4 (Japón), COMSAR 9/3/5 (Presidente del Subcomité COMSAR) COMSAR 9/3/6 (Reino Unido), COMSAR 9/3/7 (ILF), COMSAR 9/INF.13 (Secretaría), COMSAR 9/INF.14 (IALA) y COMSAR 9/INF.15 (Japón).

3.19 Los objetivos de esta reunión fueron los siguientes:

- brindar información sobre las medidas adoptadas por la OMI y varias organizaciones y autoridades marítimas a raíz del tsunami, incluidos los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Reducción de Desastres;
- facilitar nuevas deliberaciones sobre el plan de acción conjunto en relación con los requerimientos sobre levantamientos hidrográficos y ayudas a la navegación;
- examinar propuestas para enmendar el SMRN y otros documentos orientativos; y
- examinar las contribuciones adecuadas que podrían hacerse en la esfera marítima para el establecimiento de un sistema de alerta temprana en el océano Índico.

3.20 En una recapitulación sobre este desastre, el Subcomité recordó que el 26 de diciembre de 2004 se produjo un potente maremoto, que alcanzó 9 grados en la escala Richter, frente a la costa occidental de la isla de Sumatra, al norte de Indonesia, que desencadenó un enorme tsunami que atravesó la zona norte del océano Índico, causando gran devastación en varios países de dicho océano y en la región de la bahía de Bengala, y un total de víctimas que actualmente asciende a casi 300 000 personas.

3.21 Como consecuencia del tsunami se registraron muertos en Sri Lanka, India, Indonesia, Tailandia, Malasia, Myanmar, Maldivas, Bangladesh, Somalia, Tanzania y Kenya. El desastre se cobró el mayor número de víctimas en Indonesia, Sri Lanka, India y Tailandia. Sólo en Indonesia la cifra de muertos y desaparecidos ha ascendido a más de 240 000, y hay decenas de

miles de personas de las que aún no se tiene información. En Sri Lanka, el número de muertos llegó a 38 000, y se preveía que fuera aún mayor. En la India, en el estado de Tamil Nadu y en las islas de Andamán y Nicobar murieron al menos 10 672 personas. En la costa occidental de Tailandia el número de muertos llegó a 5 400, incluidos unos 1 765 extranjeros procedentes de unos 36 países. En los demás países afectados el número de muertos llegó a 400.

3.22 El Subcomité manifestó su más profundo pesar a los países que habían sufrido por la pérdida de vidas humanas y transmitió su más sentido pésame a todos los afectados por la catástrofe a lo largo de tan amplia zona de la región del océano Índico.

### **Presentaciones**

3.23 El Director de la División de Seguridad Marítima hizo una presentación en la que se refirió a las medidas adoptadas por la OMI, entre las que cabe citar el establecimiento de un Fondo marítimo de ayuda a las víctimas del tsunami, y la reunión interorganismos que se celebró el 12 de enero de 2005 con representantes de la OHI y la IALA, que se tradujo en un plan de acción conjunto para esas organizaciones (COMSAR 9/3/1). Respondiendo a una petición formulada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la OMI envió a dos funcionarios para ayudar a establecer en Indonesia un centro para casos de crisis relacionadas con el medio ambiente.

También se refirió a la participación de la OMI en la Conferencia mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción de Desastres, que se celebró en Kobe, Japón, del 18 al 22 de enero de 2005, y en la cual describió las medidas adoptadas por la OMI e indicó que la Organización estaba dispuesta a contribuir al establecimiento de un sistema de alerta temprana para los tsunamis en el océano Índico y en otras regiones según fuera necesario.

Dicha Conferencia había adoptado los siguientes instrumentos:

- la Declaración de Hyogo; y
- el Plan de medidas de Hyogo para 2005-2015

con objeto de renovar el compromiso de la comunidad internacional para reducir los riesgos de desastres, y adoptar medidas concretas de acuerdo con la Estrategia de Yokohama, adoptada en la Conferencia de Yokohama de 1994. La Conferencia también dio a conocer la "Declaración Común de la Reunión Especial sobre el Desastre del Océano Índico" (A/CONF.206/L.6/Rev.-1). En dicha declaración, la Conferencia recomendó que se establezcan y fortalezcan los mecanismos regionales necesarios para la reducción de los desastres relacionados con todos los peligros naturales, y perfiló los elementos de una estrategia para establecer un sistema de alerta temprana en caso de tsunami en el océano Índico (COMSAR 9/3/2).

3.24 La Secretaría facilitó más información al Subcomité en relación con la respuesta de la OMI, incluido un recuento pormenorizado de primera mano de uno de los expertos que había visitado las zonas devastadas. Se señaló que los daños infligidos a la infraestructura de transportes de Indonesia eran considerables, y que 14 instalaciones portuarias de Aceh y cinco del norte de Sumatra habían sufrido graves daños.

3.25 La Secretaría informó que gran parte de los daños ocasionados por el maremoto los habían sufrido los sectores pesqueros de las zonas afectadas. En consecuencia, se había establecido un contacto preliminar con la Organización de las Naciones Unidas para la

Agricultura y la Alimentación (FAO) para determinar cómo podría reforzarse la arraigada relación de colaboración entre las dos organizaciones en las esferas de la seguridad de los buques pesqueros y de la formación del personal, en el marco del tsunami. La FAO notificó que en la tragedia posiblemente habían perdido la vida unos 60 000 pescadores.

3.26 Asimismo, el coordinador regional de la OMI para la región de Asia oriental había celebrado reuniones con las autoridades marítimas de Indonesia. Como resultado de estas deliberaciones, se había constatado que la cuestión de los posibles cambios de las profundidades del agua en los puertos del país no era una preocupación de importancia, si bien las radioestaciones costeras y las oficinas de seguridad marítima de la provincia de Aceh habían resultado destruidas en el desastre.

3.27 La Secretaría reiteró que estaba dispuesta a enviar misiones para evaluar las necesidades, en colaboración con otros organismos y organizaciones cuando fuera pertinente, a los países afectados por el tsunami, y que se habían iniciado deliberaciones con representantes de estos países. No obstante, en estas deliberaciones se observó que, debido a las dificultades para establecer cuáles eran los requerimientos en estos momentos, pocos países estaban en condiciones de solicitar asistencia a la Organización.

3.28 Además de reconocer el plan de acción conjunto antes mencionado, el representante de la OHI presentó información general sobre esta organización y se refirió a la importancia de que se lleven a cabo levantamientos hidrográficos precisos para garantizar la navegación de los buques en condiciones de seguridad. Asimismo habló de los informes iniciales de los Estados Miembros de la OHI en las zonas afectadas, por ejemplo acerca del Estrecho de Malaca parecía no estar afectado y que estaba abierto al tráfico, de que Sri Lanka había notificado la pérdida de un buque de reconocimientos y de importante equipo para tal función, si bien parecía que otras zonas no habían sido afectadas; de cualquier modo, no se tenían detalles completos de la región. Los Estados Miembros de la OHI de esta región como fuera de ella, habían ofrecido asistencia, y se estaba llevando a cabo un reconocimiento detallado del fondo oceánico, cerca del epicentro del maremoto, ya que se había notificado que en la zona había considerables diferencias en cuanto a la profundidad.

La OHI celebrará una reunión de la Comisión Hidrográfica del Océano Índico del Norte en Jeddah, Arabia Saudita, del 28 de febrero al 1 de marzo de 2005, donde se espera que los Estados Miembros de esta Organización detallen los requerimientos en materia de levantamientos hidrográficos en la zona afectada.

3.29 El representante de la ISM también se refirió al plan de acción conjunto relativo a la evaluación de los daños a las ayudas a la navegación en la zona afectada. Describió los informes sobre daños recibidos de los Estados Miembros en las zonas afectadas, si bien la información también era algo imprecisa en este caso. Señaló que si bien se habían recibido ofrecimientos de donaciones de los miembros de la ISM, el transporte y la financiación constituían un problema. La carencia de buques balizadores preocupaba especialmente. Varios Estados Miembros habían donado ayudas a la navegación, que no habían usado, tales como boyas, pero todavía no se contaba con los medios necesarios para llevarlas hasta allí e instalarlas. Por el momento, Indonesia había solicitado asistencia para la recuperación y restauración de las ayudas a la navegación y la ISM tenía el propósito de enviar un equipo compuesto probablemente por ocho expertos para ayudar en la restauración de las ayudas a la navegación en la región. La ISM estaba dispuesta a participar en cualquier misión conjunta de evaluación en las zonas afectadas, con la aprobación de los Estados Miembros en cuestión, que pudiera resultar oportuna y eficaz.

3.30 La delegación del Japón hizo una presentación, sirviéndose de un vídeo producido por el organismo de meteorología de ese país, en la que se describió el fenómeno de los tsunamis de una manera simple pero muy eficaz, como parte de un paquete que se facilita en Japón a efectos de educación y de fomento de la conciencia pública sobre los tsunamis, en el que también se incluye una filmación de un tsunami y explicaciones sobre cómo se genera. También describe el programa de prevención y de concienciación y preparación pública que se ha venido desarrollando en Japón durante muchos años. La Conferencia mundial sobre reducción de desastres, celebrada en enero de 2005 en Kobe, donde hace 10 años ocurrió un terremoto de grandes dimensiones, ha reconocido la importancia de la colaboración internacional para abordar la cuestión de la prevención y reducción al mínimo de los desastres causados por los tsunamis.

La delegación del Japón propuso posibles medidas que podía adoptar la Organización en colaboración con el Subcomité COMSAR, así como otros aspectos operacionales, según se indica a continuación:

- .1 establecer medios para enviar mensajes de alerta sobre tsunamis, sirviéndose de sistemas marítimos ya establecidos, como el NAVAREA, el NAVTEX, ISM, etc;
- .2 considerar la conveniencia de establecer los sistemas necesarios para que todos los buques reciban los avisos de tsunamis incluidos, si es posible, los buques de cabotaje, de pesca y de recreo; y
- .3 elaborar planes de medidas de emergencia para los buques y puertos, y el necesario sistema de ejercicios de preparación para casos de tsunami.

La delegación señaló que el gobierno de Japón reconocía la importancia y necesidad de las actividades de la OMI con respecto a la preparación y respuesta para casos de tsunami y estaba dispuesto a apoyar estas actividades. El Japón contaba con conocimientos especializados acumulados en base a la experiencia en este tipo de desastres. Por lo tanto, estaba dispuesto a facilitar ayuda para las actividades de preparación a los países afectados por el tsunami, por ejemplo a través de cursos de formación sobre respuesta inmediata, incluida la evacuación de buques en caso de emergencia así como cursos de formación sobre la elaboración de planes para hacer frente a terremotos y tsunamis. En el anexo 2 se incluye una declaración de la delegación del Japón.

3.31 El representante de la IAPH informó al Subcomité acerca de la resolución adoptada por su Comité ejecutivo en la reunión recientemente celebrada en Yokohama (Japón) sobre "Medidas para fortalecer la preparación en los puertos en caso de desastre por terremotos y tsunamis" (COMSAR 9/INF.13, anexo 2). La IAPH haría todo lo posible por implantar rápidamente, entre otras, medidas destinadas a:

- .1 mejorar el grado de concienciación entre sus miembros por lo que respecta a la importancia de la preparación para casos de terremotos y tsunamis;
- .2 compartir o transferir experiencias y conocimientos entre los miembros valiéndose para ello de seminarios y cursillos, en colaboración con organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales; y
- .3 colaborar con estas organizaciones internacionales para elaborar directrices sobre un nivel de preparación eficaz para casos de terremotos y tsunamis y para mitigar sus consecuencias.



3.32 En ausencia de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO, la Secretaría realizó una presentación preparada por dicha Comisión en la que se facilitan pormenores sobre el plan de implantación "Con miras a un sistema de alerta y mitigación de tsunamis en el océano Índico". En este plan se ofrecen pormenores de las reuniones regionales planeadas por la COI y sobre la estrategia para hacer participar a organizaciones y autoridades regionales en el establecimiento del sistema, basado en el sistema de alerta de tsunamis del océano Pacífico, que ha operado de manera satisfactoria desde 1968. La COI informó de que tenían previsto poder contar en un plazo de seis meses con la estructura necesaria para un sistema en el océano Índico y de que se dedicaría a la creación de capacidad y formación en la región.

3.33 El representante del CILC formuló una declaración con respecto a una donación de 25 000 dólares de los Estados Unidos al Fondo marítimo de ayuda a las víctimas del tsunami, que se le entregaría al Secretario General. En el anexo 2 se adjunta la declaración del observador del CILC.

3.34 El Subcomité manifestó su agradecimiento al CILC por su generosidad y al Secretario General por haber organizado con tan poca antelación la reunión especial sobre la respuesta al desastre causado por el tsunami; también agradeció la información facilitada por las diversas organizaciones y por la delegación del Japón.

### **Documentos presentados**

3.35 El Subcomité reconoció las extraordinarias circunstancias que habían llevado a ampliar el plazo para la presentación de documentos que se referían al tsunami y valoró los esfuerzos del Secretario General al conceder esa ampliación, pero reconoció que, dada su proximidad a la apertura del periodo de sesiones, muchas delegaciones no habían tenido tiempo suficiente para analizar plenamente los documentos, en particular los que incluían aspectos normativos importantes.

3.36 El Subcomité examinó el documento COMSAR 9/3/5 (Presidente del Subcomité COMSAR), en el que se proponían las medidas que podía adoptar la OMI para lograr una mayor armonización y un uso más económico de los medios materiales y los recursos humanos al suministrar los servicios operativos marítimos definidos en los instrumentos de la OMI. Aunque algunas delegaciones veían con cierta simpatía las propuestas, se consideró que éstas contenían muchos aspectos que deberían debatirse primero en el seno del Comité. Por consiguiente, se recomendó al Presidente que volviera a presentar su documento al MSC 81, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices del Comité. Sin embargo, al reconstruir las infraestructuras afectadas por la catástrofe, los Gobiernos Miembros debían considerar la posibilidad de racionalizar los medios disponibles.

3.37 El Subcomité tomó nota del proyecto de resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la resolución de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), relativa al fortalecimiento, rehabilitación, reconstrucción y prevención tras la catástrofe provocada por el tsunami en el océano Índico (COMSAR 9/INF.13).

3.38 El Subcomité también tomó nota de los documentos COMSAR 9/3/1 y COMSAR 9/3/2 (Secretaría), en los que se dan pormenores de los resultados de la reunión interorganismos celebrada en la OMI el 12 de enero de 2005 y de la Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción de Desastres, celebrada en Kobe (Japón), del 18 al 22 de enero de 2005.

3.39 Además, el Subcomité tomó nota de la información facilitada por la AISM (COMSAR 9/INF.14) en relación con un proyecto denominado Servicio de información de ayudas a la navegación (AINS), cuyo objetivo es suministrar información automática en tiempo real a los buques sobre el estado de las ayudas a la navegación que sean de importancia crítica para la seguridad de la navegación y la protección del medio marino.

3.40 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por el Japón (COMSAR 9/INF.15), relativa a las actividades del Servicio de Guardacostas del Japón, que en su calidad de autoridad competente para los levantamientos hidrográficos en el Japón ha establecido un "mapa de información sobre tsunamis" que muestra con detalle los movimientos previstos de un tsunami u onda de marea en el océano e incluye los puertos japoneses basándose en una simulación de tsunami.

3.41 El Subcomité examinó el documento COMSAR 9/3/7 (ILF) en el que, tras el reciente desastre provocado por el tsunami en el océano Índico, se señalan algunas deficiencias en las disposiciones previstas para el despliegue y dirección permanente de los equipos de asistencia especializados en operaciones de búsqueda y salvamento marítimas en las zonas asoladas por una catástrofe. Se propusieron algunas ideas en relación con los medios internacionales de búsqueda y salvamento, y algunas delegaciones manifestaron cierta conformidad de principio con las propuestas. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo mixto OACI/OMI, para que éste lo examine en su próxima reunión y asesore al respecto.

3.42 La delegación de Venezuela propuso que la OMI examinara la posibilidad de elaborar orientaciones sobre las medidas que habían de adoptar las organizaciones internacionales y los Estados tras una catástrofe marítima o un desastre natural que afectara a la gente de mar. Tales orientaciones podrían abarcar aspectos tales como las medidas preventivas, incluidas las campañas de educación de la población y los avisos tempranos a la gente de mar y a los puertos, las medidas que deberían adoptar los buques que se encontraran en los puertos, fondeados o en el mar, y la difusión de avisos tempranos por los buques que se encontraran en el mar, la evaluación de daños y las tareas de reconstrucción. La declaración de la delegación de Venezuela figura en el anexo 2.

3.43 En relación con las disposiciones de coordinación técnica y operativa de los servicios de información sobre seguridad marítima, incluido el examen de los documentos conexos, el Subcomité examinó los documentos COMSAR 9/3/3 (OHI) COMSAR 9/3/4 (Japón) y COMSAR 9/3/6 (Reino Unido), que contienen información para enmendar los manuales NAVTEX y SafetyNET y los manuales y documentos de guía del Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN) que puedan necesitarse en relación con la difusión de avisos sobre tsunamis y otros desastres naturales de carácter urgente.

3.44 El Subcomité acordó establecer un pequeño grupo de redacción para que se ocupara de estas enmiendas y le facilitara asesoramiento, así como también al Comité, teniendo presente que, de conformidad con los procedimientos del SMRN, las enmiendas tenían que ser evaluadas y aprobadas primero por la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación de la OHI, que tiene previsto reunirse en septiembre de 2005. Entre tanto, se aconsejará a los coordinadores de NAVAREA que utilicen los mensajes de texto existentes para difundir avisos sobre desastres naturales como medida de carácter excepcional, es decir transmitiéndolos de forma inmediata y con la mayor prioridad, utilizando todos los medios existentes que sean pertinentes. A este respecto, la delegación del Reino Unido, que ejerce la presidencia del grupo de NAVTEX, estimó que el texto actual es suficientemente flexible para permitir al coordinador de NAVAREA que emita tales avisos en caso de desastre natural.

3.45 Al examinar cómo lograr una mejor coordinación y cooperación entre el servicio de avisos sobre tsunamis de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y otros servicios de ese tipo que puedan establecerse, los coordinadores nacionales y los coordinadores de NAVAREA, de modo que la infraestructura existente para la difusión de información meteorológica y sobre seguridad marítima de los buques se utilice de forma óptima, el Subcomité reconoció que debido a las características de un tsunami, los buques que se encuentran en alta mar no se ven por lo general afectados por el fenómeno, e incluso pueden no darse cuenta de lo que está sucediendo pero que, sin embargo, los buques y embarcaciones pequeñas que se encuentran en aguas costeras someras o en los puertos, donde el tsunami alcanza su mayor magnitud y potencia, pueden correr gran riesgo. El Subcomité, aún reconociendo que se trataba de una cuestión compleja, examinó de forma inicial de qué forma y con qué medios se podría transmitir la información de avisos sobre un tsunami a los buques y a las embarcaciones no regidas por el Convenio SOLAS que se encuentren en aguas costeras o en un puerto, pensando especialmente en las embarcaciones locales.

3.46 El Subcomité constituyó un grupo de redacción y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos COMSAR 9/3/3 (OHI), COMSAR 9/3/4 (Japón) y COMSAR 9/3/6 (Reino Unido), así como las deliberaciones y conclusiones del Pleno, se ocupara de:

- .1 evaluar la difusión de información sobre seguridad marítima a todos los buques a través del Servicio mundial de radioavisos náuticos con respecto a los avisos sobre tsunamis y otros desastres naturales;
- .2 intercambiar opiniones sobre las enmiendas consiguientes que pudiera ser necesario introducir en los manuales y documentos básicos de orientación existentes del Servicio mundial de radioavisos náuticos y de los servicios de SafetyNET Internacional y NAVTEX; y
- .3 elaborar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia para examinar:
  - .1 la difusión de radioavisos sobre tsunamis y otros desastres naturales a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del Convenio SOLAS 1974 (regla I/3 a)) del Convenio SOLAS); y
  - .2 la elaboración de directrices sobre preparación y respuesta en caso de emergencia provocada por una catástrofe para los buques que se encuentren en el mar y en las zonas costeras.

3.47 Tras recibir el informe del grupo de redacción, el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

#### ***Difusión de radioavisos de tsunami y sobre otros desastres naturales***

3.48 El Subcomité tomó nota de que las orientaciones que figuran en la resolución A.706(17), Servicio mundial de radioavisos náuticos, no se aplican a los servicios de radioavisos de ámbito exclusivamente nacional. Mediante los radioavisos costeros del Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN) y los radioavisos NAVAREA se difunde información sobre posibles peligros más allá de la boya de paso o de la estación de prácticos. Dichos radioavisos deberían transmitirse a través de los sistemas SafetyNET Internacional o NAVTEX, cuando se disponga

de ellos. Hasta ahora no se ha considerado adecuado incluir en las transmisiones de SafetyNET o de NAVTEX los radioavisos locales para las zonas portuarias y costeras.

3.49 El Subcomité convino en que, si bien los radioavisos de tsunami se incluyen actualmente en el ámbito del SMRN como radioavisos náuticos costeros, es necesario transmitirlos también a las zonas portuarias y costeras. En consecuencia, el Subcomité concluyó que es necesario efectuar un examen completo de la resolución A.706(17) y de los documentos\* de orientación conexos del SMRN. El Subcomité convino en que la Comisión de la OHI sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación debería, en una primera etapa, examinar los documentos de orientación del SMRN y las propuestas y sugerencias que figuran en los documentos COMSAR 9/3/3 (OHI), COMSAR 9/3/4 (Japón) y COMSAR 9/3/6 (Reino Unido), teniendo en cuenta las conclusiones del COMSAR 9. Una vez haya concluido ese examen, la Comisión estará en posición de establecer las medidas recomendadas. A continuación, la Organización podría examinar el informe de la Comisión y estudiar la cuestión con más detenimiento.

3.50 En el ínterin, el Subcomité aprobó la circular COMSAR/Circ.36, sobre transmisión de radioavisos en caso de tsunamis y de otros desastres naturales, e invitó al Comité a que sancionara esta medida.

### ***Enmiendas a los documentos del Servicio mundial de radioavisos náuticos y de los sistemas SafetyNET y NAVTEX***

3.51 Teniendo en cuenta los debates y las conclusiones señaladas en el párrafo 3.49 *supra*, el Subcomité opinó que por el momento no era prudente iniciar debate alguno sobre las enmiendas que quizá sea necesario introducir en los manuales de base y los documentos de orientación del SMRN.

### ***Grupo de trabajo por correspondencia***

3.52 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Japón\*\*, al cual pidió que examinara las cuestiones siguientes:

- .1 difusión de radioavisos de tsunamis y de otros desastres naturales para los buques que no están sujetos a las disposiciones del Convenio SOLAS 1974 (es decir, buques de pasaje y de carga que realizan viajes en aguas nacionales, buques de carga que realizan viajes internacionales, pero cuyo arqueo bruto es inferior a 500,

---

\* Entre los documentos de orientación del SMRN se incluyen el Manual del servicio internacional SafetyNET de la OMI, el Manual NAVTEX de la OMI, el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, el Documento de orientación de la OMI/OHI sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos-Publicación especial N° 53, y el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima-Publicación especial S-53-Apéndice 1.

#### **\*\* Coordinador**

Sr. Koichi Yoshida  
Principal Research Co-ordinator  
NATIONAL MARITIME RESEARCH INSTITUTE (NMRI)  
6-38-1 Shinkawa, Mitaka City 191-0004  
Japón  
Teléfono: +81 422 41 3615  
Facsímil: +81 422 41 3247  
Correo electrónico: [koichiy@nmri.go.jp](mailto:koichiy@nmri.go.jp)  
Sitio en la Red: <http://www.nmri.go.jp>

buques pesqueros, buques de construcción primitiva y yates de recreo no dedicadas al tráfico comercial); y

- .2 elaboración de directrices relativas a la preparación y respuesta de emergencia en caso de desastre, destinadas a los buques que están en el mar y en zonas costeras, según propuso la delegación del Japón.

#### **4 CUESTIONES RELATIVAS A LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS TRATADAS POR LA UIT**

##### **CUESTIONES TRATADAS POR LA COMISIÓN DE ESTUDIO 8 DE RADIOCOMUNICACIONES DEL UIT-R**

###### **Generalidades**

4.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 8 había:

- .1 aprobado el cuestionario (COMSAR 8/18, anexo 5) que debe utilizarse para la evaluación de la carga real de los canales de LSD; e
- .2 invitado a los Gobiernos Miembros a que, a lo largo del año siguiente, remitan las respuestas a estos cuestionarios según periodos trimestrales que finalizan en mayo, agosto, noviembre y febrero, al coordinador (Dinamarca) para que éste recopile los datos y los presente al COMSAR 9.

4.2 El Subcomité observó que el MSC 78 había aprobado la circular COMSAR/Circ.35, elaborada por el COMSAR 8, relativa a las "Recomendaciones sobre las llamadas de prueba en ondas hectométricas/decamétricas por llamada selectiva digital a las estaciones costeras".

4.3 El Subcomité también observó que el MSC 78 había sancionado la iniciativa del Subcomité de encomendar a la Secretaría que transmitiera:

- .1 una declaración de coordinación sobre la simplificación de la utilización de la LSD, al Comité Técnico 80 de la CEI y al Grupo de trabajo 8B del UIT-R; y
- .2 una declaración de coordinación sobre los avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas, al Grupo de trabajo 8B del UIT-R, para un examen.

4.4 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 9/4 (Secretaría) en el que figuran tres declaraciones de coordinación del Grupo de trabajo 8B sobre las siguientes cuestiones:

- .1 avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas;
- .2 cuestiones relativas al anteproyecto de revisión de la Recomendación UIT-R M.1467; y
- .3 complejidad del sistema LSD,

así como el documento COMSAR 9/4/2 (Dinamarca) en el que se facilita información sobre la carga actual de los canales de LSD, remitida por las Administraciones y recopilada por Dinamarca, en su calidad de coordinador, y remitió toda esa información al Grupo de trabajo sobre el SMSSM para que la examine.

## **CUESTIONES TRATADAS POR LAS CONFERENCIAS MUNDIALES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT**

### **Generalidades**

4.5 El Subcomité observó que para poder elaborar un proyecto de postura de la OMI sobre cuestiones marítimas para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones que se celebrará en 2007 (CMR-07), el COMSAR 8 había propuesto, con la aprobación del MSC 78, que se constituyera un Grupo mixto de expertos OMI/UIT con el mandato que figura en el anexo 3 del documento COMSAR 8/18, a fin de que se reuniera en Londres (Reino Unido) en junio de 2004 con miras a iniciar la labor que luego proseguiría por correspondencia utilizando el correo electrónico. Posteriormente, la celebración de esta reunión fue sancionada por el Consejo en su 92º periodo de sesiones.

4.6 El Subcomité también observó que la reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT se había celebrado los días 23 y 24 de junio de 2004 en la sede la OMI, y que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura COMSAR 9/4/1.

### **Constitución de un grupo de trabajo**

4.7 Con miras a examinar en detalle los documentos presentados en relación con este punto del orden del día, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre el SMSSM, y le pidió que examinara los documentos COMSAR 9/4, COMSAR 9/4/1 (anexo 3) y COMSAR 9/4/2 y que, teniendo en cuenta las decisiones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar un proyecto de resolución MSC sobre la adopción de enmiendas al anexo 4 de la resolución A.801(19), relativo a los criterios aplicables cuando se provea un servicio NAVTEX;
- .2 proseguir la elaboración del proyecto de postura de la OMI sobre asuntos marítimos para la CMR-07 y, si se recomienda que esta cuestión debe ser examinada en una reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT, elaborar la justificación del mandato pertinente;
- .3 elaborar, si se juzga adecuado, declaraciones de coordinación para el Grupo de trabajo 8B sobre cuestiones de interés para la Organización y, en particular, sobre la simplificación de los procedimientos operacionales del sistema de LSD; y
- .4 formular las observaciones y/o recomendaciones oportunas,

para que el Pleno las examine.

## **Informe del Grupo de trabajo**

4.8 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 9/WP.4, sección 4), el Subcomité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### ***Cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R***

4.9 El Subcomité coincidió con las recomendaciones del Grupo de trabajo 8B del UIT-R por lo que respecta al servicio NAVTEX (COMSAR 9/4, anexo 2) (véase el párrafo 4.2.2) y sancionó un proyecto de resolución MSC sobre la adopción de enmiendas a la resolución A.801(19), titulada "Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", que figura en el anexo 3 con miras a su presentación al MSC 80 a efectos de su adopción.

4.10 El Subcomité también aprobó de la declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 8B del UIT-R que figura en el anexo 4, relativa a las características técnicas del servicio NAVTEX y las predicciones de fiabilidad para las comunicaciones en ondas hectométricas en la zona marítima A2, y pidió a la Secretaría que lo transmitiera al Grupo de trabajo 8B para que éste la examine en su reunión de abril. Se pidió al Comité que tuviera a bien refrendar la decisión adoptada.

4.11 El Subcomité también aprobó una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 8B del UIT-R y para el Comité Técnico 80 de la CEI sobre la cuestión de la complejidad del sistema de LSD, que figura en el anexo 5. Se expresó cierta preocupación en el seno del Subcomité por cuanto las medidas propuestas para ampliar las orientaciones que figuran en la recomendación UIT-R M.493-11 por lo que respecta a los acuses de recibo por LSD de las distintas categorías de LSD, no eran muy precisas y podrían dar lugar a cierta confusión. Según una opinión, los procedimientos tenían que haberse basado en el equipo de clase D más sencillo. No obstante, al no disponerse de tiempo suficiente para proporcionar una respuesta a la reunión del Comité Técnico 80 de la CEI en febrero de 2005, los puntos de preocupación más inmediatos se incluyeron en una declaración de coordinación. También se reconoció que esta labor se encontraba en una fase inicial en el UIT-R. Se encargó a la Secretaría que remitiera la declaración de coordinación a la CEI, a tiempo para la reunión del Comité Técnico 80 de la CEI de febrero de 2005 y al UIT-BR para su examen. Se pidió al Comité que refrendara la decisión adoptada.

### ***Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT***

4.12 El Subcomité examinó los resultados de la reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT encargado de elaborar la postura de la OMI para la CMR-07 (documento COMSAR 9/4/1 presentado por la Secretaría).

4.13 El Subcomité tomó nota, en particular, de las complejas cuestiones relativas al espectro, examinadas en relación con el punto 1.13 del orden del día de la CMR-07 y el carácter polémico de las deliberaciones sobre cómo tratar los procedimientos de socorro y seguridad previos al SMSSM que figuran en el apéndice 13 del Reglamento de radiocomunicaciones, que se abordan en relación con el punto 1.14 del orden del día de la CMR-07.

4.14 El Subcomité también tomó nota de que sus deliberaciones sobre la IDBE (véase la sección 3) y su posible sustitución, tenían implicaciones para las necesidades de espectro, cuestión que debería tratarse en la CMR-07.

4.15 Consciente de lo que antecede y de que se habían mantenido más deliberaciones en el seno del UIT-R y de las organizaciones regionales de telecomunicaciones, el Subcomité acordó que sería mejor que el Grupo mixto de expertos OMI/UIT se ocupara de esta labor. Por consiguiente, estuvo de acuerdo respecto del mandato revisado para el Grupo mixto de expertos OMI/UIT que figura en el anexo 6, e invitó al Comité a que refrendara el restablecimiento del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones de radiocomunicaciones marítimas y la celebración de una reunión del 13 al 15 de junio de 2005, en la sede de la OMI.

4.16 El Subcomité también señaló que el Grupo mixto debía volver a examinar más en profundidad las cuestiones que se enumeran a continuación:

**Punto 1.13 del orden del día:**

- Seguir supervisando los estudios del Grupo de trabajo 8B del UIT-R por lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías marítimas en las bandas de ondas decamétricas.
- Participar en los estudios del UIT-R en relación con las necesidades de espectro para las nuevas tecnologías.
- Abordar, en el marco de este punto del orden del día, algunas nuevas necesidades de espectro observadas en las bandas de 9 y 10 MHz a fin de facilitar la introducción de nuevas tecnologías en el servicio móvil marítimo, reduciendo así el amplio intervalo entre las bandas móviles marítimas de 8 y 12 MHz.
- Abordar las necesidades de espectro adicionales entre 10 y 18 MHz previstas para las nuevas tecnologías de comunicación de datos marítimos, como futuro punto del orden del día de la CMR.

**Punto 1.14 del orden del día:**

- Asesorar sobre el tratamiento que debería darse al apéndice 13. Por el momento, las opiniones se dividen entre elaborar una nueva resolución de la CMR, una nueva recomendación del UIT-R o incorporar el material que sigue siendo pertinente en el capítulo VII del Reglamento de Radiocomunicaciones.
- Examinar las posibles enmiendas al apéndice 15, teniendo en cuenta toda decisión del MSC en relación con la instalación de IDBE en los buques que navegan en las zonas marítimas A1, A2 y A3.
- Actualizar la opinión sobre la resolución 342 (Rev. CMR-2000), y elaborar una postura en relación con los métodos alternativos para paliar la congestión de los canales en las bandas marítimas de ondas métricas, por ejemplo, dividiendo los canales dúplex del apéndice 18 en canales símplex y/o mediante la implantación de la separación de canales de 12,5 kHz.



- Elaborar una postura en relación con la protección de las frecuencias del SIA indicadas en el apéndice **18**, para que la interrogación secuencial se efectúe a través de un sistema satelitario; una solución podría ser darles el mismo tratamiento que a las frecuencias de 156,8 y 121,5 MHz de ondas decamétricas reservadas, respectivamente, para las llamadas de socorro y seguridad marítimas y aeronáuticas.

#### **Punto 7.2 del orden del día:**

- Actualizar la postura de la OMI en relación con un nuevo punto del orden del día sobre las necesidades de espectro para los nuevos servicios marítimos en ondas decamétricas, mediante una revisión del apéndice **25**.
- Seguir perfeccionando las posturas de la OMI en el marco de este punto del orden del día, a efectos de la preparación de nuevos puntos del orden del día para futuras CMR, que redunden en beneficio de la comunidad marítima.

#### **Estadísticas sobre la carga de los canales de LSD**

4.17 El Subcomité tomó nota de la información relativa a las estadísticas sobre la carga de los canales de LSD y agradeció a Dinamarca sus esfuerzos para facilitar tal información. Con esta iniciativa se pretendía originalmente investigar las preocupaciones manifestadas en el COMSAR 8, según las cuales el rendimiento del sistema se estaba degradando debido a un número excesivo de llamadas de prueba enviadas por estaciones de buque individuales. Las estadísticas demostraban que los temores eran infundados y que los buques solamente efectuaban una llamada de prueba al mes, en promedio.

4.18 En consecuencia, el Subcomité estimó que por el momento era innecesario adoptar nuevas iniciativas para limitar las llamadas de prueba.

4.19 El Subcomité también tomó nota de que el nivel actual de carga, si bien no era excesivo, no era lo suficientemente bajo para permitir las llamadas rutinarias en las frecuencias de socorro y seguridad en ondas decamétricas por LSD. Dado que tal hecho tenía repercusiones importantes respecto de las necesidades de espectro en ondas decamétricas, se decidió que la información debería difundirse a través del reflector de correo electrónico del Grupo de expertos OMI/UIT.

4.20 La delegación de Dinamarca se comprometió a transmitir al COMSAR 10 la última información disponible, que incluiría los informes adicionales recibidos con posterioridad al 1 de diciembre de 2004, incluidos todos los últimos informes recibidos.

### **5 SERVICIOS SATELITARIOS (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)**

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS RLS POR SATÉLITE DE BANDA L**

5.1 El Subcomité observó que el MSC 78 había aprobado la circular MSC/Circ.1123, sobre Directrices para la prueba anual de las RLS por satélite de banda L.

5.2 El Subcomité también observó que, mediante la resolución MSC.152(78), el Comité había adoptado, entre otras, enmiendas a la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS por lo que respecta a la prueba anual de las RLS por satélite, y acordó que las enmiendas se consideraran aceptadas el 1 de enero de 2006 y entraran en vigor el 1 de julio de 2006.

5.3 Al considerar las partes pertinentes del documento COMSAR 9/2/2 (Secretaría) en las que se da cuenta de los resultados del examen de esta cuestión por el MSC 79, el Subcomité observó que el Comité, tras examinar el documento MSC 79/22/7 (IMSO) sobre la futura viabilidad del sistema de RLS de banda L y después de proceder a un estudio de la cuestión, había coincidido con la conclusión de la IMSO de que, basándose en un análisis realista de la información detallada recibida de Inmarsat Ltd., no había justificación razonable para exigir que Inmarsat Ltd. realizara la considerable inversión necesaria para garantizar la provisión de Inmarsat-E después del 1 de diciembre de 2006, y acordó que este servicio debería cesar en esa fecha, a reserva de los compromisos contraídos por la compañía. La delegación de Alemania se había reservado su postura sobre esta cuestión.

Por consiguiente, el MSC 79 había pedido a la IMSO que supervisara el cese del servicio de Inmarsat-E y se asegurara de que no quedaba ningún usuario de las RLS de banda L sin una cobertura de RLS equivalente. Se pidió a la Secretaría que comunicara esa decisión a la IMSO e informara al Comité en consecuencia.

El MSC 79 había acordado que, de acuerdo con la citada decisión, sería necesario introducir enmiendas en el capítulo IV del Convenio SOLAS y pidió al COMSAR 9 que examinara los documentos MSC 79/22/7 y MSC 79/22/10 (Alemania) y elaborara los proyectos de enmienda al capítulo IV adecuados, un proyecto de circular MSC sobre el cese del servicio de Inmarsat-E y recomendaciones relativas al estado y la utilización de las frecuencias especializadas en la banda L y cualesquiera aspectos técnicos u operacionales, y que informara al MSC 80 oportunamente.

5.4 Tras una breve deliberación sobre esta cuestión, el Subcomité pidió al Grupo de trabajo sobre el SMSSM que examinara los documentos MSC 79/22/7, MSC 70/22/10 y COMSAR 9/2/2 (párrafos 12 a 21) y, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar un proyecto de circular MSC sobre el cese del servicio Inmarsat-E;
- .2 elaborar los pertinentes proyectos de enmienda al capítulo IV del Convenio SOLAS; y
- .3 elaborar recomendaciones relativas al estado y a la utilización de las frecuencias especializadas para el servicio Inmarsat-E en la banda L, y cualesquiera aspectos técnicos u operacionales,

para que el Pleno los examine.

### **Informe del Grupo de trabajo**

5.5 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 9/WP.4, sección 5) relativa a la cuestión anterior, el Subcomité sancionó el proyecto de circular MSC sobre el cese de los servicios Inmarsat-E por Inmarsat Ltd., que figura en el anexo 7, para someterlo a la aprobación del MSC 80.

5.6 El Subcomité refrendó el proyecto de propuestas de enmienda a las reglas IV/7, IV/9 y IV/10 del Convenio SOLAS para suprimir las referencias a los servicios de Inmarsat-E, que se recoge en el anexo 8, a fin de someterla al Comité para su aprobación y adopción, según corresponda. A este respecto, el Subcomité señaló que las definiciones y referencias a los

satélites de órbita polar ya no daban cuenta fielmente de los servicios ofrecidos por COSPAS-SARSAT.

5.7 El Subcomité tomó nota de que para los servicios de Inmarsat-E, Inmarsat Ltd. utiliza una pequeña proporción de dos bandas especializadas SAR de 1 MHz, en la banda L (1544-1545 MHz y 1645,5-1646,5 MHz), asociadas con los satélites que abarcan su red de comunicaciones geostacionaria. La utilización de estas bandas está limitada a las operaciones de socorro y seguridad por los números 5 356 y 5 375 del Reglamento de Radiocomunicaciones. Las presentaciones para estos satélites se han notificado a la UIT, a través de la cual se han coordinado con otros usuarios. El Acuerdo sobre la Prestación de Servicios Públicos (PSA) con IMSO exige a Inmarsat Ltd. que mantenga la disponibilidad total de estas asignaciones de banda de frecuencias para SAR.

5.8 El Subcomité tomó nota asimismo de que el cese de los servicios de Inmarsat-E a partir del 1 de diciembre de 2006 no liberaría ningún espectro para su nueva atribución.

5.9 El Subcomité invitó a la IMSO a que, en consulta con Inmarsat Ltd. y con la autoridad encargada de la reglamentación de las telecomunicaciones en el Reino Unido (OFCOM), presente al COMSAR 10 un informe exhaustivo sobre la situación de estas bandas y sobre cuál sería el mejor modo de utilizarlas para satisfacer en el futuro las necesidades de comunicaciones SAR y de socorro y seguridad.

#### **SERVICIOS COSPAS-SARSAT**

5.10 El Subcomité tomó nota con satisfacción del documento COMSAR 9/5 (COSPAS-SARSAT) en el que se informa sobre la marcha de las actividades del programa COSPAS-SARSAT, y se incluye información sobre sus operaciones, la situación de los segmentos espacial y terreno, el número de radiobalizas, las estadísticas sobre falsos alertas, las interferencias en la banda de frecuencias 406,0-406,1 MHz y los sistemas MEOSAR.

#### **SERVICIOS INMARSAT**

5.11 El Subcomité también tomó nota con reconocimiento del documento COMSAR 9/5/4 (IMSO) en el que figuran un análisis y una evaluación de la actuación de Inmarsat Ltd. respecto de sus obligaciones para la prestación de servicios marítimos dentro del SMSSM, bajo la supervisión de la IMSO.

#### **REVISIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.888(21)**

5.12 El Subcomité recordó que el MSC 77:

- .1 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 c) de la parte dispositiva de la resolución A.888(21) sobre Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM, había autorizado al Subcomité a examinar la resolución en relación con el punto de su programa de trabajo sobre "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)", con miras a mantenerla actualizada para garantizar la integridad a largo plazo del SMSSM; y
- .2 había aprobado la circular MSC/Circ.1077 sobre el Procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM.

5.13 El Subcomité también recordó que el COMSAR 8 había iniciado el examen de esta cuestión basándose en el documento presentado por los Estados Unidos (COMSAR 8/5/1) y que había invitado a los Estados Miembros a que facilitaran observaciones y propuestas al COMSAR 9 para su examen en detalle.

5.14 El Subcomité observó que el MSC 79 había confirmado que la IMSO era la organización adecuada para llevar a cabo la supervisión de los futuros proveedores de servicios del sistema de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM.

5.15 La delegación de Argentina se reservó su postura por lo que respecta a cualquier propuesta de enmienda de la resolución A.888(21) consistente en retirar la responsabilidad de los Gobiernos de garantizar la idoneidad de los servicios utilizados en el SMSSM y de ponerla exclusivamente en manos de intereses privados.

5.16 Tras haber examinado los siguientes documentos:

- .1 COMSAR 9/5/1 (IMSO), en el que se proponen los principios para la revisión de la resolución A.888(21);
- .2 COMSAR 9/5/2 (Estados Unidos), en el que se sugiere constituir un grupo de trabajo por correspondencia para proceder al examen de la resolución A.888(21) y otros documentos pertinentes; y
- .3 COMSAR 9/5/3 (Dinamarca y Liberia), en el que se propone el establecimiento de principios básicos que reflejen la política de la Organización, antes de iniciar el examen de la resolución A.888(21),

y de deliberar al respecto, el Subcomité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por la IMSO\*, encargado de examinar la resolución A.888(21), con el mandato que figura en el anexo 9.

#### **APARATO DE PRUEBA PORTÁTIL DE LAS RADIOBALIZAS DE 406 MHZ**

5.17 El Subcomité tomó nota del documento de información COMSAR 9/INF.2 (Canadá) en el que se informa de un pequeño aparato portátil de prueba para las radiobalizas de 406 MHz, que sirve para someter a prueba las RLS, los TLS y las RLP.

---

\* **Coordinador**

Sr. Andy C. Fuller  
Jefe de Servicios Técnicos  
Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite  
99 City Road  
Londres EC1Y 1AX  
Reino Unido  
Teléfono: +44 (0)20 7728 1378  
Facsímil: +44 (0) 7808 294 997  
Correo electrónico: [Andy\\_Fuller@imso.org](mailto:Andy_Fuller@imso.org)

## **6 RADIOCOMUNICACIONES DE EMERGENCIA, INCLUIDOS FALSOS ALERTAS E INTERFERENCIAS**

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 75 había aprobado las circulares propuestas por el COMSAR 6, tales como:

- .1 la circular MSC/Circ.1039 sobre Directrices para el mantenimiento en tierra de las RLS por satélite;
- .2 la circular MSC/Circ.1040 sobre Directrices para la prueba anual de las RLS por satélite de 406 MHz; y
- .3 la circular COMSAR/Circ.29 sobre Orientaciones para recopilar datos sobre falsos alertas mediante los cuestionarios y formularios normalizados de notificación de uso voluntario.

6.2 El Subcomité también recordó que el MSC 77 había:

- .1 aprobado la circular MSC/Circ.1078 titulada "Directrices para las Administraciones sobre la notificación de falsos alertas", elaborada por el COMSAR 7; y
- .2 coincidido con la decisión del Subcomité de prorrogar hasta 2006 el plazo para la ultimación de la labor del grupo de trabajo por correspondencia/grupo voluntario de expertos sobre falsos alertas, con el mandato indicado en el párrafo 6.9 del documento COMSAR 7/23, así como extender hasta 2006 el plazo de ultimación del punto de prioridad alta titulado "Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias".

6.3 El Subcomité también recordó que en su último periodo de sesiones no había recibido ningún documento sobre este punto del orden del día. No obstante, tras deliberar sobre la cuestión, el COMSAR 8 había acordado que en un futuro próximo se constituirían grupos voluntarios de expertos para analizar el SMSSM desde el punto de vista de los falsos alertas, las interferencias y otros inconvenientes. Sin embargo, había decidido primero constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas, coordinado por Noruega, con el mandato que figura en el párrafo 6.4 del documento COMSAR 8/18.

6.4 El Subcomité examinó brevemente la propuesta de Noruega (COMSAR 9/6) sobre un método de notificación simplificada de falsos alertas, y remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre el SMSSM para que formulara observaciones y propuestas. Se pidió al Grupo que, teniendo en cuenta las observaciones hechas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 examinar el documento COMSAR 9/6 de acuerdo con las disposiciones de las circulares MSC/Circ.1078 y COMSAR/Circ.29;
- .2 asesorar, según proceda, sobre dónde y cómo se podría utilizar el formato de notificación simplificado propuesto;

- .3 formular observaciones y propuestas sobre cómo tratar esta cuestión;
- .4 indicar si esta cuestión debe seguir examinándose y si debe volver a constituirse un grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas, para el cual se prepararía un mandato adecuado, que debería informar sobre su labor al COMSAR 10; y
- .5 presentar su informe al Pleno para que este lo examine.

### **Informe del Grupo de trabajo**

6.5 Tras recibir y examinar las partes del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 9/WP.4, sección 6) relativas a la citada cuestión, el Subcomité estuvo de acuerdo en que, habida cuenta de los avances realizados respecto de la reducción del número de falsos alertas mediante el proyecto del equipo y las orientaciones publicadas, ya no era necesario mantener este punto en el programa de trabajo del Subcomité. Con una tasa de sucesos de socorro reales en un nivel afortunadamente bajo, resultaba inevitable, según se desprendía de muchos casos de estadísticas que indicaban un bajo número de sucesos, que el número de alertas falsos resulte superior al de sucesos reales.

6.6 El Subcomité estuvo de acuerdo con la conclusión del Grupo de trabajo de que los informes sobre falsos alertas podrían abordarse más eficazmente en el marco nacional. El RCC debería informar sobre los sucesos a la autoridad nacional pertinente, que a su vez debería ponerse en contacto con el infractor y solicitarle un informe a cuyo efecto se utilizaría el formulario elaborado por el Subcomité COMSAR. La autoridad nacional debería entonces adoptar cualesquiera medidas disciplinarias o correctivas necesarias. Los Estados Miembros deberían informar al Subcomité en sus periodos de sesiones futuros sobre cuestiones de carácter sistemático, respecto de las cuales se considere necesario introducir cambios en el proyecto del equipo o en el procedimiento aplicado para su funcionamiento.

6.7 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto de alta prioridad sobre "Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias" del programa de trabajo del Subcomité, ya que la labor pertinente se había ultimado.

## **7 CUESTIONES RELATIVAS A BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE 1979 Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMSSM**

### **ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS CUESTIONES DE FORMACIÓN SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

7.1 El Subcomité señaló que, de acuerdo con la petición formulada por el COMSAR 8, el MSC 78 había prorrogado hasta 2005 la fecha de ultimación del punto del programa de trabajo sobre "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento".

7.2 El Subcomité tomó nota también de que, según lo había aprobado el MSC 78 y refrendado el C92, la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo de la Organización de Aviación Civil Internacional y de la Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento se había celebrado del 19 al 26 de septiembre de 2004, a bordo del buque de pasaje con bandera de las

Bahamas *Adventure of the Seas*, propiedad de la Royal Caribbean International, durante un viaje que tuvo como puerto de salida y de llegada San Juan de Puerto Rico (Estados Unidos).

7.3 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 78:

- .1 había pedido a la Secretaría que estableciera un panel de validación a fin de validar el Curso modelo para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras (TORC) del SMSSM; y
- .2 había refrendado la decisión del Subcomité de publica, mientras tanto, la circular COMSAR/Circ.33 sobre el Curso modelo para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras (TORC) del SSM, y de que

la Secretaría había tomado las medidas necesarias para la constitución del panel de validación y estaba a la espera de que el Curso modelo para la obtención del título de operador de radioestaciones costeras (TORC) del SMSSM se presentara en formato adecuado.

7.4 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada por Noruega (COMSAR/INF.9) respecto de la formación del personal de operadores de radioestaciones costeras en ese país, de conformidad con las directrices provisionales que figuran en la circular COMSAR/Circ.33. Se pidió a Noruega que, teniendo en cuenta la experiencia que había adquirido, sometiera al panel de validación sus observaciones y recomendaciones respecto de esta cuestión.

7.5 El Subcomité examinó brevemente los documentos presentado por la Secretaría (COMSAR 9/2, párrafo 1.5 y COMSAR 9/7) y decidió remitirlos para su examen a fondo al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento que habría que establecerse.

### **Establecimiento de un grupo de trabajo**

7.6 El Subcomité estableció el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento y le pidió que examinara a fondo los documentos mencionados y que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 analizara las recomendaciones 5 y 7 del Grupo mixto de trabajo y diera su opinión sobre:
  - .1 la posibilidad de confusión entre los alertas de protección marítima y los alertas de búsqueda y salvamento; y
  - .2 respecto de las estadísticas sobre los modelos de RLS que sistemáticamente sufren fallos;
- .2 examinara las enmiendas propuestas a la circular COMSAR/Circ.18 que figuran en el apéndice F del documento COMSAR 9/7, con miras a publicar una versión actualizada de la circular, tras el cese propuesto del servicio Inmarsat-E;
- .3 elaborara una justificación adecuada para el caso de que sea necesario prorrogar hasta 2006 la fecha de ultimación del punto del programa de trabajo sobre "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento";

- .4 elaborara una justificación adecuada para la celebración de la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, y el proyecto de orden del día, pertinente, y revisara su mandato; y
- .5 elaborara cualesquiera recomendaciones o propuestas relativas a la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento.

### **Informe del Grupo de trabajo**

7.7 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (COMSAR 9/WP.3, sección 3 y Add.1, sección 7) el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

7.8 El Subcomité tomó nota de las recomendaciones pertinentes formuladas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI en su 11ª reunión y las refrendó.

7.9 Al examinar la recomendación 5 del Grupo mixto de trabajo 11, el Subcomité convino en que existía una posibilidad de confusión entre los alertas de protección marítima y los alertas de búsqueda y salvamento y decidió que, dado que los asuntos sobre protección marítima se encuentran, en cierto modo, en una etapa inicial, la situación debería supervisarse de manera que puedan encontrarse soluciones basadas en la experiencia adquirida.

7.10 Al examinar la recomendación 7 del Grupo mixto de trabajo 11, el Subcomité manifestó su preocupación por el gran número de falsos alertas y tras señalar que algunos de ellos podrían ser resultado de un fallo de proyecto, pidió a la Secretaría que se comunicara con COSPAS-SARSAT para pedirle que publique los detalles de los modelos o de los fabricantes cuyos dispositivos causan falsos alertas.

7.11 El Subcomité examinó las propuestas de enmienda a la circular COMSAR/Circ.18, que figuran en el apéndice F del documento COMSAR 9/7, y estuvo de acuerdo en publicar la circular COMSAR/Circ.37, para sustituir a la circular COMSAR/Circ.18. Se pidió al Comité que refrende esta decisión.

7.12 El Subcomité estuvo de acuerdo respecto de la continuación del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, cuya próxima reunión se había previsto que se celebraría durante cinco días en Estocolmo (Suecia), en agosto de 2005, y pidió al Comité que aprobara y prorrogara hasta 2006 la fecha de ultimación del punto del orden del día sobre "Armonización de los procedimientos de búsqueda y salvamento marítimos, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento".

7.13 El Subcomité examinó y aprobó el mandato y el orden del día provisional para el 12º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo, que figuran en el anexo 10.



## **PLAN PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDOS LOS PROCEDIMIENTOS PARA ENCAMINAR LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO EN EL SMSSM**

### **Fondo Internacional SAR**

7.14 El Subcomité tomó nota de que, según lo habían decidido el MSC 78 y el C 92, el Fondo internacional SAR se había creado bajo los auspicios del Secretario General en tanto que fondo fiduciario de donantes múltiples, que en un principio debería utilizarse para el establecimiento de MRCC y MRSC, así como para financiar el mantenimiento permanente de un sistema universal eficaz para la distribución de datos de alerta de socorro e información operacional adecuada, por medio de redes de comunicaciones accesibles al público o especializadas; de base de datos para la implantación de los recursos de formación profesionales y técnicos del SMSSM y SAR; y de otros recursos considerados necesarios para la eficaz implantación del plan mundial SAR.

7.15 El Subcomité también señaló que el C 93, tras tomar nota de la información sobre el establecimiento de un fondo internacional SAR que había brindado el Secretario General, había pedido a los posibles donantes que realizaran aportes generosos a fin de que la Organización pudiera prestar más asistencia a los países en desarrollo para mejorar sus capacidades de búsqueda y salvamento marítimo y lograr así una eficaz implantación del plan mundial SAR.

### **Disponibilidad actual de los servicios SAR en todo el mundo**

7.16 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 había refrendado la publicación de la circular SAR.8/Circ.1, de fecha 24 de febrero de 2004, sobre el Plan mundial de búsqueda y salvamento, con información sobre la disponibilidad actual de los servicios SAR, con un formato de hojas sueltas que también puede consultarse en el sitio de la OMI en la red.

7.17 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 78 había instado a los Gobiernos Miembros a que, si aún no lo habían hecho, respondieran tan pronto como fuera posible a la circular COMSAR/Circ.27 sobre el Formato de los datos para las nuevas circulares combinadas SAR.2 y SAR.3, que contenía el cuestionario sobre la disponibilidad actual de los servicios SAR en todo el mundo.

7.18 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 78 también había instado a los Gobiernos Miembros a que informaran al Secretario General acerca de los acuerdos establecidos sobre las regiones y los servicios de búsqueda y salvamento marítimos, de conformidad con el párrafo 2.1.4 del anexo del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado.

7.19 La Secretaría informó al Subcomité de que, con arreglo a la petición formulada por el mismo Subcomité y sirviéndose de la información proporcionada por los Gobiernos, la Secretaría había publicado las circulares SAR.8/Circ.1 y SAR.8/Circ.1/Corr.1, en febrero y agosto de 2004, respectivamente. Entre los países que habían proporcionado la información solicitada por ambas circulares figuraban: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hong Kong, Irán (República Islámica del), Italia, Jamaica, Lituania, Nueva Zelanda, Países Bajos, República Popular China, Tailandia, Turquía y Uruguay.

7.20 La Secretaría también informó al Subcomité de que, tras la publicación de la circular SAR.8/Circ.1/Corr.1, había recibido información y enmiendas enviadas por Brasil, Chile,

Ecuador, Estonia, Finlandia, Georgia, Grecia, Hong Kong, China, Irán (República Islámica del), Lituania, Marruecos, República de Corea, Rumania, Federación de Rusia, Eslovenia, Ucrania y el Reino Unido. La Secretaría tenía previsto publicar la circular SAR.8/Circ.1/Corr.2 en marzo de 2005 para dar cuenta de la información y las enmiendas enviadas por los Estados Miembros antes mencionados.

### **Utilización de los RESAR**

7.21 El Subcomité tomó nota de que el NAV 50, tras examinar las normas de funcionamiento del equipo de radar, había pedido a la Secretaría que señalara al Subcomité las limitaciones respecto del proyecto de nuevos radares, impuestas por el uso continuado de RESAR proyectados para trabajar con radares de impulsos utilizando técnicas tradicionales.

7.22 El Subcomité estuvo de acuerdo en examinar esta cuestión en su próximo periodo de sesiones, cuando se ocupe de las normas de funcionamiento de los RESAR.

### **ASISTENCIA MÉDICA EN EL MARCO DE LOS SERVICIOS SAR**

7.23 El Subcomité recordó que el COMSAR 8 había ultimado el proyecto de orientaciones sobre aspectos de la responsabilidad, incluida la responsabilidad civil, relacionados con el uso del botiquín médico de emergencia y sobre la evaluación de su utilización en casos de emergencia y, en virtud de la autorización concedida por el MSC 77, había pedido a la Secretaría que lo publicara como circular MSC/Circ.1105.

7.24 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 había respaldado la identificación de los buques de pasaje, distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado, que deberían beneficiarse al estar dotados con el botiquín médico de emergencia. Se trataba de buques de pasaje que no llevan un médico a bordo pero que transportan más de 100 pasajeros en travesías en las que el tiempo de respuesta para una intervención médica desde tierra sería de más de 30 minutos. El MSC 78 había autorizado al Subcomité a enmendar la circular MSC/Circ.1042 en consecuencia.

7.25 El Subcomité examinó brevemente el documento presentado por la Secretaría (COMSAR 9/2, párrafo 1.5.1) y pidió al Grupo de trabajo SAR que tuviera a bien elaborar:

- .1 enmiendas a la circular MSC/Circ.1042, para dar cuenta de la decisión adoptada por el MSC 78; y
- .2 una justificación adecuada, para el caso de que fuera necesario prorrogar hasta 2006 la fecha de ultimación del punto del programa de trabajo sobre "Asistencia médica en los servicios SAR".

### **Informe del Grupo de trabajo**

7.26 Al examinar las partes pertinentes del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 9/WP.3/Add.1, sección 7), relativas a las cuestiones antes mencionadas, el Subcomité estuvo de acuerdo con el proyecto de circular MSC sobre "Identificación de los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado que se beneficiarían si estuvieran equipados con el botiquín médico de emergencia", según figura en el anexo 11, y pidió al Comité que la aprobara.

7.27 El Subcomité estuvo de acuerdo en que era necesario aplazar hasta 2006 la fecha de ultimación del punto del programa de trabajo sobre "Asistencia médica en los servicios SAR" y solicitó al Comité que aprobara la prórroga propuesta.

## **8 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y LAS TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS**

8.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 7 había convenido en que este punto debería tener carácter permanente en los órdenes del día del Subcomité. Mientras tanto, reconociendo la importancia y amplitud de la cuestión, el Subcomité acordó que *en relación con este punto del programa de trabajo no se deberían aceptar ni examinar documentos relativos a las normas de funcionamiento de ningún equipo de radiocomunicaciones.*

Teniendo en cuenta las opiniones del Subcomité antes expuestas, se pidió al Comité que prorrogara hasta 2005 la fecha de ultimación prevista para el punto con prioridad alta "Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas".

8.2 El Subcomité también recordó que:

- .1 el MSC 77 había aprobado la circular MSC/Circ.1091 sobre Cuestiones que deben examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques; y
- .2 el COMSAR 8 había acordado una declaración de coordinación sobre la necesidad de elaborar características técnicas para los sistemas de comunicación mediante correo electrónico en ondas decamétricas y la había remitido al Grupo de trabajo 8B de la UIT-R para su examen. La respuesta del Grupo de trabajo 8B se presentó en relación con el punto 4 del orden del día.

8.3 El Subcomité examinó en general los documentos COMSAR 9/8 (CIRM) y COMSAR 9/8/1 (Japón) relativos a las futuras necesidades de espectro para los sistemas de comunicación por correo electrónico en ondas decamétricas y las nuevas tecnologías basadas en los sistemas de la red del Protocolo de Internet (IP), que por lo tanto podrían utilizarse en el SMSSM, y pidió al Grupo de trabajo sobre el SMSSM que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno, tuviera a bien:

- .1 examinar los documentos COMSAR 9/8 y COMSAR 9/8/1 a fin de determinar si las comunicaciones digitales terrestres, incluido el correo electrónico, podrían cubrir la correspondencia pública y/o las comunicaciones de socorro prescritas con arreglo al SMSSM y cuáles serían las necesidades de espectro futuras para tales servicios marítimos;
- .2 elaborar una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 8B, relativa a las necesidades de espectro futuras para los servicios digitales marítimos en ondas decamétricas, si fuere necesario;
- .3 elaborar un proyecto de opinión de la OMI sobre este tema para la CMR-07; y

- .4 presentar observaciones/recomendaciones sobre la utilización de los sistemas de la red IP para el SMSSM, así como sobre otras medidas relativas a este punto del orden del día, incluida la necesidad de cualquier prórroga de la fecha de ultimación,

a efectos de su aprobación por el Pleno.

### **Informe del Grupo de trabajo**

8.4 Al examinar las partes pertinentes del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 9/W.4, sección 7) relativas a la cuestión precedente, el Subcomité convino en que las cuestiones de fondo principales guardaban relación con las futuras necesidades de espectro para los servicios digitales marítimos en ondas decamétricas y con el consiguiente impacto para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-07). Estas cuestiones se abordaron bajo los puntos 3 y 4 (véanse los párrafos 3.8 a 3.16 y 4.16).

8.5 El Subcomité también estuvo de acuerdo en que la otra cuestión, relativa a la infraestructura en tierra y a la utilización de las redes de IP para la distribución de datos y las funciones del SMSSM, estaba insuficientemente definida por el momento como para que el Grupo pudiera formular recomendaciones de carácter definitivo. Sin embargo, reconociendo la importancia de la cuestión, el Subcomité pidió al Comité que prorrogara hasta 2006 la fecha de ultimación prevista para este punto, y a los Miembros que presentaran propuestas adecuadas para el COMSAR 10.

## **9 EXAMEN DEL MANUAL IAMSAR**

9.1 El Subcomité observó que, de conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21) y tras haber sido informado de que la OACI ya había aprobado las propuestas de enmienda, el MSC 78 había adoptado las enmiendas al Manual IAMSAR propuestas por el COMSAR 8, para que se distribuyan mediante la circular MSC/Circ.1124, y había decidido que las enmiendas entrarían en vigor el 1 de julio de 2005.

9.2 El Subcomité recordó que el COMSAR 8 había pedido al Grupo de trabajo mixto que:

- .1 incorporara los párrafos 5.3 y 5.4 del anexo del documento COMSAR 8/8/1, relativos a las dificultades que supone el rescate de personas en peligro en el mar, cuando examinara las nuevas enmiendas al Manual IAMSAR; y
- .2 volviera a examinar la propuesta de Italia (COMSAR 8/11/1) de incluir información sobre el sistema ARES de notificación para buques en el volumen III del Manual IAMSAR, teniendo en cuenta la preocupación manifestada por el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento en el COMSAR 8 de que esto sentaría un precedente y que, por consiguiente, el Manual IAMSAR podría convertirse en una publicación voluminosa y potencialmente confusa si todas las autoridades nacionales desean incorporar sus propios sistemas de notificación para buques en ella.

9.3 El Subcomité examinó brevemente los documentos presentados por la Secretaría (COMSAR 9/7, secciones 3.4, 4.1, 4.5 y 5.2 y apéndices D y E), por Dinamarca (COMSAR 9/9) y por los Estados Unidos (COMSAR 9/WP.2), y pidió al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento que los examinara en detalle y preparara:

- .1 un proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR;
- .2 proyectos de enmienda al Manual IAMSAR en los que se recomiende la fecha para su aplicación; y
- .3 observaciones y propuestas pertinentes para que el Pleno las examine.

### **Informe del Grupo de trabajo**

9.4 Al examinar las partes del informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 9/WP.3, sección 4, y COMSAR 9/WP.3/Add.1, párrafo 8.1) relativas a esta cuestión, el Subcomité sancionó el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR, que figura en el anexo 12, con miras a presentarla a la OACI para que la apruebe y al MSC 80 para que la adopte, con fecha de entrada en vigor de las enmiendas fijada al 1 de junio de 2006.

9.5 Se pidió a la Secretaría que remitiera los proyectos de enmienda acordados a la OACI para que los apruebe.

9.6 Se invitó al Comité a que tuviera en cuenta la respuesta recibida de la OACI y adoptara el proyecto de circular MSC y las enmiendas al Manual IAMSAR.

9.7 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo mixto de que la información que cambia de manera frecuente, tal como los números de teléfono, las direcciones postales, etc., no debería recogerse en el Manual ya que puede quedar obsoleta, y de que, en cambio, en el Manual deberían proporcionarse orientaciones sobre la manera de obtener ese tipo de información, además de una base de datos similar o igual a la recientemente establecida por la OMI en la Red, relativa a la información relacionada con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que permite a los Estados actualizar su propia información, y que podría utilizarse para responder a las necesidades de la comunidad SAR. Se pidió a la Secretaría que examinara la propuesta y presentara un informe al COMSAR 10.

9.8 El Subcomité también observó que el Grupo de trabajo había examinado el documento COMSAR 9/WP.2 (Estados Unidos) que contiene 21 propuestas de enmienda al Manual IAMSAR, con el fin de asesorar al Grupo mixto de trabajo OACI/OMI en su 12º periodo de sesiones. El Grupo de trabajo acordó que no sería necesario introducir ningún cambio en los puntos 1, 13, 15, 16 y 17. Los puntos enumerados en el anexo 2 del documento COMSAR 9/WP.3 constituyen el asesoramiento proporcionado por el Grupo de trabajo al Grupo mixto.

9.9 Se pidió al Grupo mixto que examinara, en su 12ª reunión, el documento COMSAR 9/WP.2, teniendo en cuenta el asesoramiento dado en el párrafo 9.8 *supra* y en el anexo 2 del documento COMSAR 9/WP.3.

## **10 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO**

10.1 El Subcomité observó que el MSC 75 se había mostrado de acuerdo con una propuesta de Australia (MSC 75/22/2) de que las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de

suministro mar adentro (resolución A.469(XII)) se sometieran a examen pero que no adquirieran carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974. Por consiguiente, el Comité decidió incluir, en los programas de trabajo de los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE y SLF (coordinador) un punto de alta prioridad sobre el "Examen de las Directrices relativas a los buques de suministro mar adentro" con tres periodos de sesiones para ultimar la labor.

10.2 Tras recordar que el COMSAR 8 había propuesto incluir este punto en el orden del día provisional del COMSAR 9, el Subcomité observó que el MSC 78 y el MSC 79 habían sancionado posteriormente esta propuesta.

10.3 El Subcomité examinó el documento COMSAR 9/10 (Secretaría) en el que figuran los resultados del SLF 47 sobre esta cuestión y, tras deliberar al respecto, se mostró de acuerdo con el proyecto de texto revisado de la sección 7 como se indica a continuación:

## **"7      RADIOCOMUNICACIONES**

~~El buque cumplirá con lo dispuesto~~ las disposiciones pertinentes respecto de los buques de carga del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 ~~en su forma modificada por las enmiendas de 1981 al mismo~~ en vigor, según determine la Administración."

10.4 Se pidió a la Secretaría que informara de las citadas deliberaciones del Subcomité sobre esta cuestión al SLF 48.

10.5 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto titulado "Examen de las Directrices relativas a los buques de suministro mar adentro" del programa de trabajo del Subcomité, ya que la labor se ha ultimado.

## **11      EXAMEN DEL CÓDIGO NGV 2000 Y ENMIENDAS AL CÓDIGO DSC Y AL CÓDIGO NGV 1994**

11.1 El Subcomité observó que el MSC 75 había examinado una propuesta de Australia (MSC 75/12/2) de que se debían introducir enmiendas en el Código DSC y el Código NGV 1994 a fin de armonizar sus prescripciones con las del Convenio SOLAS 1974 y las del Código NGV 2000 lo más pronto posible, es decir, como parte de la próxima revisión del Código NGV 1994 prevista para 2005.

A este respecto, el MSC 76 había aprobado la circular MSC/Circ.1057 sobre propuestas de enmienda destinadas a actualizar el Código DSC y el Código NGV 1994, tras introducir algunas modificaciones en la página introductoria de la circular.

El MSC 76 también había acordado que este punto del programa de trabajo debería titularse "Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994" y había asignado esta labor a los Subcomités DE (coordinador), FP, COMSAR, NAV y SLF para que la iniciaran en 2004 como parte del siguiente examen previsto del Código NGV 2000 y ultimarán la labor en dos periodos de sesiones.

11.2 El Subcomité recordó que, en su último periodo de sesiones, había examinado la cuestión basándose en el documento COMSAR 8/12 (Secretaría) relativo al contenido de la circular MSC/Circ.1057 sobre propuestas de enmienda destinadas a actualizar el Código DSC y el Código NGV 1994, y a la aplicación de los códigos.

11.3 El Subcomité también recordó que el COMSAR 8, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas realizadas durante el examen de este tema, había opinado que el capítulo IV del Convenio SOLAS, enmendado, debía aplicarse a todos los códigos y, con miras a avanzar en el examen de esta cuestión, constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Singapur. Se pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que preparara proyectos de enmienda sobre radiocomunicaciones aplicables a todos los códigos y presentara un informe al COMSAR 9.

11.4 Tras haber recibido información adicional de la Secretaría sobre esta cuestión, el Subcomité observó que:

- .1 el Código NGV 2000 y el Código NGV 1994 son códigos obligatorios y tienen el mismo formato y estructura;
- .2 el Código DSC tiene carácter de recomendación y tiene una estructura distinta de la de los Códigos NGV 2000 y 1994; y
- .3 el capítulo 14 titulado "Radiocomunicaciones" del Código NGV 2000 es equivalente al capítulo IV del Convenio SOLAS enmendado (incluidas las resoluciones MSC.69(69) y MSC.123(75)) y debe también enmendarse de acuerdo con la resolución MSC.152(78) e incorporarse en el Código NGV 1994, tal como se indica en la circular MSC/Circ.1057.

11.5 Tras haber deliberado sobre la información facilitada, el Subcomité:

- .1 acordó enmendar la regla 14.15.10 del Código NGV 2000 de acuerdo con lo dispuesto en la resolución MSC.152(78), como figura en el anexo 13;
- .2 recomendó al Subcomité DE que incorpore el capítulo 14 del Código NGV 2000, enmendado, en el Código NGV 1994; y
- .3 recomendó al Subcomité DE que:
  - .3.1 enmiende el párrafo 13.1 del capítulo 13 del Código DSC, como se indica en la circular MSC/Circ.1057, en particular:

"Las naves deberán poder establecer comunicaciones de socorro y seguridad de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del Convenio de Seguridad, enmendado (*hasta las resoluciones MSC.69(69), MSC 123(75) y MSC 152(78)*)"; o
  - .3.2 cambie la estructura del Código e incorpore el capítulo 14 del Código NGV 2000, enmendado, con el mismo carácter recomentatorio que el resto del Código.

11.6 Se pidió a la Secretaría que remitiera esta sección del informe y el anexo 13 al Subcomité DE.

11.7 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto de alta prioridad titulado "Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994" del programa de trabajo del Subcomité ya que se ha ultimado la labor.

## 12 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

### GENERALIDADES

12.1 El Subcomité recordó que en su 8º periodo de sesiones había examinado cuestiones relacionadas con las conclusiones de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Conferencia SOLAS de 2002), que había adoptado las medidas especiales para incrementar la protección marítima que entraron en vigor el 1 de julio de 2004.

12.2 El Subcomité examinó los documentos COMSAR 9/12 y COMSAR 9/12/1 (Secretaría), relativos a los resultados del MSC 78 y MSC 79, respectivamente, antes de remitir las cuestiones suscitadas en los mismos al Grupo de trabajo sobre protección marítima (el Grupo de trabajo).

12.3 El Subcomité examinó asimismo los documentos COMSAR 9/12/2 (Francia), COMSAR 9/12/3 (Brasil), COMSAR 9/12/4 (República de Corea), COMSAR 9/12/5 (República de Corea), MSC 79/5/6 (Italia), COMSAR 9/12/6 (Italia), COMSAR 9/12/7 (Chipre, España, Luxemburgo, Países Bajos y Suecia), COMSAR 9/12/8 (Estados Unidos), COMSAR 9/INF.4 (Noruega), COMSAR 9/INF.6 (AISM), COMSAR 9/INF.8 (Estados Unidos), COMSAR 9/INF.11 (Italia) y COMSAR 9/INF.12 (Islas Marshall).

12.4 En el contexto de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, el Subcomité examinó las cuestiones relacionadas con:

- .1 la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques;
- .2 la prioridad de los alertas de protección del buque;
- .3 la elaboración de un protocolo para enviar los mensajes de prueba de los sistemas de alerta de protección del buque;
- .4 los instrumentos que han de examinarse y enmendarse a fin de incluir en ellos disposiciones pertinentes relativas a la protección;
- .5 las propuestas de enmienda a la resolución A.706(17), Servicio mundial de radioavisos náuticos; y
- .6 la revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

### IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

#### *Labor realizada por el COMSAR 8*

12.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78, tras el examen oportuno, había tomado nota (MSC 78/26, párrafo 7.31), en general, de la labor del COMSAR 8 sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y, en particular, de la labor en curso relativa al anteproyecto de nueva regla del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS sobre la LRIT y de la



opinión del COMSAR 8 de que aún quedaba mucho por hacer antes de que el Subcomité estuviera en condiciones de asesorar al Comité sobre la cuestión de la LRIT.

12.6 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 78 se había mostrado de acuerdo (MSC 78/26, párrafo 7.32 y 7.98) con las opiniones del COMSAR 8 con respecto a la LRIT y, en particular, de que:

- .1 era necesario elaborar un sistema de implantación gradual para los buques a los que se aplica el capítulo XI-2;
- .2 los buques que naveguen exclusivamente en la zona marítima A1 y dispongan de un sistema de identificación automática (SIA) no tienen que llevar instalado un equipo adicional para facilitar datos LRIT;
- .3 cada Administración debería poder recibir datos LRIT respecto de todos los buques con derecho a enarbolar su pabellón, independientemente de dónde puedan estar los buques;
- .4 los Estados rectores de puerto deberían poder recibir datos LRIT respecto de los buques que les hayan indicado su intención de entrar en una instalación portuaria situada en su jurisdicción, y de que cada Gobierno Contratante debería determinar la distancia o el periodo para recibir tal información;
- .5 sería necesario elaborar y aprobar:
  - .1 las prescripciones de funcionamiento que deben satisfacer los sistemas LRIT;
  - .2 los criterios para la evaluación de tales sistemas;
  - .3 las prescripciones de protección que deberán cumplir tales sistemas;
  - .4 los procedimientos para el reconocimiento y aceptación de los mismos; y
  - .5 los procedimientos y disposiciones para la supervisión de los proveedores de servicios LRIT.
- .6 sería necesario elaborar y aprobar distintos aspectos de protección que deberán satisfacer los proveedores de servicios LRIT;
- .7 el sistema LRIT deberá estar proyectado de tal modo que garantice la integridad de los datos y se impida la transmisión intencional o accidental de información falsa;
- .8 la LRIT deberá ser gratuita para el buque, y los Gobiernos Contratantes que soliciten información LRIT al proveedor de servicios LRIT deberán abonar la totalidad del costo de dicha información; y
- .9 el Gobierno Contratante del Convenio SOLAS podrá comunicar datos LRIT a los servicios de búsqueda y salvamento.

### ***Objetivo y alcance de la LRIT***

12.7 El Subcomité tomó nota también de lo siguiente:

- .1 el MSC 78 había tomado nota de que varias delegaciones estaban proponiendo ampliar el alcance de la LRIT, de modo que, de una herramienta de protección, pasara a ser una herramienta con fines de seguridad y prevención de la contaminación y de que, al respecto, el Comité había convenido en examinar el objetivo y alcance de la LRIT durante su 79º periodo de sesiones, a fin de permitir al COMSAR 9 proseguir la labor que le había sido asignada, y de que había invitado a las partes interesadas a que presentaran documentos a tal fin;
- .2 el MSC 79 había convenido (MSC79/23, párrafo 5.68) en que se ampliaran el objetivo y alcance de la LRIT a fin de que ésta pudiera aplicarse también a la seguridad y protección del medio ambiente, a reserva de que el Subcomité resolviera las cuestiones técnicas. Ahora bien, antes de que el Subcomité emprendiera el examen técnico pormenorizado de la ampliación de la LRIT, sería necesario que el Comité definiera de qué manera la LRIT se aplicaría a la seguridad y que el Comité de Protección del Medio Marino definiera de qué manera se aplicaría a la protección del medio marino; y
- .3 el MSC 79 había convenido (MSC 79/23, párrafo 5.72) en que se aconsejara al COMSAR 9 que tuviera presente que la meta principal era ampliar, en el momento oportuno, el objetivo y alcance de la LRIT a fin de que ésta pudiera aplicarse a la seguridad y a la protección del medio ambiente. No obstante, el MSC 79 había convenido en que el COMSAR 9 debería proceder, tal como le había encargado el MSC 78, a la elaboración de la LRIT como una herramienta que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pudieran utilizar para incrementar la protección marítima. Además, y tal como había acordado el MSC 78, todo Gobierno Contratante del Convenio SOLAS debería poder utilizar o tratar de obtener datos LRIT para el rescate de personas en el mar.

### ***Función de la Organización***

12.8 El Subcomité recordó que el COMSAR 8, como consecuencia de las inquietudes relativas a la posibilidad de que se abuse de la información recogida mediante la LRIT, o de que tal información se utilice indebidamente, y tras el examen de las diferentes alternativas que había presentado el Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el MSC 77 y que presentó su informe al COMSAR 8, había propuesto al MSC 78 que la Organización asumiera la función de recopilar, almacenar y difundir los datos LRIT.

12.9 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78:

- .1 había tomado nota (MSC 78/26, párrafo 7.103) de que, si la Organización tenía que asumir una función en relación con la LRIT, sería necesario elaborar y acordar un marco jurídico, administrativo y financiero para su participación, lo que añadiría otro nivel de complejidad y podría incluso requerir la aprobación del Consejo y de la Asamblea. Tras debatir la cuestión en el seno del Grupo de trabajo sobre protección marítima, el Comité acordó que la Organización no participase en la recopilación, almacenamiento y difusión de los datos LRIT;

- .2 había convenido (MSC 78/26, párrafo 7.104) en que los proveedores de servicios LRIT deberían contar con su aprobación y en que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pudiesen adquirir los datos LRIT directamente de los proveedores de servicios LRIT aprobados. Al respecto, la delegación del Brasil subrayó que, como había propuesto el COMSAR 8, los proveedores de servicios LRIT deberían ser reconocidos por el Comité en lugar de ser aprobados por él, según sugirió el Grupo de trabajo sobre protección marítima; y
- .3 había decidido (MSC 78/26, párrafo 7.105) encargar al Subcomité COMSAR que elaborara y propusiera condiciones que el Comité podría imponer a los proveedores de servicios LRIT al considerar su aprobación como tales. El Comité encargó además al Subcomité que elaborara y propusiera un plan sólido de supervisión intergubernamental para los proveedores de servicios LRIT aprobados a través del cual se pudiese verificar, de un modo transparente y a satisfacción de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios LRIT de las condiciones que se les impusieran.

### ***Provisión de datos LRIT a un Estado ribereño***

12.10 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 (MSC 78/26, párrafo 7.101), tras examinar la cuestión en el seno del Grupo de trabajo sobre protección marítima, había concluido que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS todavía no se encontraban en posición de alcanzar un acuerdo acerca de la provisión de datos LRIT a un Estado ribereño y encargó al Subcomité que elaborara el sistema de modo que contemplase tres tipos de usuario, cada uno de los cuales tuviese derecho a recibir datos LRIT distintos. Con respecto a los Estados rectores de puertos y a los Estados ribereños, el criterio que se debería aplicar podría ser el de la distancia hasta las costas de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS o el tiempo que puede requerir un buque para llegar a las costas de un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS.

### ***Otras prescripciones de funcionamiento establecidas por el MSC 78***

12.11 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 había decidido también (MSC 78/26, párrafo 7.101) encargar al Subcomité que se cerciorase de que el sistema LRIT podría:

- .1 desconectarse a bordo en los casos en que la Administración considerara que la recepción de datos LRIT por otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS podía poner en peligro la seguridad o la protección del buque o de la Administración; y
- .2 impedir que un Estado ribereño determinado recibiera datos LRIT, a petición de la Administración, aun cuando el Estado ribereño tuviera derecho a recibir esa información.

***Prioridad de la señal LRIT***

12.12 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 78 había decidido (MSC 78/26, párrafo 7.111) encargarle que abordara y examinara la cuestión relativa a la prioridad de la señal LRIT.

***Evaluación de las repercusiones en relación con la LRIT***

12.13 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 79 (MSC 79/26, párrafo 5.101) había convenido en que la realización de un estudio sobre las repercusiones de la LRIT había sido sobrepasado por los hechos y que ya no era necesario.

***Presentación de documentos y resumen de los debates***

12.14 La delegación de la Argentina se reservó su posición respecto de eventuales propuestas de impedir que un Estado ribereño reciba información producida por el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), aun cuando tenga derecho a recibir esa información. En opinión de la Argentina el criterio orientador básico en esta materia es que un Estado ribereño tiene derecho a conocer las actividades que cumplen los buques de la bandera de terceros Estados en sus aguas territoriales y jurisdiccionales, en el marco de la libertad de navegación y de otras libertades y derechos, que el derecho internacional reconoce a estos buques en dichos espacios marítimos.

12.15 El Brasil (COMSAR 9/12/3) propuso que el funcionamiento del sistema LRIT se descentralizara y se basara en un órgano central intergubernamental de coordinación y planificación y en los sistemas de notificación para buques existentes a los efectos de búsqueda y salvamento, tal como se prescribe en el capítulo 5 del Convenio SAR 1979. En particular, el Brasil propuso que tal órgano central fuera responsable de la supervisión técnica y de la protección de la información, y los diferentes sistemas de notificación para buques se encargarían de la identificación y el seguimiento de los buques en zonas específicas. Antes de zarpar, el buque facilitará al órgano central su plan de viaje. Una vez que zarpe, comunicará su situación al sistema de notificación responsable de esa zona y, conforme cambie de zona, informará obligatoriamente a los dos sistemas de notificación. Esa información se facilitará diariamente y se transmitirá solamente una vez a la zona de destino final. Cuando un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS necesite información sobre un buque, dicho Gobierno Contratante solicitará la información al órgano central, que verificará la validez de la solicitud. A continuación el órgano central se pondrá en contacto con el sistema de notificación para buques encargado de efectuar el seguimiento del buque en el momento de recibir la solicitud, y comunicará la información al Estado que la solicite. Los sistemas de datos sólo intercambiarán información a petición del buque, de la compañía del buque, del Estado de abanderamiento o en caso de un suceso de búsqueda y salvamento. El Brasil señaló que la propuesta ofrecía una alternativa a las que se habían presentado hasta la fecha y se centraba en los esfuerzos de aunar los recursos de seguridad y protección, y descentralizar el funcionamiento de los sistemas de notificación para buques dedicados a búsqueda y salvamento.

12.16 El Subcomité remitió el documento COMSAR 9/12/3 (Brasil) al Grupo de trabajo para que éste lo examinara con más detenimiento.

12.17 La República de Corea (COMSAR 9/12/5) informó al Subcomité de que, como parte del proyecto de creación de un centro de información general sobre seguridad y protección marítimas, había establecido el sistema coreano de vigilancia de buques (KVMS). Dicho sistema

recopila información de diversa índole procedente de buques que enarbolan el pabellón de la República de Corea y transmitida por las estaciones terrenas de buque de Inmarsat-C de dichos buques. La República de Corea señaló que es necesario reconocer la existencia de los sistemas nacionales de notificación para buques o de vigilancia de los buques, y que la elaboración de la LRIT no debería afectarles negativamente. Además, señalaron la necesidad de contar con disposiciones que permitieran la transferencia de datos entre un sistema nacional de notificación para buques o de vigilancia de los buques y el sistema LRIT, y sufragar los costos conexos.

12.18 El Subcomité remitió el documento COMSAR 9/12/5 (República de Corea) al Grupo de trabajo para que éste lo examinara más detenidamente.

12.19 Chipre, España, Luxemburgo, los Países Bajos y Suecia (COMSAR 9/12/7) propusieron integrar plenamente los principios de la LRIT en las normas de seguridad de la navegación de la OMI, manteniendo al mismo tiempo, además, los aspectos de ese concepto relacionados con la protección marítima. Dichos países, sin detrimento de la LRIT como elemento integrante, e importante, de la protección marítima, estiman que en la definición del plan internacional de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques debería tenerse en cuenta la experiencia anterior con respecto al intercambio de información en el ámbito de la seguridad marítima. España y otros propusieron que la implantación de la LRIT también deberá redundar en beneficio de la búsqueda y salvamento marítimos y, por ende, formar parte del sistema normativo mundial de radiocomunicaciones destinado a mejorar la cobertura mundial de los servicios SAR. Los autores del documento propusieron introducir los principios fundamentales del concepto de LRIT en el capítulo V del Convenio SOLAS para abarcar los aspectos de seguridad, prevención de la contaminación y protección marítima, dado que tal medida se correspondería con las decisiones adoptadas durante la Conferencia SOLAS de 2002 con respecto al SIA, sistema que se concibió tanto para los aspectos de seguridad como para los de protección, y que ya está plenamente reglamentado en el capítulo V del Convenio SOLAS. Finalmente, propusieron que se modificara también el capítulo VI para recoger tales prescripciones.

12.20 Hubo un debate prolongado sobre la cuestión. En opinión de algunas delegaciones el alcance de la LRIT debería ampliarse a fin de abordar también las cuestiones de seguridad y protección del medio ambiente, pero solamente si se abordaban primero las cuestiones de protección marítima; sin embargo, la mayoría de las delegaciones se mostraron partidarias de las propuestas de España y otros, dado que, en su opinión, sería necesario acordar las especificaciones técnicas antes de concluir las prescripciones relativas al equipo que ha de llevarse a bordo, y que ampliar el uso de la LRIT no supondría un retraso en su implantación y viceversa.

12.21 El Subcomité remitió el citado documento COMSAR 9/12/7 al Grupo de trabajo para que éste lo examine con más detenimiento.

12.22 Los Estados Unidos (COMSAR 9/12/8) abordaron las cuestiones de las prescripciones funcionales, las comunicaciones, la infraestructura, supervisión y financiación en relación con la LRIT. Además, se ofrecieron a elaborar y financiar las funciones del proveedor inicial de servicios LRIT y a acoger el sistema LRIT basándose en proyecto del sistema AMVER hasta que la Organización adopte medidas de carácter permanente.

12.23 Durante los debates que siguieron, los observadores de la ICS, CILC, CIOSL y la IFSMA recordaron que el MSC 78 había señalado que el seguimiento por satélite no exigiría la intervención de los buques y que no supondría costos para éstos, lo cual parecía no coincidir con la propuesta de los Estados Unidos para utilizar el sistema AMVER.

12.24 El Subcomité remitió el documento COMSAR 9/12/8 (Estados Unidos) al Grupo de trabajo para que éste lo examinara más detenidamente.

12.25 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por Noruega (COMSAR 9/INF.4) en relación con los resultados de un estudio de viabilidad de la supervisión del tráfico marítimo mediante un receptor SIA espacial, estudio efectuado por la Institución noruega de investigación para la defensa, y remitió el documento COMSAR 9/INF.4 al Grupo de trabajo para su examen.

12.26 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos (COMSAR 9/INF.8) sobre el sistema Argos, que ofrece una tecnología y servicios para la identificación y seguimiento de largo alcance que ya está en estos momentos a disposición de los Estados ribereños, rectores de puertos y de abanderamiento y otros usuarios designados, y remitió el documento COMSAR 9/INF.8 al Grupo de trabajo para su examen.

12.27 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por las Islas Marshall (COMSAR 9/INF.12) en relación con el estudio de viabilidad del funcionamiento de la LRIT, estudio que se inició con objeto de evaluar si Inmarsat-C y D+ podían aplicarse a la LRIT, mediante la participación voluntaria de varias flotas de buques con pabellón de las Islas Marshall que en la actualidad utilizan sistemas móviles por satélite de seguimiento de la flota para sus actividades comerciales. Las Islas Marshall informaron al Subcomité de que en el estudio se evaluarían los aspectos operacionales relacionados con la ampliación del alcance de la LRIT, incluidos los siguientes aspectos, pero sin limitarse a ellos: funcionalidad, protección de los datos e intercambio de datos con Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS debidamente autorizados. Las Islas Marshall señalaron también que se preveía que los resultados del estudio se remitieran al MSC 80 junto con una demostración.

12.28 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la AISM (COMSAR 9/INF.6) sobre la conclusión de un seminario en el que se trataron las posibilidades de incrementar la seguridad, la protección marítima y la protección del medio ambiente a través del seguimiento de largo alcance de los buques, seminario organizado por la AISM en noviembre de 2004, y remitió el documento COMSAR 9/INF.6 al Grupo de trabajo para su examen.

#### **PRIORIDAD DE LOS ALERTAS DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

12.29 El Subcomité tomó nota de lo siguiente:

- .1 en el MSC 78, el Grupo de trabajo sobre protección marítima, al debatir la cuestión de la prioridad de la señal LRIT, había observado que en las normas de funcionamiento actuales de los sistemas de alerta de protección del buque no se contemplaba que la señal de alerta de protección del buque tuviera prioridad alguna y, en consecuencia, había recomendado, y posteriormente el MSC 78 había encargado, al Subcomité que examinara y abordara la cuestión (MSC 78/26, párrafo 7.111);
- .2 en el MSC 79, Italia (MSC 79/5/6) había planteado la cuestión de la prioridad de la señal de alerta de protección del buque y señalado que, hasta la fecha, no se

había asignado grado de prioridad alguno a la señal de alerta de protección del buque. En consecuencia, el MSC 79 había manifestado su agradecimiento a Italia por plantear de nuevo la cuestión y remitió el documento MSC 79/5/6 al COMSAR 9 para que éste lo examinara (MSC 79/23, párrafos 5.60 a 5.62);

- .3 el MSC 78 (MSC 78/26, párrafo 7.42) había reiterado la invitación del COMSAR 8 (COMSAR 8/18, párrafo 15.7.4) a los Gobiernos Contratantes que aún no hubieran establecido criterios para transmitir los alertas de protección del buque a que lo hicieran con urgencia.

12.30 Italia (MSC 79/5/6 y COMSAR 12/9/6) señaló que, hasta la fecha, no se había asignado prioridad alguna a las señales de alerta de protección del buque y destacó las dificultades que podrían plantearse a menos que se asignara un grado de prioridad superior al normal a los alertas de protección del buque por satélite. Asimismo, Italia señaló que algunos países no consideraban apropiado conceder el mismo grado de prioridad a esos alertas que a los de socorro.

12.31 El Subcomité recordó que en el artículo 53, Orden de prioridad de las comunicaciones, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT se estipula lo siguiente:

*“§1 Todas las estaciones del servicio móvil marítimo y del servicio móvil marítimo por satélite deberán poder ofrecer los cuatro niveles de prioridad siguientes:*

- .1 llamadas de socorro, mensajes de socorro y tráfico de socorro;*
- .2 comunicaciones de urgencia;*
- .3 comunicaciones de seguridad;*
- .4 otras comunicaciones.*

*§2 En un sistema totalmente automatizado, en el que sea impracticable ofrecer los cuatro niveles de prioridad, la categoría 1 recibirá prioridad hasta que, por acuerdos internacionales<sup>1</sup>, tales sistemas dejen de estar exonerados de la obligación de ofrecer los cuatro órdenes de prioridad.”*

12.32 Durante los debates que siguieron se observó que, dado que no existía un protocolo normalizado mundial para los alertas de protección del buque, sería imposible establecer un sistema de prioridad. El Subcomité remitió los documentos COMSAR 9/12/6 (Italia) y MSC 79/5/6 (Italia) al Grupo de trabajo para que éste los examinara detenidamente a fin de elaborar orientaciones, si procedía.

12.33 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por Italia (COMSAR 9/INF.11) en relación con los tipos de errores y los problemas experimentados con los alertas de protección del buque.

---

1 La Organización Marítima Internacional (OMI) elabora y adopta los requisitos y las normas de calidad de funcionamiento de los sistemas y equipos de radiocomunicaciones de socorro y seguridad marítimos.

**ELABORACIÓN DE UN PROTOCOLO PARA ENVIAR LOS MENSAJES DE PRUEBA DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

12.34 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 (MSC 78/26, párrafo 7.43) había hecho suya la opinión del COMSAR 8 (COMSAR 8/18, párrafo 13.5) de que era necesario elaborar un protocolo para enviar los mensajes de prueba del sistema de alerta de protección del buque, y había encargado al COMSAR 9 que elaborara dichos protocolos y los presentara al Comité para su aprobación.

12.35 La República de Corea (COMSAR 9/12/4) presentó un procedimiento de prueba mediante el cual un programa del sistema de servidores de los alertas de protección del buque identificaría automáticamente los mensajes de prueba y enviaría el respectivo acuse de recibo. El acuse de recibo automático de la prueba de punta a punta se envió, en nombre de la autoridad competente, a través de Inmarsat, dado que la República de Corea estimó que la mayoría de los buques estaban equipados con una estación terrena de buque de Inmarsat-C. El acuse de recibo automático que recibe el oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) de la prueba de punta a punta dependería de si el OCPM tiene acceso al sistema de servidores. Ahora bien, si el OCPM no tuviera acceso a dicho sistema podrían establecerse disposiciones alternativas para acusar recibo de la prueba manualmente.

12.36 Durante los debates que siguieron se observó nuevamente que el hecho de que no se dispusiera de un protocolo normalizado para los alertas de protección del buque imposibilitaba de algún modo la elaboración de normas definitivas para someter a prueba dichos alertas. El Subcomité remitió el documento COMSAR 9/12/4 (República de Corea) al Grupo de trabajo para que éste lo examinara más detenidamente.

**INSTRUMENTOS QUE ES PRECISO EXAMINAR Y ENMENDAR PARA INCLUIR DISPOSICIONES PERTINENTES RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN**

12.37 El Subcomité tomó nota de que, tras recordar que en el párrafo 1 de la parte dispositiva de la resolución A.924(22) titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", se pedía al Comité que, bajo la dirección del Consejo, examinara "(cualquier otro) instrumento de la OMI al respecto que sea de su incumbencia, y adopte nuevas medidas de seguridad, así como que, a la luz de las conclusiones de este examen, adopte con prontitud las medidas necesarias", el MSC 78 había encargado (MSC 78/26, párrafo 7.97) a los diversos subcomités que, en virtud de los programas de trabajo actuales y el punto de sus órdenes del día sobre "Medidas para incrementar la protección marítima" señalaran los diferentes instrumentos de su incumbencia que sería preciso examinar y enmendar para incluir en ellos disposiciones pertinentes relacionadas con la protección. En ese sentido, el MSC 78 había aconsejado a los subcomités que tuvieran en cuenta las prescripciones funcionales del Código PBIP y, en particular, las relativas al control de acceso y la manipulación de la carga. Se pidió a los subcomités que examinaran la necesidad de enmendar cada uno de los instrumentos que especificaran, que establecieran un orden de prioridad para la labor que propusieran y que indicaran, teniendo en cuenta el resto de sus tareas y prioridades, el tiempo (esto es, el número de periodos de sesiones) que requerirían para enmendar dichos instrumentos.



12.38 El Subcomité, partiendo del mandato revisado que el COMSAR 8 había presentado (COMSAR 8/18, párrafos 15.1 a 15.3 y anexo 17), especificó los instrumentos que, a los efectos de la resolución A.924(22), eran de su incumbencia y que son los siguientes:

- .1 los capítulos III, IV y V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado; y
- .2 el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado.

12.39 Teniendo presentes las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, el Subcomité convino en que en ese momento no era necesario examinar ni enmendar las disposiciones de los documentos mencionados con objeto de incluir en ellos disposiciones relacionadas con la protección.

12.40 El Subcomité convino también en que las diversas normas de funcionamiento, directrices, prácticas recomendadas y cursos modelo que son incumbencia del Subcomité prestaban una función subordinada y, en consecuencia, no se justificaba en ese momento examen ni enmienda algunos.

#### **PROPUESTAS DE ENMIENDA A LA RESOLUCIÓN A.706(17) SOBRE EL SERVICIO MUNDIAL DE RADIOAVISOS NÁUTICOS**

12.41 Teniendo en cuenta el párrafo B/4.13 del Código PBIP, en el que se estipula que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente la información sobre cambios en los niveles de protección y se indica que las administraciones quizá deseen utilizar mensajes NAVTEX o avisos a los navegantes para notificar dichos cambios a los buques y a los oficiales de la compañía para la protección marítima y a los oficiales de protección del buque, Francia (COMSAR 9/12/2) propuso que los cambios de nivel de protección en el mar territorial puedan comunicarse mediante radioavisos náuticos y sugirió introducir disposiciones complementarias sobre protección en el anexo 1 (Documento de orientación de la OMI/OHI sobre el servicio mundial de radioavisos náuticos) de la resolución A.706(17) sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos.

12.42 El Subcomité recordó que en el anexo 2 de la resolución A.706(17) se especificaba el procedimiento que debía observarse para enmendar el anexo 1 de la resolución. En el Procedimiento de la OMI para modificar el servicio mundial de radioavisos náuticos se estipula lo siguiente:

*"1 Las propuestas de modificación del servicio mundial de radioavisos náuticos se remitirán al Comité de Seguridad Marítima para que éste las evalúe.*

*2 Las modificaciones del servicio entrarán normalmente en vigor a intervalos de dos años aproximadamente o transcurridos unos plazos más largos determinados por el Comité de Seguridad Marítima en el momento de aprobarlas. Las modificaciones aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima serán notificadas a todos los interesados, previéndose un plazo de notificación de 12 meses por lo menos, y entrarán en vigor el 1 de enero del año siguiente.*

3 *Se recabará la conformidad de la Organización Hidrográfica Internacional y la participación activa de otros organismos de acuerdo con la índole de las modificaciones propuestas.*

4 *Una vez examinado el fondo de las propuestas de modificación, el Comité de Seguridad Marítima encomendará al Subcomité de Radiocomunicaciones el trabajo de redacción subsiguiente.*

5 *Por no ser parte integrante del servicio y estar supeditado a frecuentes cambios, el programa de horarios y frecuencias de transmisión en las zonas NAVAREA no estará sujeto al procedimiento de modificación."*

12.43 El Subcomité recordó también que la resolución A.706(17) se había adoptado junto con la resolución A.705(17), Difusión de información sobre seguridad marítima, resolución con la que está estrechamente ligada. En el párrafo 7 de la Recomendación acerca de la difusión de información sobre seguridad marítima, que constituye el anexo de la resolución A.705(17), se prescribe un procedimiento para enmendar la resolución que es similar al estipulado con respecto a la resolución A.706(17). Así pues, si la resolución A.706(17) va a enmendarse con objeto de incluir en la misma disposiciones relacionadas con la protección, es probable que el Comité examine la necesidad de revisar al mismo tiempo la resolución A.705(17) para incluir también en ella disposiciones relacionadas con la protección.

12.44 El Subcomité remitió el documento COMSAR 9/12/2 (Francia) al Grupo de trabajo para que éste lo examinara detenidamente.

### **REVISIÓN DE LA CIRCULAR MSC/CIRC.623/REV.3**

12.45 El Subcomité recordó que el MSC 77 (MSC 77/26, párrafo 6.88), al considerar el examen de la circular MSC/Circ.967 relativa a las Directrices para los centros coordinadores de salvamento marítimo, en el contexto de la propuesta de Francia (MSC 77/6/6), había tomado nota de que el debate del Grupo de trabajo sobre protección marítima se había centrado fundamentalmente en los diferentes medios de notificar a los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) los sucesos acaecidos y había llegado a la conclusión de que, en vez de centrarse en el tipo de ataque, el método elegido para dar la alarma debería quedar a discreción del capitán y que un buque que emita un alarma abiertamente debería esperar una respuesta explícita del MRCC, mientras que los buques que emitan una alarma encubierta recibirían una respuesta disimulada. El texto de la circular MSC/Circ.967 se modificó y se aprobó como circular MSC/Circ.1073, Directrices para los centros coordinadores de salvamento marítimo sobre los actos de violencia perpetrados contra los buques, a fin de tener en cuenta dichas conclusiones. Al aprobar dicha circular, el MSC 77 encargó al COMSAR 8 que examinara si era necesario introducir enmiendas correspondientes en la circular MSC/Circ.623/Rev.3 titulada "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques: Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques".

12.46 El Subcomité tomó nota de lo siguiente:

- .1 el MSC 78 (MSC 78/26, párrafo 7.44) había tomado nota de que el COMSAR 8, al no haberse presentado documentos que guardaran una relación directa con la revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3 para armonizarla con las orientaciones

que figuran en la circular MSC/Circ.1073, había considerado que no era prudente examinar la cuestión; y

- .2 el MSC 78 había invitado a las partes interesadas en la revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3 a que presentaran documentos pertinentes al COMSAR 9 a fin de que el Subcomité COMSAR pudiera examinar la cuestión y llevar a cabo la tarea que se le había asignado.

12.47 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo que examinara, en el contexto de la circular MSC/Circ.1073, los párrafos 25 a 31 (Escucha radioeléctrica y respuestas) de la circular MSC/Circ.623/Rev.3 y asesorara al Subcomité en relación con las medidas recomendadas.

#### **CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO**

12.48 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección marítima, al que asignó el mandato que figura a continuación. Teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, el Grupo de trabajo sobre las medidas para incrementar la protección marítima deberá:

#### ***Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques***

- .1 seguir elaborando el anteproyecto de nueva regla sobre la LRIT del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, teniendo presentes las decisiones e instrucciones del MSC 78 y del MSC 79 y habida cuenta de que la meta principal es ampliar, en el momento oportuno, el objetivo y alcance de la LRIT a fin de que ésta pueda aplicarse a la seguridad y a la protección del medio ambiente. Al respecto, el Grupo de trabajo deberá cerciorarse, entre otras cosas, de que el sistema LRIT puede:
  - .1 tener tres tipos de usuario, cada uno de los cuales tenga derecho a recibir datos LRIT distintos;
  - .2 desconectarse a bordo en los casos en que la Administración considere que la recepción de la información por otro Gobierno Contratante puede poner en peligro la seguridad o la protección del buque o de la Administración; y
  - .3 impedir que un Estado ribereño determinado reciba información LRIT, a petición de la Administración, aun cuando el Estado ribereño tenga derecho a recibir dicha información;
- .2 elaborar las condiciones que el Comité podría imponer a los proveedores de servicios LRIT al examinar su aprobación como tales;
- .3 elaborar un sólido plan de supervisión intergubernamental para los proveedores de servicios LRIT aprobados, a través del cual pueda verificarse, a satisfacción de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios LRIT de las condiciones que se les impongan, en el momento de su aprobación;
- .4 examinar las propuestas del Brasil (COMSAR 9/12/3) y asesorar al Subcomité en relación con las medidas recomendadas;

- .5 examinar las propuestas de la República de Corea (COMSAR 9/12/5) y asesorar al Subcomité en relación con las medidas recomendadas;
- .6 examinar la propuesta de Chipre y otros (COMSAR 9/12/7) y asesorar al Subcomité en relación con las medidas recomendadas;
- .7 examinar las propuestas de los Estados Unidos (COMSAR 9/12/8) y asesorar al Subcomité en relación con las medidas recomendadas;

Documentos conexos: COMSAR 9/12/3 (Brasil), COMSAR 9/12/5 (República de Corea), COMSAR 9/12/7 (Chipre y otros), COMSAR 9/12/8 (Estados Unidos), COMSAR 9/INF.4 (Noruega), COMSAR 9/INF.6 (AISM) y COMSAR 9/INF.8 (Estados Unidos)

#### ***Prioridad de los alertas de protección del buque***

- .8 examinar la cuestión de la prioridad de los alertas de protección del buque con objeto de asesorar al Subcomité en relación con las medidas que sería necesario adoptar;

Documentos conexos: regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, resoluciones MSC.136(76) y MSC.141(77), documentos MSC 79/5/6 (Italia) y COMSAR 9/12/6 (Italia)

#### ***Elaboración de un protocolo para enviar los mensajes de prueba de los sistemas de alerta de protección del buque***

- .9 elaborar un protocolo para enviar los mensajes de prueba de los sistemas de alerta de protección del buque;

Documentos conexos: regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, Código PBIP, resoluciones MSC.136(76) y MSC.147(77) y documento COMSAR 9/12/4 (República de Corea)

#### ***Propuestas de enmienda a la resolución A.706(17): Servicio mundial de radioavisos náuticos***

- .10 examinar la propuesta para enmendar la resolución A.706(17) con objeto de incluir en las mismas disposiciones relacionadas con la protección y asesorar al Subcomité en relación con las medidas recomendadas;

Documentos conexos: resoluciones A.705(17) y A.706(17) y documento COMSAR 9/12/2 (Francia)

***Revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques***

- .11 examinar, en el contexto de la circular MSC/Circ.1073, los párrafos 25 a 31 (Escucha radioeléctrica y respuestas) de la circular MSC/Circ.623/Rev.3 con objeto de asesorar al Subcomité en relación con las medidas recomendadas; y

Documentos conexos: circulares MSC/Circ.623/Rev.3 y MSC/Circ.1073

***Presentación del informe***

- .12 presentar su informe a fin de someterlo al examen del Subcomité el jueves 10 de febrero de 2005.

**Informe del Grupo de trabajo**

12.49 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima (COMSAR 9/WP.5), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se resumen a continuación.

12.50 El Subcomité:

- .1 tomó nota de las deliberaciones relativas a la prioridad de los mensajes SSA, acordó que, dado que la prescripción de prioridad de mensajes se aplicaba a las comunicaciones por satélite, y habida cuenta de la diversidad de sistemas SSA, no era necesario elaborar una prescripción de prioridad de mensajes para los alertas de protección del buque, e invitó al Comité a que examinara la posibilidad de publicar orientaciones adecuadas a los Gobiernos Contratantes sobre los siguientes puntos:
- .1 los proveedores de servicios de comunicaciones del sistema de alerta de protección del buque (SSAS) deberían transmitir los mensajes de alerta de protección del buque (SSA) sin demora para permitir que las autoridades competentes pertinentes tomen las medidas oportunas;
  - .2 un mensaje SSA debe transmitirse a más de un destinatario, según estén reconocidos por la Administración, a fin de garantizar la solidez del sistema de alerta de protección del buque; y
  - .3 la Administración se asegurará de que los destinatarios designados de los mensajes SSA son capaces de procesar la información recibida con el nivel más alto de prioridad. Esto quizá suponga que los destinatarios tengan un sistema que funcione las 24 horas del día 7 días a la semana;
- .2 tras convenir en que, si bien era necesario que los sistemas SSA estuvieran sujetos a pruebas, dada la diversidad de sistemas no sería práctico elaborar un protocolo de prueba que los abarcara a todos, observar que muchos de los sistemas que se están utilizando ya disponen de procedimientos de prueba, y concluir que los procedimientos de prueba no deberían ser obligatorios, coincidió con la opinión

del Grupo de trabajo de que los procedimientos de prueba para el SSAS eran una cuestión que incumbía a las Administraciones;

- .3 tras tomar nota del Procedimiento de la OMI para modificar el Servicio mundial de radioavisos náuticos (párrafo 12.42 *supra*), se mostró conforme con la decisión del Grupo de trabajo de no proponer enmiendas a la resolución A.706(17) sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos;
- .4 se mostró de acuerdo con la conclusión del Grupo de trabajo de que no es necesario enmendar la circular MSC/Circ.623/Rev.3 en el contexto de la circular MSC/Circ.1073;
- .5 tomó nota en general de las deliberaciones mantenidas en el seno del Grupo de trabajo en relación con el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques;
- .6 tomó nota del ofrecimiento de los Estados Unidos para elaborar y financiar las funciones del proveedor inicial de servicios LRIT y a acoger el sistema LRIT basándose en el proyecto de Amver hasta que la Organización pudiera elaborar disposiciones de carácter más permanente, con objeto de "dar un empujón de salida" al proceso;
- .7 en el contexto de las deliberaciones sobre la prioridad de señal para la información LRIT (COMSAR 9/WP.5, párrafo 54), tomó nota de que una disposición existente en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT concede prioridad de seguridad a las comunicaciones de notificación para buques;
- .8 tomó nota, para que sirvan de punto de partida para futuras deliberaciones del Subcomité y de su Grupo de trabajo por correspondencia, de los anteproyectos de enmienda al Convenio SOLAS y del proyecto de normas de funcionamiento y operación del sistema internacional de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, que figuran en los anexos 14 y 15, respectivamente, e invitó al Comité a que tomara nota de la labor que se está llevando a cabo;
- .9 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por los Estados Unidos\*, encargado de examinar las cuestiones pendientes y de informar al Subcomité en su 10º periodo de sesiones, teniendo en cuenta las futuras instrucciones del Comité;

---

\*

**Coordinador:**

William Cairns, FRIN  
Principal Engineer  
U.S. Coast Guard  
2100 Second Street S.W.  
Washington, D.C. 20593  
Estados Unidos  
Teléfono: 202 267 6599  
Facsímil: 202 267 4279  
Correo electrónico: [wcairns@comdt.uscg.mil](mailto:wcairns@comdt.uscg.mil)

- .10 aprobó el mandato propuesto para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la LRIT, que figura en el anexo 16; y
- .11 invitó al Comité a que amplié el plazo de ultimación previsto para el punto del programa de trabajo sobre "Medidas para incrementar la protección marítima" hasta 2006.

### **13 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE**

13.1 El Subcomité recordó que el MSC 77 había aprobado la circular MSC/Circ.1079: Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS), que combina las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041 y las sustituye, y había sancionado el punto de vista del COMSAR 7 de que no sería necesario enmendar ni modificar los planes de colaboración elaborados de conformidad con las circulares anteriormente mencionadas, según se refleja en la circular MSC/Circ.1079.

13.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 había examinado el resultado de la labor del COMSAR 8 y de la de otros subcomités pertinentes en relación con las tareas asignadas en el plan de trabajo actualizado (MSC 75/WP.12) y, una vez concluidas sus deliberaciones sobre el asunto, había aprobado el plan de trabajo revisado, que figura en el anexo 4 del documento MSC 78/WP.14 y lo había remitido a los subcomités pertinentes para que tomaran las decisiones oportunas.

13.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 79, tras examinar y actualizar el plan de trabajo revisado por el MSC 78, lo había aprobado, según figura en el anexo 3 del documento MSC 79/WP.13 y lo había remitido a los Subcomités COMSAR, DE, FP, NAV, SLF y STW, para que tomaran las medidas apropiadas. El MSC 79 también había remitido la totalidad del informe del Grupo a los subcomités pertinentes, con fines informativos, y les pidió que le informaran de sus progresos en los asuntos asignados.

13.4 El Subcomité tomó nota asimismo de las decisiones tomadas por el MSC 79, en particular de que:

- .1 al examinar la definición del término "buques de pasaje de gran tamaño", el Comité había acordado que la expresión "de gran tamaño" debería suprimirse del título de ese punto del orden del día y que el Grupo de trabajo y los órganos auxiliares deberían continuar elaborando parámetros pertinentes, según sea necesario, en cuanto a la aplicación de toda prescripción y recomendación propuesta, teniendo en cuenta que deberá evitarse un enfoque aplicable a todos los buques independientemente de su tamaño puesto que cada aspecto de la seguridad (por ejemplo, lucha contra incendios, máquinas, estabilidad, dispositivos salvavidas, búsqueda y salvamento, etc.) plantea problemas distintos;
- .2 al considerar las cuestiones relativas al "tiempo para el rescate", el Comité había aprobado un plazo de cinco días como máximo durante el cual se espera que las personas permanezcan en la embarcación de supervivencia, teniendo en cuenta las necesidades humanas de las personas a bordo y los peligros para la vida y la salud a los que tengan que enfrentarse en esa embarcación. El Comité también había acordado que era necesario contar con un plazo más amplio para resolver la cuestión relacionada con el tiempo para el salvamento y había pedido al

Subcomité que preparara un plazo para el "tiempo para el salvamento" junto con los criterios conexos, e informara oportunamente al MSC 81;

- .3 al considerar los parámetros pertinentes, el Comité había identificado los que deberán utilizar los subcomités para especificar el proyecto y las características operacionales a fin de aplicarlos a toda recomendación propuesta, si resulta apropiado de acuerdo con el plan de trabajo revisado que figura en el anexo 3 del documento MSC 79/WP.13. El Comité había puesto de relieve que los órganos auxiliares deben recordar que no debe perderse de vista la intención original de los principios rectores y, particularmente, que los futuros buques de pasaje deberán proyectarse con una mejor aptitud para conservar la flotabilidad de manera que en caso de siniestro, las personas puedan permanecer a bordo, en condiciones de seguridad, mientras el buque se dirige a puerto. Así pues, el Comité había reiterado que los umbrales de siniestro debían estipular la magnitud de los daños que el buque debe poder soportar para volver con seguridad al puerto por sus propios medios y, si se excede el umbral, el buque deberá permanecer habitable durante un mínimo de tres horas para permitir que las personas a bordo lo abandonen de manera segura y ordenada, de conformidad con lo acordado en el MSC 78. Toda desviación de los conceptos y plazos anteriores debe justificarse debidamente como parte de las recomendaciones propuestas; y
- .4 al examinar la información presentada por la Secretaría (MSC 79/4/4) sobre la Universidad Marítima Mundial que, a petición del MSC 78, estaba estudiando la posibilidad de asumir una función en la coordinación del proyecto de búsqueda y salvamento para ayudar a la Organización en su labor con respecto a la seguridad de los buques de pasaje, el Comité había pedido a la Secretaría que facilitara información sobre las implicaciones financieras de dicha coordinación para que el MSC 80 las considere.

13.5 Finalmente, el Subcomité tomó nota de que el MSC 79 había aprobado los principios rectores, objetivos estratégicos y metas revisados que se recogen en el anexo 1 del documento MSC 79/WP.13, y había manifestado que, tomados en conjunto, con inclusión de los informes del Grupo sobre sus anteriores reuniones, proporcionaban suficiente información como para permitir a los subcomités completar las tareas asignadas hasta 2006.

13.6 El Subcomité sometió a un breve debate los documentos presentados por la Secretaría (COMSAR 9/2, párrafo 1.9, y COMSAR 9/13) y el Reino Unido (COMSAR 9/13/1, COMSAR 9/13/2 y COMSAR 9/13/3) y remitió el asunto al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento para que lo examinara detenidamente.

13.7 El Subcomité acordó que debido a la enorme cantidad de tareas que contiene el plan de trabajo, recogido en el anexo 3 del documento MSC 79/WP.13, debería constituirse un grupo de trabajo por correspondencia para que examine las tareas que no podrán finalizarse en el actual periodo de sesiones del Subcomité.

13.8 El Subcomité pidió al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 examinar los documentos COMSAR 9/13, COMSAR 9/13/1, COMSAR 9/13/2, COMSAR 9/13/3 y el plan de trabajo revisado que figura en el anexo 3 del documento MSC 79/WP.13;



- .2 asignar prioridades a las tareas destinadas al Subcomité, según el plan de trabajo revisado que figura en el anexo 3 del documento MSC 79/WP.13, a fin de:
  - .1 identificar las tareas que se deben iniciarse en el actual periodo de sesiones del Subcomité; y
  - .2 identificar las tareas que se asignarán al Grupo de trabajo por correspondencia;
- .3 elaborar el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia; y
- .4 realizar las tareas que se haya determinado que deben ultimarse en el actual periodo de sesiones.

### **Informe del Grupo de trabajo**

13.9 Al considerar las partes del informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 9/WP.3/Add.1, sección 9) que se refieren a este tema, el Subcomité tomó las medidas que se resumen a continuación.

13.10 El Subcomité constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia sobre seguridad de los buques de pasaje, coordinado por el Reino Unido\*, y aprobó su mandato según figura en el anexo 17. Se invitó al Grupo de trabajo por correspondencia a que en sus deliberaciones tuviera en cuenta los debates del Grupo de trabajo que se resumen en el anexo 10 del documento COMSAR 9/WP.3/Add.1.

13.11 Al examinar la tarea 3 del plan de trabajo, el Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo convino en que resultaba difícil definir qué constituye una "zona alejada de las instalaciones de búsqueda y salvamento", ya que no se dispone de instrumentos analíticos, y propuso esperar hasta que se cuente con ellos. Al examinar la tarea 5, el Grupo de trabajo estuvo de acuerdo en que era necesario que el Grupo de trabajo por correspondencia realizara un examen cuidadoso a fin de asegurarse de que los resultados de su labor conducirán a una eficaz aplicación de sus recomendaciones a los buques regidos por el Convenio SOLAS.

13.12 El Subcomité también observó que el Grupo de trabajo había examinado la tarea 6 y los resultados del examen llevado a cabo por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la recomendación de que las aeronaves SAR vayan provistas de equipos radioeléctricos de onda marítima y de que todos los buques regidos por el Convenio SOLAS lleven equipos radioeléctricos de banda aeronáutica, y había señalado que éste había sido un problema constante

---

\* **Coordinador:**  
Sr. David Jardine-Smith  
Emergency Response  
Liaison Officer, Directorate of Operations  
Maritime and Coastguard Agency (MCA)  
Bay 1/07, Spring Place  
105 Commercial Road  
Southampton, SO15 1EG  
Teléfono.: +44 (0)23 8032 9108  
Facsímil: +44 (0)23 8032 9488  
Correo electrónico: [dave.jardine-smith@mca.gov.uk](mailto:dave.jardine-smith@mca.gov.uk)

y, en particular, según la explicación de la OACI, resulta difícil exigir que las aeronaves a las que normalmente no se aplican las disposiciones de la OACI lleven dicho equipo a bordo. Así pues, el Subcomité recomendó la instalación, con carácter voluntario, de equipo radioeléctrico de banda aeronáutica en los buques regidos por el Convenio SOLAS que no sean buques de pasaje, buques de salvamento marítimo u otros buques de propiedad gubernamental.

13.13 El Subcomité también tomó nota de que teniendo en cuenta los cinco días del "tiempo para el rescate" y la explicación relativa a "lugar seguro" y "tiempo para el salvamento" acordados por el MSC 79, el Grupo de trabajo había identificado los factores que podría utilizar el Grupo de trabajo por correspondencia para validar el criterio de "tiempo para el rescate", que figura en el anexo 11 del documento COMSAR 9/WP.3/Add.1.

13.14 Se invitó a los Gobiernos Miembros a que participen activamente en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje a fin de que se puedan realizar considerables progresos con esta cuestión en el COMSAR 10.

#### **14 EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN Y DEL CONVENIO SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO RESPECTO DE LA ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR**

14.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78, tras la adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS, al Convenio sobre Salvamento Marítimo y a las Directrices conexas sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar (resoluciones MSC.153(78), MSC.155(78) y MSC.167(78)), había pedido que el resultado de su labor se pusiera en conocimiento de otras organizaciones, y que el Grupo interorganismos considerara que otras orientaciones suplementarias debían elaborarse para la fase posterior al rescate.

14.2 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 79 había examinado la información presentada por la Secretaría (MSC 79/22/6) y había observado que la segunda reunión del Grupo interorganismos de las Naciones Unidas sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar se había celebrado en la sede de la OMI, el lunes 12 de julio de 2004.

14.3 Tras examinar el documento COMSAR 9/2/1 (Secretaría), el Subcomité tomó nota de que, después de largos debates sobre el particular, el FAL 31 había aprobado proyectos de enmienda al Convenio de Facilitación, respaldados por la mayoría de las delegaciones, según figura en el anexo del citado documento, a fin de adoptarlas oficialmente en el FAL 32, que se celebrará en julio de 2005.

14.4 El Subcomité observó que no se habían presentado documentos sobre la cuestión en los tres últimos periodos de sesiones consecutivos y, teniendo en cuenta las observaciones formuladas, invita al Comité a suprimir el punto de bajo grado de prioridad titulado "Revisión de las disposiciones del Convenio de Facilitación y el Convenio sobre Salvamento respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar" del programa de trabajo del Subcomité.

#### **15 RECOMENDACIONES PARA LA NAVEGACIÓN OCEÁNICA DE ALTO RIESGO POR EMBARCACIONES DE AVENTURA**

15.1 El Subcomité tomó nota de que Chile había presentado una propuesta al MSC 76 (MSC 76/20/4) proponiendo la elaboración de directrices sobre prescripciones mínimas de seguridad para los viajes oceánicos de alto riesgo realizados por embarcaciones de aventura no tradicionales que, en caso de emergencia, posiblemente requieran la realización de operaciones

de búsqueda y salvamento de elevado costo, utilizando un gran número de recursos. En consecuencia, el MSC 76 había decidido incluir en el programa de trabajo de los subcomités NAV (coordinador) y COMSAR, un punto con prioridad baja sobre "Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura", asignando un periodo de sesiones para su ultimación.

15.2 El Subcomité también tomó nota de que el NAV 50 había examinado el documento MSC 76/20/4 (Chile) en el que se incluía el proyecto de circular MSC sobre Medidas a tener en cuenta para la navegación oceánica de embarcaciones de aventura, pero que, debido a la falta de tiempo, no había podido ultimar su labor sobre el proyecto de circular MSC para remitirlo al COMSAR 9. Por lo tanto, el NAV 50 pidió a la delegación de Chile que volviera a presentar al COMSAR 9 el proyecto de circular MSC sobre Orientaciones sobre prescripciones mínimas de seguridad para las travesías oceánicas de alto riesgo efectuadas por embarcaciones de aventura no convencionales, teniendo en cuenta las observaciones y opiniones del Subcomité NAV.

15.3 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 9/15 (Chile) en el que se proponen las medidas mínimas de seguridad que deben adoptar las embarcaciones no convencionales que realicen travesías oceánicas de alto riesgo, señaló que no existían definiciones precisas de "embarcación no convencional" y pidió al Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento que examinara esta cuestión en profundidad y que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno, elaborara:

- .1 el proyecto de circular MSC; y
- .2 cualesquiera observaciones y recomendaciones necesarias,

para que las examine el Pleno.

### **Informe del Grupo de trabajo**

15.4 Tras examinar las partes del informe del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (COMSAR 9/WP.3, sección 5) relativas a esta cuestión, el Subcomité refrendó el proyecto de circular MSC sobre orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas, que figura en el anexo18, para someterlo a la aprobación del MSC 80.

15.5 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto de baja prioridad titulado "Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura" del programa de trabajo del Subcomité, puesto que había concluido la labor al respecto.

## **16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL COMSAR 10**

### **Mandato del Subcomité**

16.1 El Subcomité observó que, tras examinar la cuestión, el MSC 79 había pedido a la Secretaría que revisara el mandato de los subcomités, en consulta con sus respectivos Presidentes, teniendo en cuenta los puntos acordados por la reunión de Presidentes (MSC 78/WP.9, párrafo 5), las opiniones del MEPC 52 así como las suyas propias, y que los presentara al MSC 80 y, por consiguiente, a la próxima reunión de Presidentes, para un examen final y para que se aprueben en dicho periodo de sesiones del Comité y en el MEPC 53.

16.2 El Subcomité también observó que el MSC 79, al recordar su decisión anterior de que no había necesidad inmediata de cambiar la estructura actual de los subcomités, como habían tomado nota posteriormente el Consejo y la Asamblea, había refrendado la recomendación de la reunión de Presidentes (MSC 78/WP.9, párrafo 7) de que, por el momento, no siguiera adelante con la consolidación en un solo subcomité (por ejemplo DE, FP o COMSAR) de la responsabilidad relativa a la evacuación, el rescate y la recuperación, o con la propuesta de cambio de nombre del Subcomité COMSAR.

### **Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 10**

16.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79, al examinar los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, había recordado que, durante el MSC 78, al abordar la cuestión del método de trabajo del Comité en relación con el examen de las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, el Presidente había aclarado que el objetivo del Comité al examinar estas propuestas consistía en decidir, basándose en las justificaciones presentadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices sobre la organización y el método de trabajo, si el nuevo punto debería o no incluirse en el programa de trabajo del subcomité. La decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un subcomité no significaba que el Comité estuviera de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decidía incluir el punto en el programa de trabajo de un subcomité, correría por cuenta de dicho subcomité el examen pormenorizado de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de prescripciones y recomendaciones adecuadas.

16.4 Teniendo en cuenta los avances realizados durante el periodo de sesiones y las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día, el Subcomité examinó su programa de trabajo y orden del día del próximo periodo de sesiones (COMSAR 9/WP.1) y elaboró una propuesta de programa de trabajo revisado y de orden del día provisional del COMSAR 10. Al mismo tiempo el Subcomité acordó pedir al Comité que tuviera a bien:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, al haberse ultimado la labor relativa a los mismos:
  - .1.1 punto A.3 - Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias;
  - .1.2 punto A.4 - Examen de las Directrices OSV;
  - .1.3 punto A.5 - Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994;
  - .1.4 punto B.2 - Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura;
- .2 suprimir el siguiente punto del programa de trabajo al no haberse recibido ninguna ponencia sobre el mismo en los últimos tres periodos de sesiones:
  - .2.1 punto B.1 - Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio de Salvamento Marítimo respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar

- .3 ampliar los plazos previstos para la ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
  - .3.1 punto 6.1 - Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento, hasta 2006;
  - .3.2 punto 6.4 - Asistencia médica en los servicios SAR, hasta 2006;
  - .3.3 punto A.2 - Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas, hasta 2006; y
  - .3.4 punto A.6 - Medidas para incrementar la protección marítima, hasta 2006;
- .4 sustituir el número de periodos de sesiones necesarios para ultimar los siguientes puntos del programa de trabajo por un plazo para su ultimación:
  - .4.1 punto A.7 - Examen del Código de Buques Especiales 2007;
  - .4.2 punto A.8 - Revisión de las normas de funcionamiento del RESAR 2007;
- .5 volver a numerar los puntos del programa de trabajo, según proceda; y
- .6 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité junto con los correspondientes plazos revisados de ultimación y otras modificaciones de redacción.

16.5 También se invitó al Comité a que aprobara la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del COMSAR 10, que figuran en el anexo 19.

#### **PREPARATIVOS PARA EL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES**

16.6 El Subcomité convino provisionalmente en constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 búsqueda y salvamento;
- .2 aspectos técnicos y de funcionamiento del SMSSM, incluidas cuestiones relativas a la ISM; y
- .3 protección marítima.

16.7 El Subcomité recordó que, tras examinar los puntos 3, 4, 5, 12 y 13 del orden del día, había acordado constituir grupos de trabajo por correspondencia sobre los siguientes puntos con alto grado de prioridad:

- .1 alertas de tsunami y preparación y lucha contra desastres;

- .2 cuestiones relativas a las radiocomunicaciones tratadas por la UIT;
- .3 revisión de la resolución A.888(21);
- .4 protección marítima; y
- .5 seguridad de los buques de pasaje.

16.8 El Subcomité tomó nota de que se había previsto que su 10º periodo de sesiones se celebrara, en principio, del 6 al 10 de marzo de 2006.

## **17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2006**

17.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. U. Hallberg (Suecia) como Presidente y al Sr. A. Olopoenia (Nigeria) como Vicepresidente para 2006.

## **18 OTROS ASUNTOS**

### **NORMALIZACIÓN DE LOS PULSADORES DE SOCORRO PARA INCREMENTAR LA EFICACIA DE LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO**

18.1 Al examinar el documento presentado por la República de Corea (COMSAR 9/18/1) en el que se propone la elaboración de una norma sobre el sistema normalizado de pulsadores de socorro que se utilizan en el equipo de LSD por ondas métricas, decamétricas y hectométricas y en el de Inmarsat, el Subcomité recordó que, a fin de suprimir/reducir los falsos alertas y de normalizar las prescripciones sobre los pulsadores de socorro, las normas que figuran a continuación se habían elaborado y aplicado al equipo de LSD por ondas métricas, decamétricas y hectométricas, y al equipo de Inmarsat instalado el 1 de febrero de 1999 o posteriormente:

- "2.5 Un alerta de socorro debe activarse únicamente por medio de un pulsador de socorro dedicado exclusivamente a tal efecto, que no debe ser ninguna tecla de un panel de entrada de datos digitales del IUT-T ni de un teclado ISO del equipo.
- 2.6 El pulsador dedicado exclusivamente a los alertas de socorro deberá:
  - .1 estar claramente identificado; y
  - .2 contar con medios que eviten que se active por descuido.
- 2.7 La activación de un alerta de socorro requerirá efectuar por lo menos dos acciones independientes.
- 2.8 El equipo deberá indicar que está transmitiendo un alerta de socorro.
- 2.9 Deberá ser posible interrumpir e iniciar alertas de socorro en cualquier momento."

18.2 El Subcomité también recordó que la circular MSC/Circ.862, de 22 de mayo de 1998, se había publicado a fin de brindar aclaraciones sobre determinadas prescripciones de las normas de funcionamiento de la OMI respecto del equipo del SMSSM, en especial, sobre la activación de

los alertas de socorro. Por consiguiente, el Subcomité opinó que, por el momento, no era necesario adoptar medidas sobre las propuestas formuladas en el documento antes mencionado.

18.3 Sin embargo, tras algunas deliberaciones, el Subcomité acordó que, respecto de los nuevos avances en los sistemas y técnicas de radiocomunicaciones marítimas, en el futuro podrían elaborarse normas pormenorizadas para la unificación de los procedimientos y de los pulsadores para los alertas de socorro.

#### **CUESTIONES RELATIVAS A LOS SIA**

18.4 El Subcomité recordó que, de acuerdo con las instrucciones formuladas por el MSC 77, el COMSAR 8 había examinado el documento MSC 77/10/5 (Alemania y Estados Unidos), en el que se propone que los SIA se conecten a la fuente de energía de reserva de las estaciones radioeléctricas, así como el documento COMSAR 8/17, presentado por un grupo de Estados Miembros y la AISM, en el que se señalaban problemas relativos a la instalación y utilización de los SIA y que había remitido la cuestión al Grupo de trabajo técnico para un examen a fondo.

Tras examinar el informe del Grupo de trabajo técnico, el COMSAR 8:

- .1 instó a todos los Gobiernos Miembros, fabricantes y usuarios a que presten especial atención a la instalación y utilización de los SIA, incluida la codificación, y les pidió que prestarán atención a las prescripciones de la circular SN/Circ.227 cuando se efectúe la instalación de nuevos SIA;
- .2 estuvo de acuerdo con la opinión del Grupo de que lo ideal sería que los SIA estén conectados a la fuente de energía principal del buque mediante un suministro de energía ininterrumpible (SEI), según se prescribe en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS;
- .3 invitó al Subcomité NAV a que tuviera en cuenta la opinión del Grupo de que la circular SN/Circ.227, relativa a las directrices sobre la instalación, requería un examen más a fondo y de que podría añadirse la necesidad de disponer de SEI;
- .4 invitó al Subcomité NAV a que examinara el documento COMSAR 8/17 y adoptara las medidas pertinentes; y
- .5 invitó al Comité a que refrenda la opinión del Subcomité en relación con la conexión de los SIA a la fuente de suministro de energía del buque.

A este respecto la delegación de Suecia declaró que las conexiones de los SIA a la fuente de suministro de energía del buque, *"deberían permitir la conexión de los sistemas radioeléctricos, tales como los SIA, al sistema de suministro de energía del SMSSM, de conformidad con la regla IV/13 del Convenio SOLAS"*.

18.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78 había estado de acuerdo con la opinión del Subcomité de que lo ideal sería que los SIA estén conectados mediante suministro de energía ininterrumpible (SEI) a la fuente de suministro de energía del buque, según se define en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS y de que había pedido al NAV 50 que tuviera en cuenta las opiniones del Subcomité COMSAR sobre esta cuestión y las incorporara en las pertinentes Directrices para la instalación de un SIA de a bordo (Circular SN/Circ.227).

18.6 El Subcomité también tomó nota de que el NAV 50 había elaborado enmiendas respecto de esta cuestión, que fueron aprobadas por el MSC 79 para su distribución mediante la circular SN/Circ.245.

18.7 El Subcomité examinó el documento COMSAR 9/18 (Letonia y Suecia), con las siguientes propuestas:

- .1 el seguimiento e identificación de los buques en la región del Báltico y en Europa dependerá de los SIA y, por consiguiente, la fiabilidad de la información de seguimiento reviste la mayor importancia respecto de la protección del medio ambiente así como para recibir información precisa sobre situaciones relativas a la seguridad y a la protección;
- .2 a efectos de mejorar la fiabilidad y el uso de los SIA actuales y de otras posibles innovaciones, así como de incrementar la calidad de la información de estos sistemas, se propone lo siguiente:
  - .1 las normas relativas a los SIA deberán revisarse a fin de:
    - .1.1 modificar los procedimientos de supervisión de la precisión de los datos; y
    - .2.2 aumentar el número de datos obligatorios en el SIA, puesto que el sistema no sólo debe considerarse como una herramienta para evitar los abordajes sino también como un instrumento para mejorar la seguridad y protección marítimas, así como el seguimiento y la vigilancia ambientales; y
  - .2 el SIA, en tanto que sistema, también debería incluirse en la instalación radioeléctrica del buque y se someterá, junto con el equipo del SMSSM, a los reconocimientos y pruebas de homologación correspondientes.

18.8 A fin de modificar, según se propone, las normas de funcionamiento del SIA, el Subcomité convino en que se debería presentar al MSC y al Subcomité NAV una propuesta de programa de trabajo adecuada, de conformidad con las Directrices y los procedimientos para la organización del programa de trabajo.

#### **INFORME DE LA VIª PATRULLA ANTÁRTICA NAVAL COMBINADA**

18.9 El Subcomité tomó nota del documento presentado por Argentina y Chile (COMSAR 9/INF.3) (en español solamente) en el que se recoge un informe sobre la VIª Patrulla antártica naval combinada.

#### **REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESPONDEDORES DE RADAR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (RESAR)**

18.10 El Subcomité tomó nota de que el MSC 78, tras examinar el documento MSC 78/24/4 (Japón) en el que se propone, a efectos de mejorar la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento, la revisión de las normas de funcionamiento de los respondedores de radar (resolución A.802(19)), teniendo en cuenta los RESAR que utilizan una señal de polarización circular; el documento MSC 78/24/19 (Noruega) en el que se propone que, cuando se revisen las



normas de funcionamiento, también se incluyan en las mismas disposiciones relativas al respondedor de búsqueda y salvamento del SIA (una serie para el RESAR de 9 GHz y otra para el RESAR-SIA) y, si fuera necesario, se elaboraran las enmiendas pertinentes a los capítulos III y IV del Convenio SOLAS, había decidido:

- .1 incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR un punto con prioridad alta sobre "Revisión de las normas de funcionamiento de los respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR)", considerando que eran necesarios dos periodos de sesiones para su ultimación; y
- .2 pedir a los Subcomités DE y NAV que contribuyan, según sea necesario, cuando así se lo solicite el Subcomité COMSAR.

18.11 El Subcomité tomó nota del documento presentado por el Japón (COMSAR 9/INF.10), en el que se hace hincapié en la necesidad de revisar las normas de funcionamiento de los RESAR y, teniendo en cuenta el párrafo 18.10 *supra*, decidió incluir el punto pertinente en el orden del día provisional del COMSAR 10. Se invitó a los Estados Miembros a que presenten observaciones y propuestas para que se examinen.

#### **ACTUACIÓN DE LAS PERSONAS QUE POSEEN EL TÍTULO DE OPERADOR DE RADIO DEL SMSSM**

18.12 El Subcomité señaló que el MSC 78 había tomado nota de la preocupación manifestada sobre la actuación de las personas en posesión del título de operador de radio del SMSSM a bordo de los buques y, en este contexto, había solicitado al Subcomité STW que continuara estudiando las cuestiones relacionadas con la validación, basándose en las disposiciones existentes del Código de Formación.

18.13 La Secretaría informó al Subcomité de que en el STW 36, la delegación de Noruega había informado que, durante más de cuatro años, la Administración de su país había investigado sistemáticamente, mediante encuestas de radiocomunicaciones, la competencia de los radiooperadores titulados para el SMSSM. De los resultados de sus investigaciones se desprende que más del 80% de los radiooperadores carece de las competencias necesarias para manejar correctamente el equipo en todos los sentidos, incluidas las situaciones de socorro, urgencia y seguridad. Tras reconocer que el SMSSM es un elemento fundamental para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, y habida cuenta de esta deficiencia, Noruega opinó que era necesario que el Subcomité STW examinara si los requisitos actuales son adecuados. En este contexto, tras largas deliberaciones sobre el tema y tras recordar que el COMSAR 8 había formulado una solicitud en este sentido, respaldada por el MSC 78, el STW 36 había acordado recomendar al Comité que añadiera un nuevo punto titulado "Actuación de operadores en posesión de títulos del SMSSM" en su programa de trabajo y en el orden del día del STW 37.

18.14 Teniendo en cuenta la información proporcionada en el párrafo 18.13 *supra*, el Subcomité pidió al MSC 80 que cambie el título del punto del programa de trabajo propuesto por el STW 36 por el de "Revalidación del título de operador del SMSSM".

#### **EXPRESIONES DE AGRADECIMIENTO**

18.15 El Subcomité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y observadores que recientemente habían dejado los cargos que ocupaban, se habían jubilado, habían sido transferidos a otras funciones, o estaban a punto de hacerlo, por su valiosa aportación a la labor

del Subcomité, y les deseó una larga y feliz jubilación, o, en su caso, mucho éxito en las nuevas funciones que asumieran:

- Sr. Sergio Chagasteles (Brasil) (regreso a su país de origen);
- Sr. Kim Fisher, (Reino Unido) (jubilación); y
- Sr. George Olmstead (Canadá) (jubilación).

## **19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ**

19.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que tenga a bien:

- .1 sancionar la publicación de la circular COMSAR/Circ.36 sobre transmisión de radioavisos en caso de tsunami y de otros desastres naturales (párrafo 3.50);
- .2 refrendar la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que remita la declaración de coordinación sobre el desarrollo de sistemas y tecnologías de radiocomunicaciones marítimas al Grupo de trabajo 8B del UIT-R (párrafo 3.14 y anexo 1);
- .3 adoptar el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de enmiendas a la resolución A.801(19) - Provisión de servicios radioeléctricos para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (párrafo 4.9 y anexo 3);
- .4 refrendar la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que remita la declaración de coordinación relativa a las características técnicas del servicio NAVTEX y las predicciones de fiabilidad para las comunicaciones en ondas hectométricas en la zona marítima A2 al Grupo de trabajo 8B del UIT-R (párrafo 4.10 y anexo 4);
- .5 refrendar la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que remita la declaración de coordinación sobre la cuestión de la complejidad del sistema de LSD al Grupo de trabajo 8B del UIT-R y al Comité Técnico 80 de la CEI (párrafo 4.11 y anexo 5);
- .6 aprobar el restablecimiento del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, con el mandato acordado, para que éste siga elaborando la postura de la OMI ante la CMR-07 (párrafo 4.15 y anexo 6);
- .7 aprobar el proyecto de circular MSC sobre el cese de los servicios Inmarsat-E por Inmarsat Ltd. (párrafo 5.5 y anexo 7);
- .8 aprobar el proyecto de propuestas de enmienda al capítulo IV (Radiocomunicaciones) del Convenio SOLAS, con miras a su adopción por el MSC 81 (párrafo 5.6 y anexo 8);
- .9 sancionar la publicación de la circular COMSAR/Circ.37 - Orientación sobre las necesidades mínimas de los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) en materia de comunicaciones, que sustituye a la circular COMSAR/Circ.18 (párrafo 7.11);

- .10 aprobar la celebración de la 12ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (párrafo 7.12 y anexo 10);
- .11 aprobar el proyecto de circular MSC sobre identificación de los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado que se beneficiarían si estuvieran equipados con el botiquín médico de emergencia (párrafo 7.26 y anexo 11);
- .12 adoptar el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR (párrafo 9.4 y anexo 12);
- .13 tomar nota de que el Subcomité se había mostrado de acuerdo con el proyecto de texto revisado de la sección 7 (Radiocomunicaciones) de las Directrices relativas a los buques de suministro mar adentro, y lo había remitido al Subcomité SLF, que es el coordinador de la labor (párrafos 10.3 a 10.5);
- .14 tomar nota de que el Subcomité se había mostrado de acuerdo con los proyectos de enmienda al Código NVG 2000, al Código NGV 1994 y al Código DSC, y remitirlos al Subcomité DE, que es el coordinador de esta labor (párrafos 11.5 a 11.7 y anexo 13);
- .15 tener en cuenta y considerar la opinión del Subcomité sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques y las cuestiones de protección marítima conexas (párrafo 12.50 y anexos 14 y 15);
- .16 tomar nota, para que sirvan de punto de partida de futuras deliberaciones del Subcomité y de su Grupo de trabajo por correspondencia, de los anteproyectos de enmienda al Convenio SOLAS y del proyecto de normas de funcionamiento y operación del sistema internacional de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (párrafo 12.50.8 y anexos 14 y 15);
- .17 tomar nota de que se ha constituido un grupo de trabajo por correspondencia, con el mandato acordado, encargado de examinar las cuestiones pendientes y de informar al COMSAR 10, teniendo en cuenta las futuras instrucciones del Comité (párrafo 12.50.9 y anexo 16);
- .18 aprobar el proyecto de circular MSC sobre orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas (párrafo 15.5 y anexo 18);
- .19 aprobar las propuestas de programa de trabajo revisado del Subcomité y de orden del día provisional del COMSAR 10 (párrafos 16.4 y 16.5 y anexo 19);
- .20 cambiar el título del nuevo punto del programa de trabajo sobre "Actuación de los operadores en posesión de títulos del SMSSM" propuesto por el STW 36 por "Revalidación del título de operador del SMSSM" (párrafo 18.14); y
- .21 aprobar el informe en general.

\*\*\*



## ANEXO 1

**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 8B DEL UIT-R****AVANCES EN LOS SISTEMAS Y TÉCNICAS DE LAS  
RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS**

La OMI desea dar las gracias al UIT-R por la declaración de coordinación que figura en el documento 8B/TEMP/50(Rev.1) sobre los avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas.

El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 9º periodo de sesiones (7 a 11 de febrero de 2005), tras examinar la cuestión de las futuras funciones del servicio y las necesidades de espectro para las comunicaciones de datos en ondas decamétricas, así como la futura utilización de la banda móvil marítima de ondas métricas regida por el apéndice 18 del Reglamento de radiocomunicaciones, opinó lo siguiente:

- .1 las disposiciones de canales y la división de subbandas de los apéndices 17 y 25 del Reglamento de Radiocomunicaciones no dan una flexibilidad suficiente de utilización o un espectro suficiente para introducir nuevas tecnologías de comunicación de datos en ondas decamétricas manteniendo al mismo tiempo la actual designación para la impresión directa de banda estrecha (IDBE);
- .2 la función de la IDBE en las radiocomunicaciones marítimas está en rápido declive y las prescripciones conexas en cuanto a la obligatoriedad de llevar a bordo este sistema deberían reducirse al mínimo necesario para poder realizar las comunicaciones de socorro en lugares y circunstancias en las que otros métodos no son fiables;
- .3 la popularidad creciente de nuevas tecnologías de comunicación de datos en ondas decamétricas tendrá como resultado una utilización más intensiva del espectro disponible, razón por la cual sería mejor utilizar técnicas de control adoptables y ampliar las asignaciones de banda de ondas decamétricas para permitir una utilización generalizada cuando esto sea adecuado; y
- .4 es necesario tomar medidas para reducir la congestión en la banda móvil marítima de ondas métricas utilizando la tecnología existente e incrementando la flexibilidad de uso a fin de poder incorporar nuevas tecnologías.

Aunque no es posible predecir por el momento cuál será el resultado por lo que respecta a las prescripciones de transporte del equipo de IDBE que figuran en el capítulo IV, o las posibles repercusiones respecto de las necesidades de espectro, se adjunta un resumen de las conclusiones del COMSAR 9 sobre estas cuestiones.

ANEXO

RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES DEL 9º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ  
DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO POR LO QUE  
RESPECTA AL FUTURO DEL SISTEMA DE IDBE

Se consideran importantes los siguientes puntos:

- .1 no es necesario mantener la IDBE por el motivo original, es decir, para subsanar las dificultades planteadas por el idioma;
- .2 un sistema en ondas decamétricas capaz de transmitir datos de costera a buque es necesario para la difusión de ISM en la zona marítima A4;
- .3 es necesario disponer de un sistema de comunicaciones generales en ondas decamétricas para transmitir datos sobre las observaciones así como los informes de situación de los buques en la zona marítima A4;
- .4 las prescripciones sobre el transporte de equipo de IDBE en la zona marítima A3 podrían suprimirse a condición de que se prevea un periodo de transición adecuado y de que las instalaciones actuales no queden inmediatamente fuera de servicio por esta supresión;
- .5 en razón de la mayor difusión de la IDBE, comparada con la comunicación vocal, la IDBE no podría interrumpirse inmediatamente en la zona marítima A4 en tanto que medio de comunicación como resultado de una llamada de socorro;
- .6 se respalda el desarrollo de nuevas tecnologías para los sistemas capaces de transmitir datos en bandas de ondas hectométricas/decamétricas; y
- .7 se acepta que esta nueva tecnología se sirva de frecuencias actualmente utilizadas por la IDBE (excluyendo, por el momento, las frecuencias dedicadas a las comunicaciones de socorro).

Cabe observar que en los puntos señalados, la expresión "sistemas capaces de transmitir datos" incluye tanto las nuevas tecnologías como la IDBE actual. También conviene señalar que los puntos precedentes se refieren, sin limitarse a ellas, a las actuales prescripciones de transporte del capítulo IV del Convenio SOLAS.

\*\*\*

**ANEXO 2****DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DEL JAPÓN, Y DE VENEZUELA Y DEL OBSERVADOR DEL CILC****JAPÓN**

En nombre del Gobierno del Japón deseo manifestar mi más profundo pesar por el gran número de vidas perdidas en el terremoto de Sumatra y en el tsunami posterior de diciembre del año pasado, al mismo tiempo que también deseo manifestar nuestro más sentido pésame a todos quienes han sido afectados por este devastador desastre. Esperamos sinceramente una pronta recuperación de esta terrible tragedia.

El mes pasado, la Conferencia Mundial sobre la Reducción de Desastres, celebrada en Kobe, ciudad en la que hace 10 años se registró un importante terremoto, reconoció la importancia de la cooperación internacional con miras a la prevención y reducción al mínimo de los desastres ocasionados por los tsunamis. El Sr. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, asistió a esta Conferencia e informó sobre las actividades desarrolladas por la OMI en respuesta al tsunami, incluida la labor de este Subcomité.

El Gobierno del Japón reconoce la importancia y necesidad de las actividades de la OMI respecto de la preparación y respuesta para casos de tsunami y está dispuesto a apoyar estas actividades.

El Japón posee conocimientos técnicos y una gran pericia, acumulados como resultado de la experiencia con este tipo de desastre. Por lo tanto, está dispuesto a proporcionar apoyo para las actividades de preparación a los países afectados por el tsunami, por ejemplo impartiendo cursos de formación sobre respuesta inmediata, incluida la evacuación de los buques en caso de emergencia, así como cursos de formación sobre la planificación del desarrollo de puertos para hacer frente a terremotos y tsunamis.

El Primer Ministro del Japón, Sr. Junichiro Koizumi, señaló en Yakarta, el 6 de enero, que el Gobierno del Japón brindaría asistencia financiera, conocimientos y servicio de expertos, así como recursos humanos para la rehabilitación y reconstrucción de los países afectados. Con relación al apoyo financiero en particular, el Japón prometió 500 millones de dólares de los Estados Unidos en concepto de donación y a modo de asistencia inmediata, suma que ya se ha entregado. También se habrán de considerar otras actividades, con arreglo a las peticiones específicas de los países afectados.

Por consiguiente, deseamos pedir a todos los países que aún sufren las consecuencias de este desastre, que si tienen peticiones precisas, se pongan en contacto oficialmente con el Gobierno del Japón a través de los canales diplomáticos adecuados.

El Japón está haciendo todo cuanto está a su alcance para asistir a los países afectados a fin de que reciban la ayuda que necesitan lo antes posible.

## VENEZUELA

Intervención de la Delegación de Venezuela ante la sesión especial del Tsunami durante el 9 de febrero de 2005.

Las exposiciones efectuadas por organismos especializados en materia marítima en esta sesión de Tsunami sin duda que son de un gran valor al punto que considero Oportuno estructurar un grupo oficioso de trabajo que elabore un documento orientativo y de referencia que permita agrupar en primer termino las actividades que deben ejecutar los organismos internacionales y las acciones y coordinaciones que debe seguir un Estado ante una catástrofe o desastre natural de naturaleza marítima o donde este involucrada la gente de mar.

Propongo estructurar el documento en tres áreas a seguir:

- 1) Medidas Preventivas
- 2) Evaluación de daños
- 3) Acciones de reconstrucción

### Medidas preventivas

Son todas aquellas acciones emprendidas por el Estado para educar, alertar y prevenir a la gente de mar a fin de salvaguardar y proteger su vida y sus bienes ante un desastre natural.

Los puntos focales de aplicación serian la gente de mar, los buques y los puertos y sobre estos puntos se desarrollarían algunas acciones por ejemplo:

Qué debe hacer la gente de mar en los buques si están en puerto si están navegando, o si están fondeados ante la inminencia de un desastre cual es la mejor opción zarpar, navegar, o abandonar el buque.

En el caso que este navegando difundir a través de los sistemas de comunicaciones la alerta temprana o cualquier otra consideración.

### Evaluación de daños

Son todas aquellas acciones emprendidas por el Estado para determinar los efectos de la catástrofe en la gente de mar, los buques, las vías de comunicación marítimas, bs puertos, las ayudas de navegación y las industrias afines al medio marino.

Los puntos focales de aplicación serian la gente de mar, los buques las vías de comunicación marítimas la infraestructura portuaria, las ayudas de navegación y las industrias afines al medio marino y sobre estos puntos se desarrollarían algunas acciones, por ejemplo:

Medición batimétrica de la zona por los buques que se encuentran navegando, evaluación del funcionamiento de las ayudas a la navegación reportando su inoperatividad a las autoridades locales, evaluación de la infraestructura portuaria, efectos sobre las marinas deportivas y de pesca, etc.



Acciones de reconstrucción

Son todas aquellas acciones emprendidas por el Estado para corregir y subsanar los efectos de la catástrofe sobre la gente de mar, los buques, las vías de comunicación marítimas, los puertos, las ayudas de navegación y las industrias afines al medio marino.

Los puntos focales de aplicación serían la gente de mar, los buques, las vías de comunicación marítimas, los puertos, las ayudas de navegación y las industrias afines al medio marino.

La activación de las industrias del ramo en materia de señalación marítima para la activación y reposición de las ayudas a la navegación.

GUILLERMO RANGEL JOLLEY  
Representante de Venezuela ante la OMI

## CONSEJO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCERO (CILC)

Gracias, Sr. Presidente. Buenos días, Sr. Secretario General, personal de la OMI y distinguidos delegados.

El Consejo Internacional de Líneas de Crucero y sus 16 compañías miembros fueron profundamente afectados por los trágicos sucesos del 26 de diciembre de 2004. La pérdida de vidas humanas resulta inimaginable y la devastación indescriptible.

El CILC desea expresar su más sincero pésame a las poblaciones del océano Índico y a todas las naciones afectadas y, claro está, de modo más inmediato, a mis colegas los delegados procedentes de esa región.

Sr. Secretario General; el CILC desea agradecerle y felicitarlo por su rápida reacción y por el apoyo prestado en nombre de la comunidad marítima a los esfuerzos más generales llevados a cabo por las Naciones Unidas tras el desastre.

Las compañías miembros del CILC han escuchado su llamamiento y también desean contribuir a los esfuerzos para prestar asistencia. La Fundación de caridad del sector de buques de crucero, una organización de beneficencia de las compañías miembros del CILC, efectuará una donación de 25 000 dólares para financiar los esfuerzos realizados para prestar socorro a las víctimas del tsunami que lleva a cabo el *Samaritan's Purse*, que se destinarán a prestar ayuda de socorro de emergencia, a la construcción de viviendas permanentes y a la donación de embarcaciones y redes de pesca para contribuir a reestablecer el modo de vida de muchas víctimas.

Además, nuestras compañías miembros ya han efectuado contribuciones totales por un valor de más de 4 700 000 dólares a organizaciones caritativas que participan en los esfuerzos de socorro. Las contribuciones, constituidas por donaciones efectuadas por las empresas, tripulaciones y pasajeros, han ayudado a varias organizaciones caritativas, entre ellas la Cruz Roja de Indonesia, la Cruz Roja Internacional y la Cruz Roja de los Estados Unidos, CARE, *Save the Children*, *Habitat for Humanity*, y las Oficinas del servicio mundial del Ejército de Salvación.

Muchas líneas de crucero también han puesto a disposición los miembros de las tripulaciones directamente afectados por el tsunami acceso gratuito al correo electrónico y a los servicios de teléfono para ponerse en contacto con miembros de sus familias en el Asia sudoriental. Se ofrecieron a los miembros de la tripulación servicios de asesoramiento y, en algunos casos, pasajes aéreos para reunirse con sus familias.

El Sr. Secretario General, en nombre de nuestras compañías miembros y del Fondo de beneficencia del sector de líneas de crucero, el CILC desea también hacer llegar a usted una donación de 25 000 dólares de los Estados Unidos, con destino al Fondo marítimo de ayuda a las víctimas del tsunami.

\*\*\*

## ANEXO 3

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[ ](80)  
(adoptada el ... de mayo de 2005)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.801(19) - PROVISIÓN DE  
SERVICIOS RADIOELÉCTRICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL  
DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM)**

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 resolución A.886(21), mediante la cual la Asamblea resolvió que las funciones relativas a la adopción de normas de funcionamiento y de especificaciones técnicas, así como las enmiendas a las mismas, corresponden al Comité de Seguridad Marítima en nombre de la Organización,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas a los criterios actuales que deben aplicarse cuando se provea un servicio NAVTEX, que figuran en el anexo 4 de la resolución A.801(19) - Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), elaboradas durante el 9º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento,

1. ADOPTA el anexo 4 revisado de la resolución A.801(19) sobre Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), que se recoge en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos Miembros que se aseguren de que los servicios NAVTEX establecidos el [1 de enero de 2006] o posteriormente se ajustan a criterios no inferiores a los establecidos en el anexo de la presente resolución.

ANEXO

ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.801(19) SOBRE PROVISIÓN DE  
SERVICIOS RADIOELÉCTRICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL  
DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM)

Sustitúyase el texto actual del anexo 4 por el siguiente:

**"ANEXO 4**

**CRITERIOS APLICABLES CUANDO SE PROVEA UN SERVICIO NAVTEX**

1 Hay dos zonas fundamentales que deben definirse al establecer un servicio NAVTEX. Éstas son:

**Zona de cobertura:** Zona definida por un arco de círculo con centro en el transmisor y radio calculado según el método y los criterios que figuran en el anexo.

**Zona de servicio:** Una zona marítima única y bien definida, comprendida en su totalidad en la zona de cobertura, para la que se facilita ISM desde un determinado transmisor NAVTEX. Está normalmente definida por una línea que tiene plenamente en cuenta las condiciones locales de propagación y el tipo y volumen de la información, así como las características del tráfico marítimo de la región.

2 Los gobiernos que deseen proveer un servicio NAVTEX habrán de aplicar los criterios indicados a continuación para calcular la zona de cobertura del transmisor NAVTEX que van a instalar, a fin de:

- determinar el emplazamiento más apropiado para las estaciones NAVTEX, habida cuenta de las estaciones existentes o proyectadas;
- evitar interferencias con las estaciones NAVTEX existentes o proyectadas; y
- establecer una zona de servicio para la difusión de avisos a la gente de mar.

3 Se puede determinar la cobertura de la onda de superficie de cada estación costera consultando la recomendación UIT-R PN.368-7 y el informe UIT-R 322, relativos al funcionamiento de un sistema que se ajuste a las condiciones siguientes:

Frecuencia	-	518 kHz
Anchura de banda	-	500 <del>300</del> Hz
Propagación	-	por onda de superficie
Hora del día	-	1
Estación	-	1
Potencia del transmisor	-	2
Rendimiento de la antena	-	2
Relación señal/ruido (RF) en la anchura de banda de 500 Hz	-	8 dB <sup>3</sup>
Porcentaje de tiempo	-	90

4 Se verificará que la zona de servicio NAVTEX está enteramente cubierta con mediciones de la intensidad de campo.

\*\*\*

---

<sup>1</sup> Las administraciones habrán de determinar los periodos de conformidad con el cuadro de horarios de transmisión del servicio NAVTEX (Manual NAVTEX, figura 3) y las estaciones apropiadas en su zona geográfica, basándose en el nivel de ruido dominante.

<sup>2</sup> El alcance de un transmisor NAVTEX depende de la potencia transmitida y de las condiciones locales de propagación. El alcance real obtenido se deberá ajustar al mínimo necesario para conseguir una recepción adecuada en la zona NAVTEX de que se trate, teniendo en cuenta las necesidades de los buques que se aproximen procedentes de otras zonas. La experiencia ha demostrado que el alcance necesario de 250 a 400 millas marinas se puede obtener generalmente con una potencia de transmisión comprendida entre 100 y 1000 W durante el día, con una reducción del 60% durante la noche. Las características del receptor, especialmente respecto de la respuesta de la anchura de banda, deben ser compatibles con las del transmisor NAVTEX.

<sup>3</sup> Tasa de errores de caracteres de  $1 \times 10^{-2}$ .



## ANEXO 4

**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 8B DEL UIT-R  
CUESTIONES RELATIVAS AL ANTEPROYECTO DE REVISIÓN  
DE LA RECOMENDACIÓN UIT-R M.1467**

La OMI desea dar las gracias al UIT-R por la declaración de coordinación que figura en el documento 8B/TEMP/57(Rev.1) sobre las cuestiones relativas al anteproyecto de revisión de la Recomendación UIT-R M.1467 y las características conexas del servicio NAVTEX.

El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 9º periodo de sesiones (7 a 11 de febrero de 2005), coincidió con el Grupo de trabajo 8B sobre estas cuestiones y opina lo siguiente:

- .1 debería enmendarse el anexo 4 de la resolución A.801(19) de conformidad con la propuesta del Grupo de trabajo 8B para que se utilice la anchura de banda real de 300 Hz en vez de la separación nominal entre canales de 500 Hz (en el anexo de la presente declaración figura una propuesta de revisión); y
- .2 las predicciones sobre la disponibilidad de comunicaciones en ondas hectométricas en la zona marítima A2 deben basarse en la cifra más realista del 90% de disponibilidad con ruido atmosférico, valor que se ha venido utilizando en la práctica, en vez del 95%.

La OMI tiene la intención de revisar en consecuencia la resolución A.801(19) titulada "Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", pero necesita tener la confirmación de que estos cambios no afectarán los valores aceptados para la relación señal/ruido.

\*\*\*





## ANEXO 5

**PROYECTO DE DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 8B DEL UIT-R Y EL COMITÉ TÉCNICO 80 DE LA CEI****EXAMEN DE LA COMPLEJIDAD DEL SISTEMA LSD**

La OMI desea dar las gracias al UIT-R por la declaración de coordinación que figura en el documento 8B/TEMP/52(Rev.1), relativo al examen de la complejidad del sistema LSD.

El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 9º periodo de sesiones (7 a 11 de febrero de 2005), tras examinar la cuestión de la complejidad del sistema LSD, opinó que los dos proyectos de anexos de la recomendación UIT-R M.493 satisfacen en gran medida los objetivos de la OMI de simplificar el funcionamiento de las LSD y, observando que estos anexos se encuentran aún en una fase de proyecto, les brindó su apoyo de principio. Se mantuvieron deliberaciones sobre la posible confusión que podría plantearse en el anexo 3 del proyecto de recomendación UIT-R M.493, por lo que respecta a los acuses de recibo. Por consiguiente, el COMSAR 9 propone que se consideren las siguientes aclaraciones:

- .1 que el párrafo 4.5, relativo a los acuses de recibo de las llamadas de socorro y de retransmisión de socorro, pase a ser el párrafo 5.4 y que se modifique su redacción, de modo que diga: "Si el operador elige el menú ... sólo deben transmitirse si **está plenamente justificado** o si lo pide expresamente una estación costera";
- .2 se debería añadir el siguiente encabezamiento "Recepción de llamadas LSD de carácter general" para los párrafos 5.1-5.3, a fin de distinguirlos del párrafo 5.4; y
- .3 se debería volver a redactar el párrafo 5.5.1 del siguiente modo: "Cuando se recibe de una estación costera un acuse de recibo LSD por una llamada de socorro o de retransmisión de socorro **del propio buque** ...".

\*\*\*



**ANEXO 6****MANDATO PARA EL GRUPO MIXTO OMI/UIT DE EXPERTOS EN CUESTIONES DE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS****Propósito**

Elaborar las futuras prescripciones para las radiocomunicaciones marítimas teniendo en cuenta las necesidades operacionales definidas por la OMI así como las necesidades normativas definidas por la UIT.

**Estructura**

Se establecerá un grupo de expertos integrado por personas que participan en la labor de la OMI y de la UIT y que constituyan una muestra representativa de distintos puntos de vista.

Puntos de contacto:

Secretaría de la OMI - Sr. V. Lebedev  
Secretaría de la UIT - Sr. W. Frank

Las secretarías se pondrán en contacto entre sí y con las Administraciones interesadas para determinar la mejor composición del Grupo por lo que respecta a la representación de los diversos intereses, la distribución geográfica y la eficacia de la labor. La OMI está dispuesta a proporcionar el coordinador del grupo.

**Mandato**

- Formular opiniones sobre un proyecto de postura de la OMI en relación con los puntos 1.3, 1.13, 1.14, 1.16, 2, 4 y 7.2 del orden del día de la CMR-07, haciendo especial hincapié en:
  - las disposiciones futuras sobre frecuencias para las radiocomunicaciones marítimas y la radionavegación;
  - las futuras prescripciones sobre el espectro de ondas decamétricas;
  - las posibles futuras prescripciones sobre las comunicaciones en ondas métricas, incluida la mejora de la detección y protección de las transmisiones del SIA; y
  - los efectos de la posible simplificación del equipo y los procedimientos relativos al SMSSM y en particular a la LSD, respecto de los procedimientos operacionales incluidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

### **Método de trabajo sugerido**

Reunión en la OMI (Londres) durante dos o tres días en junio de 2005 (preferentemente del 13 al 15) para:

- examinar los resultados de la labor del COMSAR 9 y del Grupo de trabajo 8B del UIT-R (abril 2005)
- preparar un documento de información para el Grupo de trabajo 8B del UIT-R, que se reunirá en septiembre de 2005
- formular opiniones sobre un proyecto de postura de la OMI destinado al COMSAR 10, que se reunirá en 2006, respecto de las cuestiones que tratará la CMR-07, con miras a su aprobación definitiva por el MSC 81.

Proseguir con la labor por correspondencia y volver a reunirse en el otoño de 2005, tras la reunión del Grupo de trabajo 8B del UIT-R, que debe celebrarse en septiembre de ese mismo año.

\*\*\*

**ANEXO 7****PROYECTO DE CIRCULAR MSC****CESE DE LOS SERVICIOS INMARSAT-E POR INMARSAT LTD.**

1 En su 9º periodo de sesiones (7 a 11 de febrero de 2005), el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) tomó nota de que, en diciembre de 2004, el MSC 79, tras analizar objetivamente la detallada información proporcionada por Inmarsat Ltd. sobre la viabilidad futura del sistema de RLS de banda L de Inmarsat, había refrendado en principio la conclusión de la IMSO de que no existía una justificación razonable para exigir a Inmarsat Ltd. la inversión de las importantes sumas necesarias para garantizar la continuación de la prestación del servicio Inmarsat-E después del 1 de diciembre de 2006, y había convenido también en que en dicha fecha se interrumpiera el servicio, a reserva de los compromisos contraídos por la compañía. El COMSAR 9 también tomó nota de que el MSC 79 había pedido a la IMSO que velara por que la interrupción del servicio Inmarsat-E se hiciera de forma ordenada, asegurándose de que en ningún momento los usuarios existentes de RLS de banda L quedasen sin la cobertura de un servicio equivalente.

2 En su [80º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2005)], el Comité de Seguridad Marítima, tras tener en cuenta la recomendación del COMSAR 9 y reconocer la importancia de disponer de más información, acordó en distribuir la información adicional sobre el cese de los servicios Inmarsat-E que figura en el anexo.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen la información adjunta a todas las partes interesadas.

ANEXO

INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE EL CESE DE LOS SERVICIOS  
INMARSAT-E POR INMARSAT LTD.

1 Tras exhaustivas consultas entre la Secretaría de la IMSO y la compañía, Inmarsat comunicó a la IMSO que cesará el servicio de RLS de banda L el 1 de diciembre de 2006, asumiendo los siguientes compromisos:

- .1 todos los usuarios actuales de las RLS de banda L recibirán gratuitamente, en reemplazo de su equipo, una RLS de 406 MHz con capacidad para instalar un GPS;
- .2 este programa de sustitución de equipo se llevará a cabo en 2006;
- .3 por medio de su completa base de datos sobre las balizas registradas, Inmarsat notificará a todos los usuarios actuales de RLS de banda L antes del 1 de diciembre de 2005;
- .4 el programa de sustitución abarcará a **todos** los usuarios RLS de banda L, incluidos los de embarcaciones de recreo, y no sólo a los comprendidos en el Convenio SOLAS. Las RLS se reemplazarán según una equivalencia de modelo similar; y
- .5 por tanto, ningún usuario actual de RLS de banda L quedará sin una cobertura de servicios equivalente.

2 La IMSO supervisará que el cese del servicio Inmarsat-E tenga lugar de forma ordenada.

\*\*\*

## ANEXO 8

**PROYECTO DE PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO IV  
(RADIOCOMUNICACIONES) DEL CONVENIO SOLAS**

**Regla 7**

*Equipo radioeléctrico: Generalidades*

Enmiéndese el subpárrafo 7.1.6.1 como sigue:

- "6.1 tenga capacidad para transmitir un alerta de socorro bien a través del servicio de satélites ~~en la banda de 406 MHz desaparece de órbita polar que trabaja en la banda de 406 MHz, bien si el buque se dedica únicamente a viajes dentro del ámbito de cobertura de Inmarsat, a través del servicio de satélites geostacionarios de Inmarsat que trabaja en la banda de 1,6 GHz;~~<sup>1</sup>"

**Regla 9**

*Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1 y A2*

Enmiéndese el subpárrafo 1.3.3 actual como sigue:

- "3.3 a través del servicio de satélites geostacionarios de Inmarsat ~~mediante una estación terrena de buque; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante:~~

Suprímase el subpárrafo 1.3.3.1 actual:

- ~~3.3.1 el equipo prescrito en el párrafo 3.2; o"~~

Suprímase el subpárrafo 1.3.3.2 actual:

- ~~"3.3.2 la RLS satelitaria prescrita en la regla 7.1.6, bien instalándola próxima al puesto habitual de gobierno del buque, bien teleactivándola desde el mismo."~~

**Regla 10**

*Equipo radioeléctrico: Zonas marítimas A1, A2 y A3*

Enmiéndese el subpárrafo 1.4.1 actual como sigue:

- "4.1 a través del servicio de satélites ~~de órbita polar~~ de 406 MHz; esta prescripción puede satisfacerse mediante la RLS satelitaria prescrita en la regla 7.1.6, bien instalándola próxima al puesto habitual de gobierno del buque, bien activándola a distancia desde el mismo; o"

<sup>1</sup> A reserva de la disponibilidad de instalaciones en tierra apropiadas para cada región oceánica cubierta por los satélites de Inmarsat que reciban y procesen la información.

Enmiéndese el subpárrafo 1.4.3 actual como sigue:

"4.3 a través del servicio de satélites geostacionarios de Inmarsat mediante una estación terrena de buque adicional ~~de 406 MHz o mediante la RLS satelitaria prescrita en la regla 7.1.6, bien instalándola próxima al puesto habitual de gobierno del buque, bien teleactivándola desde el mismo.~~"

Enmiéndese el subpárrafo 2.3.2 actual como sigue:

"3.2 a través del servicio de satélites geostacionarios de Inmarsat **mediante una estación terrena de buque**; ~~esta prescripción puede quedar satisfecha mediante:~~"

Suprímase el subpárrafo 2.3.2.1 actual:

~~"3.2.1 una estación terrena de buque de Inmarsat; o"~~

Suprímase el subpárrafo 2.3.2.2 actual:

~~"3.2.2 la RLS satelitaria prescrita en la regla 7.1.6, bien instalándola próxima al puesto habitual de gobierno del buque, bien activándola a distancia desde el mismo; y"~~

\*\*\*



**ANEXO 9****MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA  
SOBRE EL EXAMEN DE LA RESOLUCIÓN A.888(21)**

- 1 El Grupo de trabajo por correspondencia deberá estar integrado por representantes de los Estados Miembros de la OMI, de la Secretaría y de organizaciones que gozan oficialmente del carácter de observadoras ante la OMI.
- 2 El Grupo de trabajo por correspondencia deberá presentar un informe al Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento de la OMI en su 10º periodo de sesiones.
- 3 El Grupo de trabajo por correspondencia deberá:
  - .1 examinar los documentos presentados por la IMSO (COMSAR 9/5/1), los Estados Unidos (COMSAR 9/5/2), Dinamarca y Liberia (COMSAR 9/5/3) y el informe correspondiente al 79º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 79/23);
  - .2 invitar a que participen, a través de las delegaciones nacionales, los posibles proveedores de servicios móviles satelitarios para el SMSSM;
  - .3 examinar la resolución A.888(21) tomando en consideración lo acaecido con posterioridad a su adopción;
  - .4 elaborar un proyecto de resolución adecuado para su aprobación por el COMSAR 10;
  - .5 incorporar en el proyecto de resolución un procedimiento completo, rápido y eficaz para la evaluación, el reconocimiento y la supervisión de los nuevos proveedores de servicios satelitarios; y
  - .6 coordinar la labor con la IMSO.

\*\*\*



**ANEXO 10****MANDATO PARA EL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI  
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE SU 12ª REUNIÓN**

- 1 El Grupo mixto de trabajo se constituye para elaborar recomendaciones y recopilar información que sirvan de apoyo al Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento de la OMI y/o a la OACI, según proceda, sobre cualquier cuestión que guarde relación con la armonización de los procedimientos internacionales de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos.
- 2 El Grupo mixto se reunirá según sea necesario, a reserva de la aprobación del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de la OACI, y estas dos organizaciones se encargarán alternativamente de organizar las reuniones y prestar los servicios de apoyo.
- 3 Las invitaciones para participar en el Grupo mixto serán enviadas por la OMI y la OACI a sus respectivos Estados Miembros.
- 4 No se proporcionarán servicios lingüísticos durante las reuniones del Grupo mixto.
- 5 Las reuniones del Grupo mixto tendrán lugar generalmente una vez por año hacia la mitad del periodo que separe dos reuniones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento de la OMI.
- 6 El Grupo mixto servirá de intermediario activo entre la OMI y la OACI para la armonización de los planes y procedimientos de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos, de conformidad con el Memorando de entendimiento de 1985 entre la OMI y la OACI, y de la resolución 1 de la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979.
- 7 El Grupo mixto examinará y elaborará propuestas relativas a la armonización de varios aspectos, entre ellos:
  - a) las disposiciones de los convenios, planes, manuales y otros documentos que guarden relación con la búsqueda y salvamento;
  - b) los principios, procedimientos y técnicas operacionales de búsqueda y salvamento;
  - c) la administración, organización y métodos de implantación del sistema de búsqueda y salvamento;
  - d) designación y normas del equipo y las instalaciones para los RCC/RSC;
  - e) las comunicaciones de búsqueda y salvamento; y
  - f) la dotación y formación del personal de búsqueda y salvamento.
- 8 La OMI y la OACI examinarán con regularidad la necesidad de que el Grupo mixto siga reuniéndose; el Grupo cesará sus actividades cuando cualquiera de estas organizaciones llegue a la conclusión de que su labor ya no resulta rentable e informe de manera oficial a la otra organización de su decisión de poner fin a las actividades del Grupo mixto.

**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA DUODÉCIMA REUNIÓN DEL  
GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI**

- 1 Aprobación del orden del día**
- 2 Examen del mandato - labor futura del Grupo mixto de trabajo y orden de prioridades:**
  - .1 informe sobre los resultados del COMSAR 9 y el MSC 79 y 80
  - .2 resultados de las actividades de la OACI que guardan relación con la labor del Grupo mixto
  - .3 papel del Grupo mixto en la promoción de una mejor cooperación subregional
- 3 Disposiciones de los convenios, planes, manuales y otros documentos que guardan relación con la búsqueda y salvamento:**
  - .1 estado jurídico del Convenio de búsqueda y salvamento marítimos
  - .2 informe sobre los avances conseguidos en la posible armonización de los planes de zonas SAR de la OMI, el Plan general del SMSSM y los planes regionales de navegación aérea de la OACI
  - .3 continuación de la labor sobre el Manual IAMSAR, disponibilidad de instituciones de formación y enmiendas prioritarias
  - .4 lista de referencias del Manual IAMSAR
- 4 Principios operacionales, procedimientos y técnicas de búsqueda y salvamento:**
  - .1 seguridad de los buques de pasaje
  - .2 operaciones de salvamento en gran escala, habida cuenta de la experiencia adquirida en grandes catástrofes
  - .3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento, incluida la respuesta SAR y la hipotermia
  - .4 efectos de las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y aeronáutica sobre los servicios de búsqueda y salvamento
  - .5 elaboración de estrategias de organización para la provisión práctica de servicios de búsqueda y salvamento
  - .6 teorías, herramientas y sistemas de planificación automática de la búsqueda y salvamento
  - .7 SAR sobre tierra/en tierra aplicable a las operaciones SAR aeronáuticas

**5 Administración, organización y métodos de implantación del sistema de búsqueda y salvamento:**

- .1 base de datos regional de búsqueda y salvamento (proveedores de datos de búsqueda y salvamento, medios)
- .2 elaboración de directrices para acuerdos subregionales
- .3 garantía de calidad, mejora, evaluación de necesidades (ámbito subregional) y asignación de recursos
- .4 elaboración y utilización de sistemas de ayuda para la toma de decisiones, medios de gestión de riesgos y herramientas/software de simulación de operaciones SAR
- .5 establecimiento y funcionamiento del "Fondo internacional de búsqueda y salvamento"
- .6 evaluación de los efectos de diversos "proyectos de cooperación técnica" en colaboración con los Gobiernos, organizaciones e instituciones competentes con miras a apreciar su impacto en la implantación y mantenimiento de los servicios de búsqueda y salvamento

**6 Designación y normas del equipo y las instalaciones para los RCC/RSC:**

- .1 establecimiento de los RCC y, en particular, de JRCC
- .2 RCC regionales

**7 Comunicaciones de búsqueda y salvamento:**

- .1 estado del SMSSM
- .2 estado de los sistemas de comunicaciones aeronáuticas para fines de socorro y de búsqueda y salvamento
- .3 tendencias futuras en las comunicaciones de búsqueda y salvamento
- .4 necesidades mínimas de los RCC por lo que respecta a las comunicaciones
- .5 utilización del SIA en las operaciones SAR aeronáuticas y marítimas

**8 Dotación y formación del personal de búsqueda y salvamento:**

- .1 creación de un título de operador de RCC
- .2 elaboración de cursos conjuntos sobre búsqueda y salvamento basados en el Manual IAMSAR

**9 Otros asuntos**

**10 Informe para la OACI y el Subcomité COMSAR**

\*\*\*



**ANEXO 11****PROYECTO DE CIRCULAR MSC****IDENTIFICACIÓN DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE NO SEAN DE TRANSBORDO  
RODADO QUE SE BENEFICIARÍAN SI ESTUVIERAN EQUIPADOS  
CON EL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA**

1 En su 9º periodo de sesiones (7 a 10 de febrero de 2005) el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) convino en que debería señalarse a los Gobiernos Miembros la decisión del MSC 78 que figura a continuación:

"Los buques de pasaje, que no sean buques de pasaje de transbordo rodado, en los que no hay un médico a bordo, pero que llevan más de 100 pasajeros en travesías en las que el tiempo de respuesta para una intervención médica desde tierra es de más de 30 minutos, se beneficiarían si estuvieran equipados con el botiquín médico de emergencia."

2 El Comité de Seguridad Marítima [en su 80º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2005)] aprobó la orientación adicional antes mencionada y pidió a los Gobiernos Miembros que tuvieran a bien señalarla a todas las partes interesadas.

3 La presente circular complementa la circular MSC/Circ.1042.

\*\*\*





**ANEXO 12****PROYECTO DE CIRCULAR MSC****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MANUAL INTERNACIONAL DE LOS  
SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA  
Y SALVAMENTO (MANUAL IAMSAR)**

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su 80º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2005), tras haber sido informado de que la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) había aprobado las enmiendas al Manual IAMSAR preparadas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, y de que éstas habían sido sancionadas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR), en su 9º periodo de sesiones (7 a 11 de febrero de 2005), adoptó las enmiendas adjuntas de conformidad con los procedimientos establecidos en la resolución A.894(21).

2 El Comité decidió que las enmiendas entrarán en vigor el [1 de junio de 2006].

## ANEXO

### SECCIÓN 1

#### PROPUESTAS DE ENMIENDA AL MANUAL IAMSAR - VOLUMEN I

##### 1 Abreviaturas y acrónimos

- Se añade la línea siguiente:

"OSGE....operación de salvamento en gran escala....MRO"

##### 2 Glosario

- Se sustituye la actual definición de Coordinador de aeronaves (COA) por la siguiente: "Persona o equipo de personas que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR para ayudar al coordinador de la misión SAR y al coordinador en el lugar del siniestro".

- Se añade la línea siguiente:

"Operación de salvamento en gran escala (OSGE)  
*Mass rescue Operation (MRO)*

Servicios de búsqueda y salvamento que se caracterizan por la necesidad de prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades de búsqueda y salvamento resultan insuficientes."

##### 3 Capítulo 4

- Se añade la nueva sección 4.8 siguiente:

#### **"4.8 Distintivos de llamada por radio para las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento**

- 4.8.1** Un prefijo de llamada hace que la tarea/función de una aeronave concreta resulte más fácil de entender para las otras aeronaves y unidades de salvamento que participan en la operación en la misma zona.
- 4.8.2** El prefijo de llamada también puede dar prioridad a la aeronave en ciertas situaciones.
- 4.8.3** La autoridad estatal responsable de la reglamentación del tráfico aéreo se asegurará de que el uso del prefijo de llamada sea conforme con las demás reglamentaciones aéreas nacionales.
- 4.8.4** Durante las misiones y ejercicios de búsqueda y salvamento se recomienda el uso de los siguientes prefijos de llamada antes del distintivo de llamada por radio común o como distintivo de llamada de una misión específica:

"RESCUE" "SALVAMENTO "	para todas las unidades aerotransportadas que participan en una misión de salvamento
"AIR CO-ORDINATOR" "COORDINADOR DE AERONAVES"	para el coordinador de aeronaves
"SAREX" "SAREX"	para todas las unidades aerotransportadas que participan en ejercicios internacionales o nacionales"

#### 4 Capítulo 6

- Se añade la nueva sección 6.5 siguiente:

##### **"6.5 Operaciones de salvamento en gran escala**

- 6.5.1** En una operación de salvamento en gran escala (OSGE (MRO)) se requiere prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades de búsqueda y salvamento no resultan adecuados.
- 6.5.2** Las OSGE (MRO) son menos frecuentes que las operaciones de salvamento típicas, pero tienen grandes consecuencias potenciales. Las inundaciones, los terremotos y los actos de terrorismo, así como los desastres en aeronaves o en buques de pasaje de gran tamaño, son todos ejemplos de casos que pueden requerir una OSGE (MRO). Para llevar a cabo con éxito esta clase de operaciones son necesario considerables preparativos y recursos.
- 6.5.3** Estos sucesos pueden suponer que cientos o miles de personas se encuentren en peligro en lugares remotos y hostiles. Por ejemplo, el abordaje de un buque de pasaje de gran tamaño podría requerir el salvamento de miles de pasajeros y tripulantes en condiciones meteorológicas y marítimas adversas, en que muchos de los supervivientes apenas podrían ayudarse a sí mismos. La preparación para organizar una intervención amplia y rápida es esencial para evitar considerables pérdidas de vidas.
- 6.5.4** La planificación y los ejercicios relativos a las OSGE (MRO) son difíciles de realizar y son relativamente complejos. Es esencial tomar medidas eficaces para poder utilizar los recursos nacionales, y a menudo los internacionales, a los que no se recurre normalmente en las operaciones SAR. Los preparativos exigen importantes compromisos y colaboraciones entre las autoridades SAR, las autoridades reguladoras, las compañías de transportes, las fuentes de asistencia de militares y comerciales y otros participantes en las operaciones.
- 6.5.5** Es preciso a menudo realizar y coordinar las OSGE (MRO) en el contexto de una intervención de emergencia más amplia, que puede entrañar operaciones de reducción de los riesgos, de lucha contra averías y de salvamento, la contención de la contaminación, la gestión compleja del tráfico, operaciones logísticas en gran

escala, funciones médicas generales y forenses, la investigación del accidente/suceso, la atención intensa del público y del mundo político, etc. A menudo la intervención debe comenzar inmediatamente a un nivel intenso y proseguirse durante días o semanas.

- 6.5.6** Las autoridades SAR deben coordinar los planes de las OSGE (MRO) con las compañías que explotan las aeronaves y buques proyectados para transportar grandes cantidades de personas. Estas compañías deberán participar en los preparativos para evitar que se tenga que recurrir a OSGE (MRO) y para contribuir a éstas que tengan éxito en caso de que sean necesarias.
- 6.5.7** A la hora de forjar la opinión pública acerca de las OSGE (MRO), puede que cuente más la información que transmitan los medios de comunicación que lo que hagan los servicios SAR. No deberían producirse demoras injustificadas al facilitar información a los medios de comunicación. La información debe estar disponible y debe intercambiarse libremente entre los proveedores de servicios de emergencia y las compañías marítimas o aeronáuticas u otras empresas directamente interesadas.
- 6.5.8** Dado que las oportunidades de hacer frente a un suceso real que suponga una operación de salvamento en gran escala son poco frecuentes y plantean un reto, es particularmente importante someter a prueba los planes relacionados con este tipo de operaciones."

## SECCIÓN 2

### PROPUESTAS DE ENMIENDA AL MANUAL IAMSAR - VOLUMEN II

#### 1 Abreviaturas y acrónimos

- Se añaden la línea siguiente:

"OSGE....operación de salvamento en gran escala....MRO

OTAN....Organización del Tratado del Atlántico del Norte....NATO

SUBSAR...búsqueda y salvamento submarinos...SUBSAR"

#### 2 Glosario

- Se sustituye la actual definición de Coordinador de aeronaves (COA) por la siguiente: " Persona o equipo de personas que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR para ayudar al coordinador de la misión SAR y al coordinador en el lugar del siniestro".

- Se añade la línea siguiente:

"Operación de salvamento en gran escala (OSGE)

*Mass rescue Operation (MRO)*

Servicios de búsqueda y salvamento que se caracterizan por la necesidad de prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades de búsqueda y salvamento resultan insuficientes."

### 3 Capítulo 1

- Se añade el nuevo párrafo **1.8.11** siguiente y se vuelve a numerar los párrafos restantes de la sección **1.8**:

"**1.8.11** En el capítulo 6 figura información adicional sobre la planificación y realización de ejercicios en relación con las operaciones de salvamento en gran escala."

- Se añade la nueva frase siguiente después de la primera frase del párrafo **1.10.5**:

"... de diversas nacionalidades. Tras un suceso de este tipo puede ser necesario llevar a cabo operaciones de salvamento en gran escala (OSGE (MRO)), que se examinan en el capítulo 6. En este caso, ..."

- Se añade el nuevo párrafo **1.10.8** siguiente:

"**1.10.8** En el capítulo 6 figura información adicional sobre la planificación y las relaciones con el público y los medios de comunicación en relación con las operaciones de salvamento en gran escala."

- Se añade el nuevo párrafo **1.12.2** siguiente:

"**1.12.2** En el capítulo 6 figura información adicional sobre la gestión del suceso en relación con las operaciones de salvamento en gran escala."

### 4 Capítulo 2

- Se añade la nueva sección **2.32** siguiente:

#### "**2.32 Distintivos de llamada por radio para las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento**

**2.32.1** Un prefijo de llamada hace que la tarea/función de una aeronave concreta resulte más fácil de entender para las otras aeronaves y unidades de salvamento que participan en la operación en la misma zona.

**2.32.2** El prefijo de llamada también puede dar prioridad a la aeronave en ciertas situaciones.

**2.32.3** La autoridad estatal responsable de la reglamentación del tráfico aéreo se asegurará de que el uso del prefijo de llamada sea conforme con las demás reglamentaciones aéreas nacionales.

**2.32.4** Durante las misiones y ejercicios de búsqueda y salvamento se recomienda el uso de los siguientes prefijos de llamada antes del distintivo de llamada por radio común o como distintivo de llamada de una misión específica:

"RESCUE" "SALVAMENTO "	para todas las unidades aerotransportadas que participan en una misión de salvamento
"AIR CO-ORDINATOR" "COORDINADOR DE AERONAVES"	para el coordinador de aeronaves
"SAREX" "SAREX"	para todas las unidades aerotransportadas que participan en ejercicios internacionales o nacionales."

## 5 Capítulo 6

- Se suprime la actual sección 6.14 y se añaden las nuevas secciones 6.14 y 6.15 siguientes y se vuelven a numerar las actuales secciones 6.15, 6.16, 6.17 y 6.18.

### "6.14 Búsqueda y salvamento submarinos

**6.14.1** Numerosas y distintas operaciones submarinas tienen lugar en las RSR (SRR), tales como operaciones de buceo o la explotación de submarinos militares o civiles. Cuando se producen accidentes, los supervivientes pueden encontrarse tanto en la superficie como atrapados en un submarino posado en el fondo del mar. Los submarinos militares atrapados debajo de la superficie marina pueden utilizar señales de socorro internacionales o métodos pirotécnicos militares, colorantes marcadores o radiobalizas específicos. Además, los submarinos pueden lanzar combustible o aceite lubricantes o liberar burbujas de aire para indicar su situación.

**6.14.2** La búsqueda y salvamento submarinos (SUBSAR) es una actividad muy especializada en la que el tiempo juega un papel vital, que depende de capacidades y formación específicas. También podrán ser especializados los requisitos de cuidados médicos para los supervivientes de un accidente submarino.

**6.14.3** Los Estados que explotan submarinos militares han desarrollado procedimientos, medios y formación SUBSAR normalizados, generalmente bajo los auspicios de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN (NATO)), para el rescate y la asistencia en caso de accidentes submarinos. Si es necesario, los CCS (RCC) pueden solicitar apoyo de estos recursos. Se puede obtener información pertinente de la *International Submarine Escape and Liaison Office* (Oficina de enlace internacional de evacuación y rescate submarino) de la OTAN.

**6.14.4** Los CCS (RCC) deberán saber si en sus RSR (SRR) o a proximidad de éstas existen instalaciones especializadas de la armada o comerciales de recuperación o tratamiento (tales como las que disponen de cámaras de descompresión) y tomar medidas con antelación para poder utilizarlas en cualquier momento las 24 horas

del día. De la misma manera, los CCS (RCC) deben ponerse en contacto con las autoridades militares para determinar la asistencia mutua que podría prestarse en caso de que ocurra un accidente con un submarino militar.

- 6.14.5** La mayoría de personal SAR está insuficientemente preparado para comprender y tratar los problemas médicos inherentes a las actividades submarinas, tales como la enfermedad descompresiva, la embolia y la narcosis debida al nitrógeno. Sin embargo, el personal deberá haber recibido la formación necesaria para reconocer los síntomas y saber cómo obtener asesoramiento médico competente. También deberá saber cómo tratar y transportar a las personas que sufran estos problemas sin empeorar su estado. Si es posible, a fin de facilitar el tratamiento de las víctimas, convendrá obtener datos tales como el periodo que han pasado bajo el agua, la profundidad, el tiempo en la superficie, el momento en que aparecieron los síntomas y los síntomas que se están manifestando en el momento.
- 6.14.6** Se solicitará asesoramiento médico antes de transportar por vía aérea a las víctimas de accidentes submarinos."

## **"6.15 Operaciones de salvamento en gran escala**

### ***Reseña de las OSGE***

- 6.15.1** En una operación de salvamento en gran escala (OSGE (MRO)) se requiere prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades SAR resultan insuficientes.
- 6.15.2** En comparación con las operaciones SAR normales las OSGE (MRO) son acontecimientos relativamente raros con pocas probabilidades de producirse pero que pero cuyas consecuencias son considerables. No obstante, sucesos graves que requieren tales operaciones han ocurrido con cierta frecuencia en todo el mundo, y pueden ocurrir en cualquier lugar y en cualquier momento. Es posible que no se conozca bien la naturaleza de estas operaciones debido a las oportunidades limitadas de adquirir experiencia al respecto.
- 6.15.3** Las inundaciones, terremotos, actos de terrorismo, siniestros en el sector de la explotación petrolífera mar adentro, accidentes relacionados con derrames de materiales potencialmente peligrosos y sucesos graves de aviación o navegación, son ejemplos que, debido a su magnitud, pueden requerir la utilización de los mismos recursos que se necesitarían para efectuar operaciones de salvamento marítimo y aeronáutico en gran escala.
- 6.15.4** En el caso de sucesos graves con misiones múltiples se concede prioridad en primer lugar al salvamento de vidas humanas, a continuación, por lo general, a la protección del medio ambiente y, por último, a la protección de bienes. Las obligaciones morales y jurídicas, así como a las expectativas políticas y públicas exigen que se esté preparado para llevar a cabo OSGE (MRO) sin riesgos y de manera eficaz en caso de que sean necesarias. Dado que la necesidad de realizar OSGE (MRO) es relativamente rara, es difícil adquirir la experiencia práctica necesaria para contribuir a su realización. Los tipos de casos que pueden exigir

el despliegue de estas operaciones pueden variar pero hay determinados principios generales que se pueden seguir basándose en las experiencias pasadas.

**6.15.5** Para hacer frente con eficacia a sucesos graves de este tipo por lo general es preciso poner en práctica medidas en gran escala bien planeadas y cuidadosamente coordinadas y valerse de los recursos de diversas organizaciones. Las exigencias típicas de las OSGE (MRO) son:

- Puede que sea necesario desplegar urgentemente esfuerzos intensos y sostenidos para el salvamento de vidas humanas al mismo tiempo y en el mismo lugar que importantes esfuerzos de protección del medio ambiente y de los bienes.
- Será necesario disponer rápidamente y en el momento y lugar oportunos de gran cantidad de información para respaldar las iniciativas de intervención y atender a las necesidades de los medios de comunicación, la opinión pública y los familiares de las personas en peligro, cuyo número puede ascender a cientos o a miles.
- Será necesario disponer asimismo de numerosos medios de comunicación interconectados entre varias organizaciones, a diversos niveles, para procesar de manera fiable una enorme cantidad de información mientras dure la intervención.
- Se podrá aumentar de inmediato y mantener durante semanas el número de empleados competentes en todas las organizaciones clave.
- Las exigencias de equipo y de medios logísticos aumentarán a niveles sin precedentes.
- El éxito de las OSGE (MRO) dependerá de la provisión por adelantado de planes para contingencias flexibles a todos los niveles.
- También será necesario llevar a cabo actividades operacionales y de planificación intensas e integradas en tiempo real durante todas las operaciones de salvamento.

**6.15.6** Todos los que intervengan en una operación de respuesta general a un suceso grave efectuada por distintos organismos, jurisdicciones y misiones y probablemente varios países necesitarán saber claramente quién está a cargo, cómo trabajar con dicha persona, las funciones respectivas de todos los que participen y cómo relacionarse con cada uno de ellos. Las autoridades SAR podrán ser responsables total o parcialmente de las diversas tareas de las OSGE (MRO), y estarán en condiciones de coordinar a la perfección su labor con otro personal de respuesta bajo la dirección general de otra autoridad ajena o no a su organismo.



**6.15.7** El marco más amplio de la actividad de respuesta podrá entrañar, entre otras, las actividades siguientes:

la reducción de los riesgos;  
la contención de la avería y las operaciones de salvamento;  
la contención de la contaminación;  
la gestión compleja del tráfico;  
operaciones logística en gran escala;  
funciones médicas generales y forenses;  
la investigación de sucesos y accidentes; y  
una atención pública y política intensas.

**6.15.8** Los planes de las OSGE (MRO) han de integrarse y ser compatibles con planes generales de respuesta a sucesos graves. Por lo general, deben prever la existencia de estructuras de mando, control y comunicaciones que se puedan adaptar simultáneamente a operaciones aéreas, marinas y terrestres.

**6.15.9** Las desastrosas consecuencias potenciales de una preparación deficiente de las OSGE (MRO) en términos de pérdida de vidas y otros resultados adversos son inmensas. Los sucesos graves pueden entrañar situaciones de peligro para cientos o miles de personas en entornos remotos u hostiles. El abordaje de un buque de pasaje de gran tamaño, la caída de una aeronave o un suceso terrorista, por ejemplo, podrían requerir el salvamento inmediato de un gran número de pasajeros y tripulantes en condiciones ambientales adversas en que muchos de los supervivientes apenas podrían ayudarse a sí mismos.

**6.15.10** La preparación para organizar una operación de respuesta extraordinariamente grande y rápida es decisiva para evitar pérdidas de vidas en gran escala. Tal preparación depende a menudo de un liderazgo firme y con visión y de un grado de cooperación poco común.

**6.15.11** A menudo se opondrá resistencia al elevado costo que entraña la preparación para sucesos graves en cuanto a tiempo, esfuerzos y financiación, en particular porque son acontecimientos poco frecuentes. El grado de cooperación, coordinación, planificación, recursos y ejercicios exigidos para la preparación exige un enorme esfuerzo y no se materializa sin el necesario compromiso por parte de las autoridades SAR, autoridades reguladoras, empresas de transporte, fuentes de asistencia militar y comercial y otros.

**6.15.12** La planificación, los preparativos y los ejercicios propios de estas operaciones tienen una importancia fundamental ya que en la práctica son pocas las oportunidades de enfrentarse a sucesos que entrañen el salvamento en gran escala. Por consiguiente, es especialmente importante realizar ejercicios de puesta en práctica de los planes de tales operaciones.

**6.15.13** En el apéndice C se facilitan orientaciones sobre la planificación de los ejercicios propios de las OSGE (MRO).

***Orientaciones generales para las OSGE (MRO)***

- 6.15.14** En circunstancias de peligro para un gran número de personas, la responsabilidad por la seguridad de los pasajeros y la tripulación en el lugar del siniestro se distribuirán entre el CLS (OSC) y el piloto de la aeronave al mando o el capitán del buque, responsabilidad que el piloto o el capitán asumirán al máximo posible antes o después del abandono de la aeronave o el buque.
- 6.15.15** El piloto y el capitán son responsables de maniobrar la aeronave o el buque de forma viable y adecuada, y también son responsables en general de la seguridad, la asistencia médica, las radiocomunicaciones, la contención de incendios y daños, el mantenimiento del orden y la dirección general de la operación.
- 6.15.16** A menos que parezca que un buque esté en peligro inminente de hundirse es recomendable por lo general que los pasajeros y la tripulación permanezcan a bordo, siempre que se pueda hacer en condiciones de seguridad.
- 6.15.17** En el caso de un avión caído, se deberá determinar, en cada circunstancia, si los pasajeros estarán más seguros a bordo. En el mar, por lo general deberán evacuar rápidamente la aeronave. En tierra, para adoptar esta decisión es preciso tener en cuenta las condiciones de la aeronave y del entorno y el tiempo previsto del salvamento o de reparación de la aeronave y determinar si es mejor prestar en la aeronave misma la asistencia que requieran los pasajeros.
- 6.15.18** Por lo general, el CMS (SMC) designará al CLS (OSC). Este último puede ocuparse de determinadas comunicaciones por radio en el lugar del siniestro y con las autoridades correspondientes a fin de ayudar a que el piloto o el capitán queden libres para tratar de conservar la integridad de su nave. No obstante, estas personas a su vez necesitan asistencia, por lo cual convendrá examinar todas las posibilidades de ayuda que el CLS (OSC) pueda prestarles, teniendo en cuenta que la tarea principal de éste consiste en coordinar los medios SAR y la labor de salvamento bajo la dirección general del CMS (SMC).
- 6.15.19** Las comunicaciones por radio innecesarias con el capitán de un buque o el piloto de una aeronave al mando en peligro deben reducirse al mínimo, algo que deberá tenerse en cuenta en la planificación anticipada.
- 6.15.20** El intercambio de información durante la planificación conjunta mediante la utilización de planes de cooperación de búsqueda y salvamento y de otros medios reducirá la necesidad de pedir al piloto o al capitán esta información una o más veces durante una emergencia. Las personas u organizaciones que quieran esta información deberán dirigirse a una fuente en tierra o en el terreno que esté preparada para ocuparse de muchas posibles solicitudes.
- 6.15.21** Se concederá alta prioridad a la localización y determinación de la presencia de todas las personas a bordo, y de todos los botes y balsas salvavidas, para lo cual será de utilidad tratar de mantenerlos agrupados. La disponibilidad de una lista de pasajeros y de recuentos precisos es de importancia fundamental.

- 6.15.22** La necesidad de volver a asignar embarcaciones de supervivencia y pasar revista a las personas que se hallen en ellos puede ser un derroche considerable de recursos. Una opción es hundir las embarcaciones de supervivencia una vez que se haya salvado a las personas que iban en ellas, aunque por otra parte se debe tener en cuenta la posibilidad de que otros supervivientes las encuentren y las necesiten.
- 6.15.23** A menudo los buques de las armadas y los buques de pasaje de gran tamaño están mejor equipados que otros buques para salvar a personas que han abandonado un buque o una aeronave, por lo que se deberá tener en cuenta su posible utilización. Los sistemas de notificación para buques para las operaciones SAR podrán ayudar a identificar los buques comerciales que pueden prestar asistencia
- 6.15.24** Si se dispone de ellos, convendría utilizar helicópteros, especialmente para el rescate de supervivientes débiles o inmovilizados. Es aconsejable dar formación a las tripulaciones de los botes salvavidas en operaciones de izada con helicóptero. Será posible bajar con un helicóptero a una persona del equipo de rescate para ayudar a los supervivientes.
- 6.15.25** Se alentará a las compañías navieras a que doten a los buques de pasaje de gran tamaño y posiblemente otros tipos de buque de zonas de aterrizaje de helicópteros, en las que vayan marcadas claramente las zonas de descenso con torno, y de helicópteros de a bordo para facilitar la transferencia más directa de un gran número de personas.
- 6.15.26** Si un buque con un gran francobordo no puede rescatar en condiciones de seguridad supervivientes del agua o de la embarcación de supervivencia, tal vez se puedan rescatar primero con embarcaciones pequeñas y a continuación transferirlos progresivamente a embarcaciones mayores.
- 6.15.27** Dependiendo de las circunstancias, puede resultar más seguro remolcar las embarcaciones de supervivencia hasta la costa sin sacar a sus ocupantes en el mar. Los botes salvavidas se podrían proyectar de modo que sea posible mantener en ellos a los pasajeros durante periodos prolongados y que lleguen a la costa autopropulsados tras haber recorrido largas distancias desde alta mar.
- 6.15.28** En la medida de lo posible, el CMS (SMC) coordinará las OSGE (MRO) en un CCS (RCC). No obstante, dependiendo de la magnitud, naturaleza y complejidad de las operaciones, es posible que los esfuerzos de salvamento se puedan coordinar más fácilmente en un centro de operaciones adecuado de mayor categoría del organismo de búsqueda y salvamento o del gobierno. Entre otras consideraciones para la adopción de esta decisión, cabe citar:
- respaldo importante en la labor de salvamento de organizaciones distintas de las que intervienen normalmente en las operaciones SAR;
  - necesidad de un fuerte respaldo diplomático internacional; y
  - graves problemas además de la posible pérdida de vidas humanas, tales como amenazas al medio ambiente, actos terroristas o cuestiones de seguridad nacional.

**6.15.29** En la planificación de una OSGE (MRO) se tendrán en cuenta los siguientes factores:

- utilización del sistema de mando para el suceso SMS (ICS), que se examina más adelante, u otros medios eficaces para enfrentarse a situaciones en las que puedan intervenir diversos organismos, jurisdicciones y misiones;
- determinación de situaciones dentro de la RSR (SRR) que podrían tener como resultado la necesidad de efectuar operaciones de salvamento en gran escala, comprendidas las situaciones que entrañen accidentes en cadena o interrupciones;
- movilización y coordinación de los medios SAR necesarios, incluidos los que normalmente no están disponibles para la búsqueda y salvamento;
- capacidad para poner en marcha planes inmediatamente;
- procedimientos para convocar al personal necesario;
- necesidad de medios de comunicación suplementaria, como por ejemplo de intérpretes; envío de oficiales de enlace;
- movilización de personal para aumentar, reemplazar o mantener los niveles de dotación necesarios;
- rescate y transporte de un gran número de supervivientes (y cadáveres, de ser preciso), teniendo en cuenta a los supervivientes con posibles lesiones y falta de formación, las limitaciones impuestas por la edad, hipotermia, etc.;
- un medio fidedigno de dar cuenta de todas las personas que se vean envueltas en la operación, incluidos los encargados del salvamento, los supervivientes, la tripulación etc.;
- atención, asistencia y transporte de los supervivientes una vez que hayan sido llevados a un lugar seguro, y el de cadáveres más allá del lugar al que se llevaron inicialmente;
- puesta en marcha de planes en gran escala de notificación, relaciones y asistencia con respecto a los medios de comunicación y las familias;
- control de acceso al CCS (RCC) y otras instalaciones y lugares especiales;
- apoyo del CCS (RCC) y cambio de sitio, según proceda; y
- disponibilidad inmediata de los planes, listas de comprobación y diagramas para todos los posibles usuarios.

- 6.15.30** Puede suceder que el CCS (RCC) se vea abrumado y sea incapaz de seguir coordinando eficazmente la operación de salvamento en gran escala y de realizar al mismo tiempo las otras funciones SAR, por lo cual otro CCS (RCC) o una autoridad superior quizás tenga que asumir la responsabilidad.
- 6.15.31** Teniendo presente tales posibilidades, los planes para las OSGE (MRO) podrán prestarse para varios grados de respuesta, y crear los criterios para determinar la magnitud de la respuesta que se pondrá en práctica. Por ejemplo, a medida que se agotan los recursos SAR (o desde el principio), puede que sea necesario obtener recursos SAR de fuentes nacionales o internacionales.
- 6.15.32** De la experiencia adquirida al hacer frente a sucesos graves se desprenden estos otros consejos prácticos:
- planificar y practicar cómo un organismo al que se notifica un suceso real o potencial de salvamento en gran escala puede alertar inmediatamente y establecer contacto simultáneo telefónicamente con otras autoridades que podrán intervenir, informarles y permitir que todos los interesados adopten medidas inmediatas (para esto será necesario determinar los puntos de contacto de cada organismo disponibles las 24 horas del día y que tendrán autoridad para poner en práctica planes de acción y asignar recursos de inmediato);
  - coordinar todas las operaciones de salvamento eficazmente desde el principio mismo;
  - comenzar la operación rápidamente desplegando un gran esfuerzo y a continuación reducirlo según proceda, en vez de comenzar demasiado tarde desplegando un esfuerzo reducido;
  - utilizar recursos de mayor capacidad tales como buques dedicados a cruceros para llevar a bordo un gran número de supervivientes;
  - asegurarse de que en los planes de emergencia de las OSGE (MRO) se tiene en cuenta la compatibilidad operativa de las radiocomunicaciones o su vinculación;
  - recuperar y proteger los objetos a la deriva para utilizarlos como prueba en la investigación posterior;
  - crear planes de seguridad para restringir el acceso al CCS (RCC);
  - tomar las medidas necesarias para la intervención de la Cruz Roja, sacerdotes, expertos en estrés resultante de sucesos críticos y otro personal de apoyo para necesidades humanas;
  - escoger a los portavoces superiores de los organismos que se encargarán de que se respeten los turnos de los trabajadores que intervengan

directamente en la operación de respuesta y designar a un oficial superior para que facilite información a las familias;

- determinar claramente el momento en que ha terminado la operación de respuesta SAR y en que la atención se centra en la investigación y la recuperación;
- estar preparado para utilizar el SMI (ICS) cuando corresponda;
- asegurarse de que se pueda controlar, y se controla, el espacio aéreo y el tránsito aéreo sobre el lugar del suceso;
- a menudo la asignación de personal coordinador adicional para el lugar del suceso puede redundar en beneficio del CMS (SMC);
- prever los acontecimientos y las necesidades y actuar temprano;
- asegurarse de que los ámbitos de aplicación de los planes SAR y otros planes de respuesta ante emergencias o desastres se coordinan a fin de reducir los vacíos, los solapes o la confusión acerca de quién está a cargo y de qué procedimientos se seguirán en distintos periodos y lugares;
- controlar el acceso al lugar del suceso, incluido el de los medios de comunicación;
- prever cómo utilizar adecuadamente los recursos privados para complementar otros recursos SAR;
- asegurarse de que en los planes SAR se prevea el apoyo logístico para un gran número de personal de salvamento y supervivientes, organizando por ejemplo el alojamiento de antemano, de ser posible, y la disponibilidad de alimentos, asistencia médica y transporte;
- considerar la posibilidad de solicitar ayuda a líneas aéreas y navieras distintas de la empresa cuyo buque o aeronave sufrió el accidente e informarse del tipo de asistencia que podrían prestar;
- considerar la posibilidad de utilizar brazaletes con códigos de barras como un medio eficaz para identificar niños, antes, durante y después de una emergencia;
- tratar de reducir la carga de trabajo del piloto o el capitán del buque y de las tripulaciones; si es oportuno y puede hacerse en condiciones de seguridad, destacar a bordo un oficial experto en siniestros marinos que preste asistencia al capitán y al personal SAR; y
- procurar que el gobierno y el sector compartan capacidad, conocimientos técnicos y medios para aprovechar al máximo los puntos fuertes de cada uno.

***Radiocomunicaciones para las operaciones de salvamento en gran escala***

- 6.15.33** En los planes tocantes a las radiocomunicaciones se debe prever su utilización a gran escala, ya que en un suceso grave será necesario que numerosas organizaciones participantes se comuniquen entre sí eficazmente desde el principio.
- 6.15.34** Se adoptarán las medidas necesarias de antemano para vincular los medios de radiocomunicaciones de diversos organismos que sean intrínsecamente compatibles.
- 6.15.35** Las radiocomunicaciones entre dichos organismos deben basarse en terminología comprensible para todos los participantes.

***Coordinación de sucesos graves***

- 6.15.36** Independientemente de la magnitud y el grado de prioridad de la labor de salvamento que supone responder a un siniestro grave, cuando otro personal distinto del personal SAR, desarrolla funciones al mismo tiempo en el lugar del siniestro se deberá coordinar debidamente la operación de respuesta SAR con las otras operaciones, como, por ejemplo, la lucha contra incendios.
- 6.15.37** Si todos los que intervienen en la operación de respuesta ante una emergencia reconocen y entienden ciertos conceptos y términos fundamentales, estarán mucho mejor preparados para coordinar su labor.
- 6.15.38** Si bien durante la etapa de búsqueda y salvamento de la respuesta por lo general se observarán los procedimientos SAR, tales procedimientos serán independientes en gran medida de otras labores. Las empresas o autoridades que se ocupan de otros aspectos de la operación de respuesta seguirán los procedimientos de mando, control y radiocomunicaciones elaborados para sus respectivas organizaciones y tareas.
- 6.15.39** El sistema SAR puede funcionar del modo habitual o servirse de procedimientos SAR modificados establecidos para tener en cuenta exigencias especiales del salvamento en gran escala, pero se vinculará debidamente a un plan de gestión de la operación de respuesta general ante el suceso al cual además estará sujeto.
- 6.15.40** Los sucesos graves también pueden hacer necesaria una gestión de emergencias para la operación de respuesta general. El sistema de mando para el suceso (SMS (ICS)) es un medio simple y eficaz de satisfacer esta necesidad. El SMS (ICS) se puede utilizar cuando no se dispone de un medio equivalente de gestión global de sucesos. Es probable que las autoridades SAR y de transporte encuentren de utilidad el SMS (ICS) en los servicios de respuesta a emergencias
- 6.15.41** Este sistema se aprovecha al máximo si quienes lo ponen en práctica se han familiarizado y ejercitado con él.

**6.15.42** En el apéndice C se ofrece información general sobre el SMS (ICS).

***Planificación y respuesta del sector***

**6.15.43** Las autoridades SAR deberán coordinar los planes de las OSGE (MRO) con compañías que exploten aeronaves y buques proyectados para transportar un gran número de personas. Tales compañías deberán colaborar en los preparativos para reducir al mínimo la probabilidad de que sea necesario desarrollar estas operaciones y para que tengan éxito en caso de que sean necesarias.

**6.15.44** En el apéndice C se proporcionan orientaciones sobre las funciones del sector y se examina la forma en que las compañías podrían organizar la utilización de personal sobre el terreno y de centros de respuesta para casos de emergencia como posibles medios de cumplir sus responsabilidades respecto de las operaciones de salvamento en gran escala.

**6.15.45** En lo que respecta a los buques de pasaje, los planes de cooperación SAR prescritos por el *Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar* y elaborados por las autoridades SAR son parte de los planes de las OSGE (MRO).

***Relaciones con el público y con los medios de comunicación***

**6.15.46** Durante las OSGE (MRO), es importante mantener buenas relaciones con el público y con los medios de comunicación.

**6.15.47** A la hora de forjar la opinión pública acerca de las OSGE (MRO), puede que cuente más la información que transmitan los medios de comunicación que lo que hagan los servicios SAR. Lo que es más importante, el papel de los medios de comunicación puede influir de manera decisiva en la actuación del público y de quienes intervienen directamente en la situación de emergencia, de una manera que contribuya a la seguridad, al éxito y al control del pánico. No deberían producirse demoras injustificadas al facilitar información a los medios de comunicación.

**6.15.48** La información debe estar disponible y debe intercambiarse libremente entre los proveedores de servicios de emergencia y las compañías marítimas o aeronáuticas u otras empresas directamente interesadas, tales como el público y las familias de las personas a bordo.

**6.15.49** Se designará a los portavoces y se reseñará lo que van a decir, limitándose su declaración a los hechos. Si los servicios SAR no designan a un portavoz para que facilite información acerca de un suceso grave, los medios de comunicación probablemente lo harán.

**6.15.50** Puede ser útil contar con un solo portavoz que no participe directamente en las operaciones de salvamento a fin de descargar al jefe del SMS (ICS) y al CMS (SMC) de esta tarea.



- 6.15.51** Los portavoces deberán proceder con cautela para no conjeturar sobre las causas de accidentes y deberán informar a los medios de comunicación de que las operaciones en curso se centran en el salvamento de vidas humanas.
- 6.15.52** Es preciso cerciorarse de que los medios de comunicación saben quién se encarga de coordinar las operaciones de salvamento.
- 6.15.53** De ser posible, las entrevistas se harán en directo.
- 6.15.54** En un suceso grave intervienen numerosas partes, entre las que cabe citar buques, aeronaves, compañías y servicios SAR. Es necesaria una tarea de coordinación para asegurarse de que uno sólo sea el mensaje aunque muchos los mensajeros.
- 6.15.55** La creación rápida de un centro conjunto de información (en el apéndice C se examina parte del SMS (ICS)) alejado del CMS (SMC) contribuirá a lograr este objetivo. El centro puede establecer procedimientos adecuados para decidir qué mensajes se van a difundir al público y cómo se van a difundir. Teniendo en cuenta que el contenido de los mensajes puede ser delicado, es fundamental que todas las fuentes comuniquen la misma información. El centro puede encargarse de coordinar la información disponible por Internet y tal vez de establecer y mantener un sitio en la Red.
- 6.15.56** Los medios de comunicación constituyen un mercado mundial que funciona las 24 horas del día y que retransmite noticias por todo el mundo a todas horas. Los medios de comunicación encontrarán una forma de llegar al lugar del suceso para obtener información, imágenes y grabaciones de vídeo de primera mano. Si se les ofrece transporte hasta el lugar del suceso y se regula su acceso, se podrán mejorar la seguridad e información recogida y aumentar su control.
- 6.15.57** Los medios de comunicación pueden tener más recursos para movilizarse en el lugar del siniestro que las autoridades SAR, por lo cual en los planes operativos de los CCS (RCC) se tendrá en cuenta cuál es la mejor forma de hacer frente a tales situaciones.
- 6.15.58** Se informará al público de los medios SAR que se estén utilizando y, de ser posible, se facilitará una dirección en la red o una lista de teléfonos de contacto para los medios de comunicación, las familias y otras partes a fin de que puedan obtener más información.
- 6.15.59** Se adoptarán las medidas necesarias para que se puedan recibir numerosas llamadas sin que se sature el sistema telefónico o sin que colapse el servidor informático.
- 6.15.60** La preparación por adelantado de páginas de reserva en la Red por empresas de transporte y autoridades SAR puede contribuir a hacer frente a una avalancha de solicitudes de información. Estas páginas se pueden publicar rápidamente en la Red para facilitar información general que pueden utilizar los medios de comunicación. La información en la Red debe ser oportuna y exacta.

**6.15.61** Una vez publicadas, estas páginas se pueden actualizar fácilmente conforme evoluciona el suceso y en ellas se podría incluir también:

información sobre contactos;

datos básicos del gobierno o del sector;

definiciones del sector y de SAR;

fotografías y estadísticas de las aeronaves, buques y medios SAR;

respuestas a preguntas que se formulan frecuentemente;

vínculos a otros sitios clave;

información sobre la capacidad de pasajeros del buque, número de tripulantes, planos de los buques y capacidad de lucha contra incendios; y  
imágenes de archivo de una inspección de un buque o de la tripulación llevando a cabo ejercicios de salvamento.

**6.15.62** Aparte de los medios de comunicación, las familias y otras organizaciones también querrán que se les facilite esta información.

#### ***Medidas de seguimiento de las OSGE (MRO)***

**6.15.63** Es muy importante desarrollar y compartir las lecciones que se hayan desprendido de OSGE (MRO) reales y de ejercicios. No obstante, las preocupaciones, a menudo excesivas, acerca de la responsabilidad jurídica pueden hacer desistir de la posibilidad de subrayar las medidas que pudieron haberse tomado con mayor eficacia.

**6.15.64** Teniendo en cuenta que las lecciones aprendidas pueden contribuir a evitar que se repitan errores graves, los participantes principales deberán llegar a un acuerdo acerca de la forma de despersonalizar las lecciones aprendidas y de darles amplia difusión. Las lecciones que se han derivado de las OSGE (MRO) deberán compartirse no sólo en el país sino también internacionalmente.

**6.15.65** Después de haber sido trasladados a un lugar seguro, seguirá siendo importante ocuparse de los supervivientes cuidadosamente. Se los mantendrá informados acerca de los planes que les atañen y sobre las operaciones de respuesta en curso. Cuando hay un gran número de personas que a menudo permanecen en lugares distintos, puede resultar difícil llevar a cabo un seguimiento y trabajar con ellos.

**6.15.66** Por lo general las empresas de transporte están en mejores condiciones de ocuparse de los supervivientes y prestarles asistencia en dicha etapa.

**6.15.67** Se puede apostar a miembros de la tripulación en distintos emplazamientos para anotar los nombres de los pasajeros y los lugares. Otra posibilidad es que las líneas aéreas o los buques de pasaje pongan tarjetas de plástico en los chalecos salvavidas a fin de dar a los pasajeros números de teléfono para ponerse en

contacto con la empresa. Algunas empresas utilizan brazaletes con códigos de barras para localizar a los pasajeros niños.

- 6.15.68** La comunicación con los pasajeros es más difícil en zonas remotas, en las que el servicio telefónico puede ser deficiente o inexistente. Si hay teléfonos, una llamada a la línea aérea o a la naviera puede ser la mejor forma de registrar el paradero de uno o de informarse. En zonas más pobladas, los organismos locales pueden tener un plan de evacuación para emergencias u otro plan útil que se pueda poner en práctica.
- 6.15.69** A fin de proteger a los pasajeros del acoso de reporteros y cámaras, se los deberá trasladar a hoteles u otros lugares de refugio. Sin embargo, se deben establecer y anunciar lugares de aterrizaje y selección a todo el personal que interviene en el salvamento y a los voluntarios.

## 6 Apéndice C

- Se sustituye el actual apéndice C por el siguiente:

### "Apéndice C

#### **OPERACIONES DE SALVAMENTO EN GRAN ESCALA: EJERCICIOS FUNCIONES DEL SECTOR Y GESTIÓN DE SUCESOS**

##### *Ejercicios de OSGE (MRO)*

Dado que las oportunidades de hacer frente a operaciones reales de salvamento en gran escala son poco frecuentes y difíciles, es particularmente importante ejercitarse poniendo en práctica los planes relacionados con estas operaciones. Las operaciones de salvamento y evacuación en gran escala son arduas y costosas, y tienden al uso excesivo de simulación durante los ejercicios, en detrimento de la actividad física en el lugar de un siniestro.

No es necesario cumplir todos los objetivos de estos ejercicios mediante un único ejercicio de gran envergadura, sino que se pueden alcanzar parcialmente mediante su frecuente incorporación en ejercicios múltiples, algunos destinados principalmente a someter a prueba otros métodos. No obstante, se requieren ejercicios realistas, que son costosos, y, para ello, probablemente se necesitarán más de 1 000 voluntarios, o cientos de ellos, que hagan de pasajeros de buque o aeronave, respectivamente. Se pueden utilizar distintos cuartos para simular puestos de mando que normalmente se encontrarían en emplazamientos diferentes.

Idóneamente, los ejercicios de operaciones de salvamento en gran escala deberían cumplir los siguientes objetivos:

- Ocuparse de:
  - las listas de tripulantes y pasajeros
  - los pasajeros y tripulantes rescatados, hasta que puedan regresar a sus lugares de residencia. Todas las personas relacionadas con las operaciones de salvamento y las que se realicen posteriormente
  - los botes salvavidas, incluidas las balsas o botes vacíos
  - cuestiones relativas al francobordo alto para la posible instalación de equipos de salvamento
- Determinar y asignar los recursos disponibles:
  - la utilización del sistema AMVER u otros sistemas de notificación para buques
  - los recursos potenciales en tierra y a flote
  - los recursos de organismos locales (personal médico, instalaciones hospitalarias, cuerpo de bomberos, la comunidad general y recursos en materia de transporte)
  - los recursos militares nacionales y regionales y de otro tipo

- Evaluar los procesos de notificación, la disponibilidad de recursos, la oportunidad de la respuesta inicial, los elementos en tiempo real, los medios de comunicación simultánea y la coordinación general
- Garantizar la asignación, comprensión y adecuado cumplimiento de todas las funciones de los organismos
- Someter a prueba las aptitudes de los posibles CLS (OSC) y la capacidad de delegar sus funciones
- Evaluar el periodo de control
- Evacuar un buque o aeronave
- Coordinar las actividades y lograr el intercambio de información:
  - comunicaciones (CCS-CCS (RCC-RCC), gobierno-sector, CCS-CLS (RCC-OSC), en el lugar del siniestro, costera-buque, tierra-aire, buque-aire, instalación SAR-embarcación de supervivencia, etc.)
  - información para todos los interesados (determinación, recopilación, eliminación, obtención y transferencia al lugar apropiado, en la forma y en el momento adecuados)
  - nuevas tecnologías de gestión de las comunicaciones y de la información
  - medios de comunicación y familiares más próximos
- Trasladar a los pasajeros en condiciones de seguridad y ocuparse de ellos (durante la evacuación, en la embarcación de supervivencia, durante el salvamento, cuidados médicos, protección contra el medio ambiente, traslados posteriores al salvamento, etc.)
- Someter a prueba todos los enlaces de comunicaciones que se puedan necesitar para fines de notificación, coordinación y apoyo
- Realizar una selección médica de las víctimas y prestarles primeros auxilios
- Evaluar la eficacia del sistema de gestión de la seguridad del buque
- Coordinar con los organismos de respuesta locales
- Proporcionar alimentos, agua, chalecos salvavidas y otra indumentaria protectora a los supervivientes
- Someter a prueba los planes de salvamento en gran escala:
  - de los servicios SAR
  - de la compañía (incluidos los planes de la aeronave o el buque)
  - de toda organización pertinente de respuesta en casos de emergencia, por ejemplo, para casos de catástrofes, conflictos militares, incendios y de atención médica
  - de transporte y alojamiento
- Determinar si las lecciones aprendidas en el pasado se han incorporado satisfactoriamente en planes actualizados y si se han difundido satisfactoriamente
- Someter a ejercicios la capacidad de salvamento y reducción de la contaminación
- Llevar a otro lugar urgentemente la nave sin gobierno
- Ocuparse de los asuntos externos, tales como las relaciones internacionales y públicas:
  - participantes necesarios
  - centros conjuntos de información constituidos rápidamente y dotados del personal adecuado

- organización satisfactoria de conferencias de prensa, por ejemplo la presentación de información coherente procedente de distintas fuentes
- notificación a los familiares más próximos e informes para las familias
- personal y equipos necesarios para atender las solicitudes de información
- respecto de las personas rescatadas, localizarlas, mantenerlas informadas y estar al corriente de sus necesidades así como devolverles sus pertenencias.

Durante la planificación de los ejercicios normalmente se adoptarán las siguientes medidas:

- Acordar el lugar, los objetivos y alcance de los ejercicios
- Formar un equipo de planificación multidisciplinario y establecer los objetivos de cada parte del ejercicio
- Programar las actividades principales y elaborar los correspondientes calendarios
- Confirmar la disponibilidad de los organismos que van a intervenir incluidos los representantes de los medios de comunicación o los voluntarios
- Confirmar la disponibilidad de los medios de transporte, edificios, equipos, aeronaves, buques y otros recursos necesarios
- Someter a prueba todos los medios de comunicaciones que se utilizarán, incluidos los radioteléfonos y los teléfonos móviles en los lugares donde se utilizarán o en sus proximidades
- Identificar e informar a todos los participantes y a las personas que facilitarán el ejercicio y asegurarse de que estas últimas se pueden comunicar de manera independiente y adecuada con la persona que supervisará el ejercicio
- Asegurarse de que todos los participantes saben qué hacer en caso de presentarse una emergencia real durante el ejercicio
- Si se invita a observadores, asegurarse de que no están expuestos a ningún peligro y mantenerlos informados sobre el desarrollo del ejercicio
- En caso de ejercicios de mayor duración, concertar el suministro de alimentos y la provisión de instalaciones sanitarias
- Utilizar señales de "ejercicio en curso", avisos previos y otros medios que ayuden a evitar que una persona que no participe en el ejercicio se alarme
- Programar las fechas y lugares para la presentación de informes sobre los ejercicios

- Acordar y elaborar las pertinentes conclusiones y recomendaciones con el órgano responsable de dar curso a cada recomendación junto con la fecha señalada para la adopción de las medidas oportunas
- Elaborar un informe claro y conciso y distribuirlo entre las organizaciones participantes
- Tener en cuenta los resultados de este ejercicio en la planificación de ejercicios futuros

### ***Funciones del sector***

Las autoridades SAR deberán coordinar los planes de las OSGE (MRO) con compañías que exploten aeronaves y buques proyectados para transportar un gran número de personas. Tales compañías deberán colaborar en los preparativos para reducir al mínimo la probabilidad de que sea necesario desarrollar estas operaciones y para que tengan éxito en caso de que sean necesarias. En esta sección se proporcionan orientaciones sobre las funciones del sector y se examina la forma en que las compañías podrían organizar la utilización de personal sobre el terreno y de centros de respuesta para casos de emergencia como posibles medios de cumplir sus responsabilidades respecto de las operaciones de salvamento en gran escala.

La notificación inmediata de la realización de OSGE (MRO), potenciales o en curso, es de importancia fundamental, debido al nivel de esfuerzo necesario para organizar una operación de respuesta de gran envergadura. Es mucho mejor iniciar el proceso de respuesta y abandonarlo, si resulta innecesario, que iniciarlo después de plantearse realmente la necesidad.

Se deberá recomendar a los pilotos y capitanes que se comuniquen con los servicios SAR en cuanto observen una posible situación de peligro y se les dará formación sobre el particular.

Los órganos de respuesta de las compañías deberán estar en condiciones de ayudar a los servicios SAR organizando el apoyo, el equipo, el asesoramiento y la comunicación con cualesquiera de sus buques o aeronaves.

Las compañías deberán estar preparadas para suministrar información a fin de evitar que numerosas partes traten de comunicarse con el piloto de la aeronave al mando o el capitán del buque para obtener información que no está disponible o que puede facilitar otra fuente. La recepción y gestión de solicitudes de información a bordo de la nave en peligro puede afectar a la capacidad del piloto o capitán para hacer frente a la emergencia y para hacerse cargo de operaciones críticas en el lugar del siniestro.

Se deberá señalar a las compañías que exploten aeronaves o buques de gran tamaño la importancia de que puedan reunir a un equipo coordinado capaz de realizar en todo momento las funciones de respuesta para casos de emergencia, si se plantea la necesidad.

Tal equipo podría estar integrado por el personal que se indica en el siguiente cuadro.

**Ejemplo típico de equipo sobre el terreno de una compañía**

<b>Jefe de equipo</b>	Mantiene una visión general de las operaciones, las dirige e informa al personal de gestión
<b>Encargado de comunicaciones</b>	Mantiene abierta la (posiblemente única) línea de comunicación con la nave en peligro
<b>Representante coordinador</b>	Generalmente un piloto o capitán de ultramar, que se encarga de la coordinación con la autoridades SAR y otras autoridades encargadas de hacer frente a emergencias, la organización de los servicios de remolque, la verificación de los itinerarios, el emplazamiento de buques o la determinación de instalaciones en tierra que puedan ayudar y la organización de las medidas de protección y de los puntos adecuados de llegada de los pasajeros y la tripulación una vez que hayan sido rescatados
<b>Representante técnico</b>	Mantiene contacto con las autoridades reguladoras, las sociedades de clasificación, los aseguradores y los investigadores, realizan labores de coordinación y asesoramiento sobre la lucha contra incendios, contención de averías, reparaciones y otras cuestiones especializadas o técnicas
<b>Representante sobre el medio ambiente</b>	Está relacionado con el impacto ambiental y la lucha contra derrames
<b>Representante médico</b>	Proporciona asesoramiento médico, mantiene bajo observación los casos de urgencia y organiza los servicios médicos y de identificación de los supervivientes
<b>Representantes de los pasajeros y la tripulación</b>	Facilitan información y apoyo a la persona designada para ocuparse de los familiares más próximos y de mantenerlos informados, determinan las necesidades en materia de transporte y quizás tengan que entablar contacto con varios países de diversas culturas en distintos idiomas
<b>Representante de los medios de comunicación</b>	Recopila información, coordina las cuestiones relacionadas con asuntos públicos con sus homólogos en otras organizaciones, prepara comunicados de prensa, informa a los portavoces y organiza el suministro de información por vía telefónica o a través de los sitios en la red
<b>Especialistas</b>	De fuera o dentro de la compañía pueden facilitar algún aspecto especial de la operación de respuesta o de las actividades posteriores.

La compañía podrá mantener un **Centro de respuesta para emergencias (CRE (ERC))** a fin de comunicarse con la nave en peligro, supervisar a distancia los sensores de a bordo, si es posible, y mantener a mano información sobre la emergencia. Dicha información podría referirse a los pasajeros y la tripulación, la aeronave o el buque, el suceso, el número de embarcaciones de supervivencia y el estado de la situación. Las compañías de transporte deberán tener medios de contacto inmediato con las agencias de viajes, agencias de excursiones por tierra, líneas aéreas y líneas de cruceros, hoteles, etc., ya que estos recursos se pueden utilizar para resolver muchos de los problemas experimentados al desembarcar un gran número de supervivientes en una comunidad. Las autoridades SAR y las compañías de transporte deberán elaborar conjuntamente



planes de cooperación para contingencias, los cuales serán objeto de ejercicios en grado suficiente para garantizar su efectividad en caso de plantearse una situación real de salvamento en gran escala. En los planes se especificarán los puntos de contacto, los procedimientos de coordinación, las responsabilidades y las fuentes de información de interés para las OSGE (MRO). Estos planes se mantendrán actualizados y a la disposición inmediata de todos los interesados.

Se trazarán planes de coordinación que abarcarán las funciones respectivas del CRE (ERC) y del CCS (RCC), las cuales se adaptarán según sea necesario al suceso de que se trate. Estos centros se mantendrán en estrecho contacto durante toda la operación SAR, coordinando e informándose mutuamente de planes y novedades de importancia.

Se podría instar al sector del transporte a adoptar otras medidas destinadas a mejorar la preparación para realizar las OSGE (MRO). A continuación se indican algunos ejemplos:

- Llevar planes SAR a bordo de las aeronaves o los buques
- Suministrar a las personas rescatadas agua y protección térmica apropiada para la zona de vuelo o navegación
- Suministrar un medio de salvamento para sacar a las personas del agua y trasladarlas a la cubierta de los buques
- Utilizar las listas de comprobación de la labor de preparación suministradas por las autoridades SAR
- Además de las simulaciones, realizar una operación de salvamento en condiciones reales
- Suministrar los medios necesarios para sacar del agua botes y balsas salvavidas totalmente cargados
- Mejorar la capacidad de salvamento de los botes salvavidas
- Suministrar medios para ayudar a las personas a bordo de los botes salvavidas que estén mareadas, lesionadas o débiles
- Dotar a los buques de helicópteros y zonas de aterrizaje para éstos
- Prepararse para asistir a los supervivientes una vez que los hayan llevado a un lugar seguro
- Tener a mano información sobre el estado y las especificaciones de la aeronave o el buque, como los informes de las inspecciones, los planes de proyecto, los medios de comunicación, los cálculos de estabilidad, los dispositivos de salvamento, los datos para establecer contacto con las sociedades de clasificación, las listas de pasajeros y los manifiestos de carga, etc., de modo que no sea necesario obtener directamente del piloto o capitán esta información

- Colaborar con las autoridades SAR en la preparación y rápido lanzamiento desde el aire de equipo o suministros para los supervivientes y mantener depósitos en posiciones estratégicas para tal fin

La aceptación de determinadas responsabilidades por parte del sector demuestra su compromiso con la seguridad de los pasajeros y puede dejar libres a los servicios SAR para atender aspectos críticos relativos a los recursos, la coordinación y las comunicaciones SAR.

### *Gestión de sucesos*

En un suceso grave, la operación de respuesta general quizás requiera también la gestión de emergencias. El Sistema de mando para el suceso (SMS (ICS)) es un medio ampliamente utilizado para atender esta necesidad, aunque será más eficaz si los sectores del transporte y los servicios de respuesta para casos de emergencia se familiarizan y se ejercitan con él en algún grado, tanto individual como colectivamente. Dado que es probable que las autoridades SAR y las del sector del transporte tengan que utilizar el SMS (ICS) en el marco de los servicios de respuesta para casos de emergencia, en el presente apéndice se proporciona información general para familiarizarse con este sistema. Los siguientes términos pertenecen al ámbito del SMS (ICS):

**Comandante del suceso (CI (IC)):** la persona que ostenta el cargo principal dentro del sistema de mando para el suceso, generalmente en el lugar del siniestro o en sus proximidades, y que es responsable de las decisiones, objetivos, estrategias y prioridades relacionados con las operaciones de respuesta para casos de emergencia.

**Puesto de mando para el suceso (PMS (ICP)):** lugar de ejecución de las funciones principales del sistema de mando para el suceso.

**Sistema de mando para el suceso (SMS (ICS)):** método de gestión de emergencias en el lugar del siniestro que suministra una estructura orgánica integrada adaptable a la complejidad y exigencias de un suceso grave en el que participen varias misiones, órganos de respuesta o jurisdicciones.

**Mando unificado (MU (UC)):** la función de comandante del suceso del sistema de mando para el suceso ampliada con objeto de incluir a un equipo de representantes para gestionar un suceso grave mediante el establecimiento de objetivos y estrategias comunes y la organización de su implantación.

El SMS (ICS) está proyectado para ser utilizado cuando varias organizaciones y jurisdicciones deben participar conjuntamente en una actividad de respuesta para casos de emergencia y coordinar sus esfuerzos.

Aunque cada organización cuenta con sus respectivos sistemas de mando y control o coordinación, deberán ser compatibles con los de otras organizaciones, de modo que todas puedan colaborar satisfactoriamente cuando sea necesario. La existencia de semejanzas y rasgos comunes entre los sistemas de gestión de emergencias locales, regionales e internacionales sirve para promover la eficacia de los esfuerzos.

El SMS (ICS) no se arroga el control, la responsabilidad o la autoridad propios de los servicios SAR, que siguen a cargo del salvamento, mientras que la función del SMS (ICS) consiste en fomentar la eficacia de la operación de respuesta del suceso en general.

La formación, coordinación anticipada y enlace entre los participantes respecto del SMS (ICS) redundarán en beneficio del rendimiento y del éxito de la operación cuando se plantee una situación de emergencia.

Como medio de gestión de sucesos graves, el SMS (ICS):

Se adapta a todos los riesgos y peligros;

Es sencillo, efectivo y flexible;

Se puede ampliar o reducir fácilmente, según lo justifique el suceso;

Evita que el sistema SAR deba ocuparse de coordinar misiones que no sean de búsqueda y salvamento;

Permite al CMS (SMC) utilizar los contactos del SMS (ICS) en caso de necesitar recursos adicionales; y

Favorece una mejor comunicación y cooperación entre los organismos

La estructura del SMS (ICS) puede ampliarse o reducirse en función de la situación, y proporciona un proceso y una secuencia lógicos para la consecución de resultados. Se deberá permitir que se amplíe, en proporción a la demanda, o que se reduzca, si disminuye el número de operaciones, lo cual requiere un cierto grado de previsión.

Las ventajas del SMS (ICS) pueden perderse cuando las organizaciones desarrollan sus propias versiones de características singulares y relativamente complejas; el SMS (ICS) es más eficaz cuando es sencillo, flexible y normalizado, de manera que todas las personas en el lugar del siniestro, de cualquier organización, lo entienden.

En su forma básica, se nombra a una persona **Comandante del suceso (CS (IC))** con objeto de que se ocupe de la coordinación general, incluido el establecimiento de objetivos y prioridades.

Pueden establecerse, *según proceda* y en la medida necesaria, funciones complementarias (secciones de las que se ocupa una o más personas) para mantener al comandante del suceso informado y ayudarlo en determinadas esferas. Las cuatro secciones complementarias en la estructura del SMS (ICS) son las siguientes:

- **Sección de operaciones:** ayuda a gestionar los recursos para efectuar las operaciones
- **Sección de planificación:** ayuda a elaborar planes de acción, recopilar y evaluar información, mantener el estado de los recursos y preparar el aumento o la reducción proporcional de las actividades

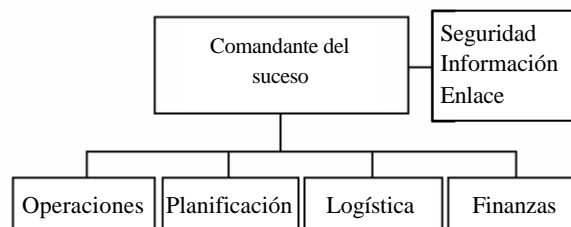
- **Sección de logística:** ayuda a proporcionar los recursos y servicios necesarios para complementar la operación de respuesta al suceso, incluidos el personal, los medios de transporte, las provisiones, las instalaciones y el equipo
- **Sección de finanzas-administración:** ayuda a supervisar los costos, llevar a cabo labores de contabilidad y adquisiciones, mantener registros de control de tiempo, hacer análisis de costos y otras cuestiones administrativas

Otros cargos en condiciones de prestar asistencia directa al (CS (IC)) podrían incluir los siguientes:

- Un **oficial de información:** atiende a los medios de comunicación y a otros interesados en obtener información sobre el suceso, se asegura de que el CS (IC) disponga de la información pertinente y ayuda a facilitar información al público y a las familias de las personas en peligro
- Un **oficial de seguridad:** supervisa las condiciones de seguridad y elabora medidas destinadas a garantizar la seguridad y reducir los riesgos
- **Oficiales de enlace:** actúan como los contactos principales de los representantes en el lugar del siniestro de sus respectivas organizaciones

En la figura que aparece a continuación se ilustra la estructura básica del SMS (ICS).

### Organización del sistema de mando del suceso



El Comandante del suceso establece generalmente un **Puesto de mando para el suceso (PMS (ICP))** como base de las actividades del sistema.

En el caso de sucesos particularmente difíciles cabe ampliar la estructura del SMS (ICS). Por ejemplo, cuando se trata de operaciones particularmente grandes, continuas o complejas, la función de comandante del suceso se puede ampliar mediante el establecimiento de un **Mando unificado (MU (UC))**, real o virtual (en el que todos ocupen posiciones distintas), integrado por directores de operaciones que representen a las principales organizaciones de respuesta participantes. Si el MU (UC) está integrado por puestos de mando independientes vinculados, un puesto gubernamental y un puesto sectorial, por ejemplo, idóneamente todavía habría una persona de cada puesto de mando que tendría que trabajar en el otro puesto o los otros puestos de que se trate.

Si se produce una catástrofe relacionada con una aeronave o un buque de pasaje, se deberá establecer un Centro conjunto de información (CCI (JIC)), probablemente en asociación

con el oficial de información, a fin de facilitar y coordinar la ingente cantidad de información que se deberá gestionar internamente y compartir con el público.

La utilización del SMS (ICS) dependerá de la duración y la complejidad del suceso. Si se utiliza, la coordinación de las funciones SAR con otras funciones se lleva a cabo generalmente destinando un representante del organismo SAR o del CMS (SMC) a la sección de operaciones de la estructura del SMS (ICS).

Esto permite integrar los servicios SAR en el SMS (ICS) y las operaciones generales, conservando aún una cierta independencia de funcionamiento de conformidad con los procedimientos SAR normales. El SMS (ICS) se ocupa del suceso en general, mientras que los servicios SAR deben seguir concentrando sus esfuerzos en el salvamento.

Tan pronto como sea posible se decidirá quién asumirá la responsabilidad de la coordinación general y cómo se organizará y gestionará la operación de respuesta general. En la gestión de la respuesta se aplicarán procedimientos que todos los participantes comprendan y aprueben para establecer un apoyo mutuo, la asignación de prioridades a los esfuerzos que se deban realizar y un uso óptimo de los recursos existentes, y para mejorar la seguridad y la eficacia de las actividades en el lugar del siniestro.

En la planificación para contingencias entre diversos organismos se designará a un CS (IC) para varias situaciones. Generalmente, se designará CS (IC) a una persona de la organización gubernamental que tenga mayor responsabilidad respecto del tipo de función más importante en el suceso de que se trate. No obstante, con un acceso adecuado a los expertos y la información de todos los organismos interesados, uno de los aspectos fundamentales que se tendrán en cuenta al seleccionar al CS (IC) será su familiarización y experiencia en las funciones que deba asumir, es decir, deberá ser la persona en mejores condiciones de hacer frente a la responsabilidad.

El CS (IC) deberá gestionar satisfactoriamente las operaciones en el lugar del siniestro y por lo general se encontrará en este lugar o en sus proximidades. Todos los participantes, independientemente de su rango o puesto, generalmente desempeñarán una función de apoyo del CS (IC), lo cual responderá al modo en que se lleva a cabo la función del CMS (SMC).

Las funciones del CS (IC) podrán delegarse en otra persona, si la situación así lo requiere, aunque esta delegación se deberá reducir al mínimo, al igual que la de las funciones del CMS durante una misión. Es importante designar con prontitud a un CS (IC), de ser posible en la fase de la planificación para contingencias, y realizar las oportunas delegaciones de funciones posteriormente, ya que la demora en el nombramiento del CS (IC) puede ser bastante perjudicial.

Excepto cuando las funciones distintas de la búsqueda y el salvamento sean relativamente insignificantes en la operación de respuesta en caso de suceso, normalmente los cargos de CS (IC) y del CMS (SMC) deberán ostentarlos personas diferentes. La labor prioritaria siempre será el salvamento, y al CMS (SMC), normalmente, no se le asignarán funciones adicionales que no estén relacionadas con la búsqueda y el salvamento.

De manera análoga, el puesto de mando del CS (IC) se encontrará generalmente en un lugar distinto del CCS (RCC), puesto que el CCS (RCC) necesita concentrarse en sus

responsabilidades normales en materia de búsqueda y salvamento, estar alerta y cumplir las mismas, además de gestionar los aspectos SAR del suceso grave de que se trate."

## 7 Apéndice O

- En la página O-4 del apéndice O se introducen las siguientes correcciones:

- En la entrada "Groenlandia GREENPOS"

En la cuarta columna debe figurar sólo "Obligatoria". En la quinta columna el texto debe sustituirse por: "Todos los buques en los viajes que tengan como punto de partida o de destino puertos y lugares de escala en Groenlandia".

- En la entrada "Groenlandia KYSTKONTROL"

En la cuarta columna debe figurar sólo "Obligatoria". En la quinta columna el texto debe sustituirse por: "Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 20 y los buques pesqueros en los viajes entre los puertos y lugares de escala de Groenlandia".

## SECCIÓN 3

### PROPUESTAS DE ENMIENDA AL MANUAL IAMSAR - VOLUMEN III

#### 1 Abreviaturas y acrónimos

- Se añade la línea siguiente:

"OSGE....operación de salvamento en gran escala...MRO"

#### 2 Glosario

- Se sustituye la actual definición de Coordinador de aeronaves (COA) por la siguiente: "Persona o equipo de personas que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR para ayudar al coordinador de la misión SAR y al coordinador en el lugar del siniestro".

- Se añade la línea siguiente:

"Operación de salvamento en gran escala (OSGE)  
*Mass rescue Operation (MRO)*

Servicios de búsqueda y salvamento que se caracterizan por la necesidad de prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades de búsqueda y salvamento resultan insuficientes."

### 3 Sección 1

- Se sustituye la sección actual sobre Sistemas de notificación para buques (página 1-4) por la siguiente:

#### "Sistemas de notificación para buques

- Varios Estados han establecido sistemas de notificación para buques.
- Es posible que la única nave que se encuentre cerca del lugar del siniestro de una aeronave o buque sea un buque que esté navegando.
- El sistema de notificación para buques permitirá al CMS (SMC) rápidamente:
  - identificar a los buques que se encuentran en las cercanías, así como sus posiciones, rumbos y velocidades
  - estar al corriente de otra información sobre las naves que pueda resultar útil (por ejemplo, si tienen un médico a bordo, etc.)
  - saber cómo ponerse en contacto con las embarcaciones
  - mejorar la posibilidad de brindar asistencia rápida durante las emergencias
  - reducir el número de llamadas solicitando asistencia a los buques que están en ubicaciones desfavorables para responder
  - reducir el tiempo de respuesta para brindar asistencia
- Se insta a los capitanes de las naves o *a los que han sido autorizados* a que envíen informes regulares a la autoridad que lleve el sistema de notificación de buques dedicado a operaciones SAR y *otros servicios relacionados con la seguridad*.
- Se puede obtener de los CCS (RCC) información adicional sobre los operadores de los sistemas de notificación para buques."
- Se sustituye la sección actual sobre Sistema automatizado de asistencia para el salvamento de buques (AMVER) (página 1-4) por la siguiente:

#### "AMVER

AMVER es uno de los múltiples sistemas de notificación para buques. Es un sistema mundial cuya función exclusiva es apoyar las operaciones SAR y proporcionar información a todos los CCS (RCC).

- Los buques que participan en el AMVER no pagan nada, como tampoco los CCS (RCC) que usan el sistema.
- Muchos proveedores de servicios de comunicación en tierra retransmiten al AMVER los informes de buques gratuitamente.
- Puede participar todo buque mercante de 1000 toneladas brutas o más en cualquier travesía de más de cuatro horas.
- La información facilitada de forma voluntaria por los buques AMVER está protegida por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos en calidad de información comercial objeto de derechos de propiedad y sólo se transmitirá a las autoridades SAR o a quienes autorice específicamente el buque en cuestión.





### **Rescate de los supervivientes con buques de ayuda**

- La gente de mar considerará cómo rescatar a los supervivientes en sus propios buques en distintas condiciones meteorológicas. Los métodos de rescate incluirán
  - utilizar cohetes de lanzamiento o guías a fin de pasar aros salvavidas o/y cabos a los supervivientes;
  - desplegar un cable con aros salvavidas u otros elementos de flotación;
  - utilizar escalas de práctico, escalas de gato o redes, preferentemente apartadas del costado del buque, con cabos de seguridad. Si los supervivientes no pueden subir, se podrán izar las escalas y las redes con los supervivientes sujetos a ellas. Cuando sea posible:
    - se engancharán las escalas y redes en las puertas de prácticos y demás aberturas;
    - se desplegarán cabos de seguridad con estrobos y bucles de rescate;
    - se utilizarán tripulantes con el quipo adecuado para ayudar a los supervivientes;
    - se desplegará una balsa salvavidas con la escala o red para que sirva de plataforma de trasbordo;
  - izar a los supervivientes por sistemas de evacuación marinos adecuados;
  - lanzar balsas o botes salvavidas para que los supervivientes puedan agarrarse o subirse a ellos;
  - en la cubierta de intemperie más baja, instalar escalas de práctico y guardamancebos para ayudar a los supervivientes que suben a bordo del buque;
  - utilizar balsas o botes como ascensores, dejándolos en los aparejos de izar si las condiciones lo permiten;
  - izar a los supervivientes utilizando grúas, pescantes o puntales de carga, con cabos para reducir al mínimo el balanceo contra el costado del buque;
  - utilizar cestos de salvamento contruidos para tal fin o improvisados;
  - tender una amarra para que los botes y las embarcaciones puedan sujetarse a lo largo de ésta;
  - bajar las escalas de embarco.

- Las luces que se utilice no estarán dirigidas a los helicópteros que estén en la zona.
- Se izará a los supervivientes que se encuentren en el agua en posición horizontal o semi horizontal, si es posible (por ejemplo, con dos estrobos: uno por debajo de los brazos y otro por debajo de las rodillas) para reducir al mínimo el riesgo de shock provocado por la salida repentina del agua y la hipotermia.
- Los buques de ayuda estarán también listos para recibir a supervivientes desde helicópteros (véase la página 2-23).
- Cuando los riesgos que se corren en las operaciones de rescate superen los riesgos de dejar a los supervivientes en las instalaciones salvavidas, se considerará adoptar las siguientes medidas:
  - utilizar el buque para proporcionar abrigo del viento a los supervivientes;
  - desplegar los dispositivos salvavidas desde el buque de ayuda;
  - mantener el contacto visual y las comunicaciones con los supervivientes;
  - proporcionar información actualizada a la autoridad coordinadora;
  - transferir los suministros esenciales de supervivencia y médicos."
- Se añade lo siguiente después de *Cuidados inmediatos a los supervivientes* (página 2-39):
  - Una vez a bordo, se proporcionarán cuidados y asistencia médica a los supervivientes. Se solicitará asistencia de las autoridades SAR según sea necesario;"
  - Se solicitará asistencia médica del Servicio de consulta telemédica por conducto del CCS (RCC)".
- Se añade el título siguiente antes del cuarto párrafo (página 2-40):

***"Registro de información sobre los supervivientes***

- Esta información comprenderá...."

\*\*\*

## ANEXO 13

## PROYECTO DE PROPUESTAS DE ENMIENDA

## CÓDIGO NGV 2000

## CAPÍTULO 14

## RADIOCOMUNICACIONES

**Regla 14.15 - Prescripciones relativas a mantenimiento**

El texto actual del párrafo 14.15.10 se sustituye por el siguiente:

"14.15.10 Las RLS por satélite:

- .1 se someterán a prueba anualmente para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especialmente atención a la comprobación de la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro, según los plazos que se indican a continuación:
  - .1 en los buques de pasaje, dentro de los 3 meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado de seguridad para buque de pasaje; y
  - .2 en los buques de carga, dentro de los 3 meses anteriores a la fecha de expiración, o dentro de los 3 meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.

La prueba se podrá efectuar a bordo del buque o en un centro aprobado de prueba; y

- .2 serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra."

\*\*\*



## ANEXO 14

**ANTEPROYECTO DE ENMIENDA AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA  
LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

**CAPÍTULO XI-2**

**MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

1 Se añade la siguiente nueva regla [XX] a continuación de la actual regla [XY]:

**"Regla [XX]**

**Identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) de los buques**

1 Todos los buques a los que se aplica el presente capítulo, excepto los especificados en el párrafo 2, estarán provistos de ~~medios~~ un sistema para transmitir automáticamente información que permita, con sujeción a las disposiciones del párrafo 5, la identificación y el seguimiento de los buques por los Gobiernos Contratantes, según se indica a continuación:

- .1 los buques construidos el [DD MM AA] o posteriormente;
- .2 los buques construidos antes del [DD MM AA] y autorizados para navegar en las zonas marítimas A1 y A2 definidas en las reglas IV/2.1.12 y IV/2.1.13, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica posterior al [DD MM AA];
- .3 los buques construidos antes del [DD MM AA], autorizados para navegar en las zonas marítimas A1, A2 y A3 definidas en las reglas IV/2.1.12, IV/2.1.13 y IV/2.1.14 y equipados con una estación terrena de buque de Inmarsat, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la regla IV/10, capaz de transmitir automáticamente información LRIT ~~sobre identificación y seguimiento~~, a más tardar el [DD MM AA];
- .4 los buques construidos antes del [DD MM AA] y autorizados para navegar en las zonas marítimas A1, A2 y A3 definidas en las reglas IV/2.1.12, IV/2.1.13 y IV/2.1.14, que no estén equipados con una estación terrena de buque de Inmarsat para dar cumplimiento a lo dispuesto en la regla IV/10, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica posterior al [DD MM AA]; y
- .5 los buques construidos antes del [DD MM AA] y autorizados para navegar en las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4 definidas en las reglas IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 y IV/2.1.15, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica posterior al [DD MM AA]. No obstante, estos buques cumplirán las disposiciones de los subpárrafos 3 y 4 cuando naveguen dentro de las zonas marítimas A1, A2 y A3 y no se dirijan a una zona marítima A4.

2 Los buques autorizados para navegar exclusivamente en la zona marítima A1 definida en la regla IV/2.1.12, no estarán obligados a cumplir las disposiciones de la presente regla, independientemente de su fecha de construcción.

3 Los medios ~~[El sistema]~~ para transmitir información que permita la identificación y el seguimiento de un buque:

.1 podrá transmitir automáticamente la identidad del buque, la situación de éste (latitud y longitud) y la fecha y hora de la transmisión (en adelante, información LRIT);

.2 podrá proporcionar información que se actualice, como mínimo, cada:

.1 [cuatro] horas cuando el buque esté a [300] millas marinas, o más, de la costa de un Gobierno Contratante; y

.2 [hora] cuando el buque esté a menos de [300] millas marinas de la costa de un Gobierno Contratante;

.3 estará proyectado y construido para evitar:

.1 ~~todo tipo de intervención [no autorizada] que lleve a la transmisión de información falsa o inexacta; y~~

.2 la transmisión de cualquier información a ~~un receptor~~ ~~[reconocidos]~~ ~~[aprobado]~~ destinatarios que no estén [reconocidos] por la Organización;

~~.4 no transmitirá información a ningún otro buque;~~

.54 podrá ser desconectado desde el propio buque:

.1 cuando los acuerdos, reglas o normas internacionales dispongan la protección de la información relativa a la navegación;

.2 cuando el capitán estime que su funcionamiento pudiera comprometer la seguridad o la protección del buque. ~~Los [medios] [sistemas] deberán poder emitir una comunicación codificada que indique que se ha adoptado esa medida~~ El capitán enviará una comunicación a la Administración que informará a la autoridad central de datos y al servicio de seguimiento LRIT; [y]

- [.3 cuando una Administración estime que la recepción de información por otro Gobierno Contratante puede comprometer la seguridad o la protección del buque, o de la propia Administración. El sistema deberá poder emitir una comunicación codificada que indique que se ha adoptado esa medida;
- .65 podrá dar una indicación a bordo del buque ~~de que~~ cuando no funciona correctamente. ~~Los [medios] [sistemas] deberán poder emitir una comunicación codificada que indique que no funciona correctamente;~~
- .76 garantizará que la información que transmite el buque esté protegida, durante la transmisión desde el buque, contra el acceso o divulgación no autorizados;
- .87 garantizará que el buque no tenga ningún gasto cuando se le solicite ~~transmitir~~ información a efectos de la ~~LRIT identificación y seguimiento~~ ni cuando transmita esa información;
- .98 deberá ajustarse a normas de funcionamiento que no sean inferiores a las adoptadas por la Organización; ~~y~~
- .109 recibirá energía de fuentes que se ajusten a lo dispuesto en la regla IV/13;
- ~~.11 será homologado por la Administración de conformidad con las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización.~~

4 El sistema y la infraestructura de comunicaciones que, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 5, se utilicen para la recepción, almacenamiento y distribución de la ~~información LRIT identificación y seguimiento enviada por los buques~~, deberán ajustarse a normas de funcionamiento que no sean inferiores a las adoptadas por la Organización y estarán ~~{reconocidos} {aprobados}~~ por la Organización.

5 Los Gobiernos Contratantes podrán, a reserva de lo dispuesto en los párrafos ~~5bis~~, 6 y 7, recibir la información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ que transmitan los buques a los que se aplica la presente regla, según se indica a continuación:

- .1 la Administración podrá recibir información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ con respecto a todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, independientemente de la situación de tales buques; ~~{y}~~
- .2 el Gobierno Contratante podrá recibir información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ con respecto a todos los buques que, independientemente del pabellón que tengan derecho a enarbolar, le hayan comunicado su intención de entrar a una instalación portuaria de su jurisdicción. Los Gobiernos Contratantes especificarán y comunicarán a la Organización ya sea la distancia a sus costas, o bien el tiempo anterior a la hora prevista de llegada del buque a una instalación portuaria de su jurisdicción, a partir de los cuales se les deberá suministrar información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~. La Organización transmitirá las comunicaciones recibidas para información de todos los Gobiernos Contratantes; ~~{y}~~

- .3 además de lo señalado en el subpárrafo .2, los Gobiernos Contratantes podrán recibir información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ con respecto a todos los buques que, independientemente del pabellón que tengan derecho a enarbolar, naveguen a menos de [100] [200] [2 000] millas marinas de sus costas.

*5bis Las Administraciones podrán impedir que un determinado Gobierno Contratante reciba información LRIT sobre los buques que enarboleden su pabellón incluso en los casos en que ese Gobierno Contratante tendría derecho a recibir dicha información.*

6 En todo momento, los Gobiernos Contratantes:

- .1 reconocerán y respetarán el carácter confidencial y reservado, desde un punto de vista comercial, de toda la información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ que reciban;
- .2 protegerán la información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ que reciban contra el acceso y divulgación no autorizados;
- .3 usarán la información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ que reciban [única y exclusivamente] para incrementar su protección [, o para otros propósitos reconocidos por la Organización];
- .4 emplearán la información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ que puedan recibir única y exclusivamente con fines pacíficos; y
- .5 se harán cargo de todos los costos de las comunicaciones necesarias para transmitirles la información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ que hayan solicitado y se asegurarán de que esa la información que se les transmite no supone costo alguno para el buque en cuestión.

7 Los servicios de búsqueda y salvamento de los Gobiernos Contratantes podrán ~~recabar~~ recibir información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~, o hacer uso de ésta la que ~~hayan recibido~~, en relación con el rescate de personas en peligro en el mar.

8 ~~Si bien~~ Se han de adoptar todas las medidas razonables para velar por que el [medio] [sistema] de transmisión de información ~~LRIT de identificación y seguimiento~~ se mantenga de modo que funcione adecuadamente. No obstante, los fallos de dicho [medio] [sistema] del equipo de transmisión de información LRIT no harán que se considere al buque como no apto para navegar ni serán razón para demorar al buque en los puertos en los que no haya disponibles medios de reparación adecuados, siempre y cuando el capitán adopte las disposiciones necesarias para tener en cuenta que el [medio] [sistema] equipo no está operativo al planificar y ejecutar una travesía segura hasta un puerto donde puedan realizarse las reparaciones."

\*\*\*



## ANEXO 15

### PROYECTO DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA INTERNACIONAL DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES

#### **1 Perspectiva general [Concepto] [Objetivo] [Alcance]**

1.1 El sistema internacional de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) proporciona la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques en todo el mundo.

1.2 Las organizaciones reconocidas se encargan de proporcionar los servicios de seguimiento relativos a la LRIT (Servicios de seguimiento LRIT). Los buques pueden utilizar cualquier servicio de seguimiento LRIT que sea aceptable para su Administración.

1.3 La información LRIT la proporcionan los Gobiernos Contratantes con derecho a recibirla a través del coordinador designado por la Organización (Coordinador LRIT). Las Administraciones (Gobiernos Contratantes) también pueden obtener información directa (sobre los buques que enarbolan su pabellón) de los servicios de seguimiento del sistema LRIT.

1.4 Los buques notifican su identidad, su situación (latitud y longitud) así como la hora y la fecha correspondiente, a un servicio de seguimiento LRIT reconocido. Las notificaciones deben realizarse mediante un sistema automático prescrito por el servicio de seguimiento LRIT.

1.5 Los buques son responsables de la instalación del equipo prescrito, pero no pagan para comunicar la información LRIT. Los Gobiernos Contratantes pagan por la información LRIT que solicitan y reciben.

1.6 En el funcionamiento del sistema LRIT deben respetarse los convenios, acuerdos, reglas o normas internacionales relacionados con la protección de la información sobre la navegación.

#### **2 Funciones del coordinador LRIT**

El coordinador LRIT:

2.1 Está a cargo del funcionamiento o supervisión de uno o más centros de datos (Centro de datos LRIT) que permiten a los Gobiernos Contratantes tener la información LRIT que tienen derecho a recibir.

2.2 Se cerciora de que los Gobiernos Contratantes reciben únicamente la información LRIT que tienen derecho a recibir.

2.3 Identifica el formato y la modalidad de comunicación de la información LRIT a los Gobiernos Contratantes.

2.4 Determina la modalidad de pago de la información LRIT por los Gobiernos Contratantes.

2.5 Recomienda el reconocimiento de nuevos servicios de seguimiento LRIT a la Organización, basándose en la capacidad de los mismos para desempeñar sus funciones como servicio de seguimiento LRIT.

2.6 Supervisa el funcionamiento de los servicios de seguimiento LRIT, e informa anualmente a la Organización sobre el funcionamiento del sistema y la estructura de honorarios. El coordinador recomienda también la retirada del reconocimiento de todo servicio de seguimiento LRIT que no cumpla los deberes requeridos.

### **3 Funciones de los servicios de seguimiento LRIT**

Los servicios de seguimiento LRIT:

3.1 Reúnen y facilitan información LRIT según las instrucciones del coordinador LRIT.

3.2 Se cercioran de que la información LRIT se reúne y facilita en condiciones de seguridad y de que únicamente la reciben los destinatarios autorizados.

### **4 Prescripciones de funcionamiento del Centro de datos LRIT**

El Centro de datos:

4.1 Reúne continuamente información LRIT procedente de todos los buques, a través de los servicios de seguimiento LRIT.

4.2 Ofrece la conclusión de contratos para proporcionar datos a todos los Gobiernos Contratantes que deseen tener acceso a la información LRIT.

4.3 [El Centro de datos debe tener capacidad para guardar los datos durante [40] días como mínimo]

4.4 Mantiene bases de datos sobre:

- .1 los Gobiernos Contratantes con derecho a recibir información LRIT y sus puntos de contacto;
- .2 las zonas en que los Estados ribereños tienen derecho a recibir información LRIT;
- .3 la lista de puertos con respecto a los cuales los Estados rectores de puertos tienen derecho a recibir información LRIT, ya sea teniendo en cuenta la distancia del buque al puerto o el periodo de tiempo que necesitará para llegar al mismo;
- .4 la información facilitada por la Administraciones respecto de los Gobiernos Contratantes que no tienen derecho a recibir información LRIT de los buques que enarbolan el pabellón de dichas Administraciones;
- .5 la información LRIT exigida por las Administraciones sobre los buques que enarbolan su pabellón;
- .6 la identificación del buque, la Administración, el servicio de seguimiento LRIT.

4.5 Mantiene canales de comunicación entre el Centro de datos LRIT y cada Gobierno Contratantes en lo que se refiere a los datos.

4.6 Previa solicitud, proporciona a cada Gobierno Contratante autorizado a recibir información, la situación de:

- .1 cada buque del Estado de abanderamiento;
- .2 cada buque que se encuentra a una distancia o periodo de tiempo determinados de su costa; y
- .3 cada buque en tránsito que haya indicado su intención de entrar en el puerto de dicho Estado.

## **5 Prescripciones técnicas para la terminal de a bordo**

La terminal de a bordo:

5.1 Transmite automáticamente al servicio de seguimiento LRIT la información LRIT del buque, que se actualiza, como mínimo, cada:

- .1 [cuatro] horas cuando el buque está a [300] millas marinas, o más, de la costa de un Gobierno Contratante; y
- .2 [hora] cuando el buque está a menos de [300] millas marinas de la costa de un Gobierno Contratante.

5.2 Tiene un método de transmisión que garantiza que la información transmitida por el buque está protegida, durante la transmisión, contra el acceso no autorizado.

5.3 Se conecta directamente con el sistema mundial de navegación por satélite, o cuenta con una capacidad interna de posicionamiento.

5.4 Debe ser a prueba de alteraciones o manipulaciones.

## **6 Prescripciones de funcionamiento para el sistema de comunicación buque a costera**

El sistema de telecomunicaciones debe ser capaz de transmitir señales desde las terminales del buque al servicio de seguimiento LRIT, de manera segura y fiable.

\*\*\*



**ANEXO 16****MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA LRIT**

El Grupo de trabajo por correspondencia sobre identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), teniendo en cuenta las instrucciones, decisiones, observaciones y propuestas del COMSAR 8, MSC 78, MSC 79, COMSAR 9 y MSC 80, deberá examinar las siguientes cuestiones y formular recomendaciones sobre las mismas:

- .1 la necesidad de disponer de múltiples copias de la base de datos internacional LRIT, ampliamente distribuidas en todo el mundo, a fin de garantizar la solidez de la base de datos su aptitud para sobrellevar un fallo del equipo;
- .2 la necesidad de protección de los datos, incluida su codificación, autenticación y protección física;
- .3 la conveniencia de que se permita a un Gobierno Contratante pedir información LRIT directamente a un servicio de seguimiento LRIT sobre cualquier buque respecto del cual tenga derecho a obtener ese tipo de información, o si las peticiones de información presentadas directamente a los servicios de seguimiento LRIT deberían limitarse a las Administraciones que deseen información sobre buques que enarbolan su pabellón;
- .4 si el centro de datos LRIT o los servicios de seguimiento LRIT deberían poder archivar información LRIT y, en caso afirmativo, durante cuanto tiempo;
- .5 los protocolos para la destrucción del material LRIT archivado al cabo de un periodo de tiempo que debe determinarse;
- .6 la conveniencia de establecer una limitación respecto del tiempo de espera de la información LRIT y, en caso afirmativo, cuál debería ser dicha limitación (¿cinco minutos? ¿una hora? ¿tiempo casi real?);
- .7 qué prescripciones relativas a la LRIT deberían incluirse en las disposiciones del Convenio SOLAS y cuáles en las normas de funcionamiento para la LRIT, evitando así disposiciones contradictorias o duplicadas;
- .8 todas las arquitecturas de sistema que satisfagan las prescripciones sobre el funcionamiento de la LRIT (se insta a los posibles proveedores de servicios a que brinden información a este respecto); y
- .9 la capacidad de los Gobiernos Contratantes para modificar la tasa de notificación de información LRIT procedente de los buques

\*\*\*



**ANEXO 17****MANDATO PARA EL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA  
SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE**

- 1 El Grupo de trabajo por correspondencia sobre seguridad de los buques de pasaje deberá:
  - .1 elaborar una guía general sobre las técnicas de recuperación; (tarea 1)
  - .2 elaborar directrices sobre la mejor manera en que los servicios SAR pueden prestar asistencia a bordo como ayuda para contener un suceso, teniendo en cuenta lo dispuesto en los Memorandos de entendimiento sobre este tema; (tarea 2)
  - .3 elaborar directrices sobre los planes para contingencias y sobre los planes de colaboración entre las compañías que exploten buques de pasaje en zonas alejadas de las instalaciones de búsqueda y salvamento y de los servicios SAR pertinentes, teniendo cuenta la definición de lugar seguro. El Grupo de trabajo por correspondencia también deberá examinar la circular MSC/Circ.1079 y sugerir enmiendas, si así procede; (tarea 4)
  - .4 elaborar prescripciones de funcionamiento para los buques regidos por el Convenio SOLAS, respecto de los sistemas utilizados en el rescate de personas, de las embarcaciones de supervivencia y del agua; (tarea 5)
  - .5 preparar una versión revisada de las directrices sobre la prevención y el tratamiento de la hipotermia incluida una revisión de la publicación de la OMI Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías (edición de 1992) y de la información más reciente, como la que se encuentra en el sitio de la Red <http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/TP/Tp10038/88-emerg-hypothermia.htm>; (tarea 7)
  - .6 identificar las cuestiones relativas a la formación del personal de los servicios SAR que intervienen en sucesos graves y preparar las recomendaciones oportunas; (tarea 8); y
  - .7 examinar las cuestiones relacionadas con la formación del personal de los servicios SAR y la gente de mar con responsabilidades en cuanto la recuperación, y asesorar en consecuencia al MSC 81; (tarea 9)

2 El Grupo de trabajo por correspondencia deberá examinar la labor sobre la seguridad de los buques de pasaje que figuran en el informe del 9º periodo de sesiones del Subcomité COMSAR, a fin de aportar más aclaraciones, y deberá:

- .1 elaborar criterios respecto a lo que constituye una "zona alejada de las instalaciones de búsqueda y salvamento" y asesorar en consecuencia al MSC 81; (tarea 3);
- .2 examinar los resultados de las deliberaciones del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI acerca de la recomendación de que las aeronaves SAR que se utilicen en el mar vayan provistas de equipo radioeléctrico que funcione en la banda de frecuencias marítimas y que los buques lleven equipo radioeléctrico de banda aeronáutica, e informar de sus conclusiones al MSC 81 (tarea 6); y
- .3 elaborar criterios con respecto al "tiempo de rescate" teniendo en cuenta el "tiempo de recuperación" de cinco días y las definiciones de "lugar seguro" y "tiempo de rescate" acordadas por el MSC 79; (tarea 10).

El Grupo de trabajo por correspondencia deberá presentar su informe al COMSAR 10 dentro de los plazos habituales.

\*\*\*



**ANEXO 18****PROYECTO DE CIRCULAR MSC****ORIENTACIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD PARA LOS VIAJES OCEÁNICOS  
DE EMBARCACIONES NO REGLAMENTADAS**

1 En su 9º periodo de sesiones (7 a 11 de febrero de 2005) el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) elaboró las Orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas que figuran en el anexo.

2 El Comité de Seguridad Marítima [en su 80º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2005)], con la finalidad de brindar orientación básica de seguridad para los viajes oceánicos en embarcaciones no reglamentadas y de evitar riesgos que podrían conducir a la pérdida de vidas humanas o a lesiones graves tanto para la tripulación como para quienes realicen tareas de salvamento, dio su conformidad a las orientaciones que figuran en el anexo.

3 Se pide a los Gobiernos Miembros que tengan a bien señalar las Orientaciones adjuntas a todas las partes interesadas para su examen y la adopción de medidas, según corresponda.

## **ORIENTACIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD PARA LOS VIAJES OCEÁNICOS DE EMBARCACIONES NO REGLAMENTADAS**

### **1 FINALIDAD**

0.1 La presente circular tiene por finalidad brindar orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas, a fin de reducir los riesgos que podrían conducir a la pérdida de vidas humanas o a heridas graves tanto para la tripulación como para quienes realicen tareas de salvamento, y de reducir la necesidad de llevar a cabo operaciones SAR más amplias y onerosas.

### **II ORIENTACIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD**

#### **1 Tipo de embarcación**

La embarcación deberá ser de construcción apropiada para el viaje propuesto, poseer flotabilidad y estabilidad adecuadas y llevar marcas apropiadas de gran visibilidad.

#### **2 Provisiones y equipo de seguridad a bordo de la embarcación**

2.1 Balsa(s) salvavidas de un tipo aprobado.

2.2 Chaleco(s) salvavida de un tipo aprobado, suficientes para todos los miembros de la tripulación.

2.3 Sistema electrónico de determinación de la situación.

2.4 Elementos de pirotecnia, bengalas de mano y otros dispositivos de señalización.

2.5 Reflector de radar de un tipo aprobado.

2.6 Alimentos, agua y, si es necesario, combustible suficientes para el viaje. (Puede resultar útil llevar un equipo de purificación de agua para casos de emergencia).

2.7 Equipo médico adecuado.

#### **3 Radiocomunicaciones**

3.1 La embarcación deberá estar dotada de sistemas adecuados de comunicación y de alerta de socorro, compatibles con el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos, por ejemplo:

.1.1 Dos sistemas de alerta, por ejemplo, un sistema de radiocomunicación o de telecomunicación por satélite de largo alcance y RLS satelitarias adecuadamente registradas.

.1.2 Equipos de radio manuales, con frecuencias operacionales marítimas y aeronáuticas de corto alcance.

#### **4 Planificación del viaje**

4.1 La persona encargada de la embarcación deberá preparar un plan del viaje y dejarlo en tierra a una persona responsable, junto con los detalles de la embarcación. Por lo general, la persona responsable en tierra será el principal punto de contacto con la embarcación para las comunicaciones normales durante el viaje. Si a la persona responsable en tierra le preocupa la seguridad de la embarcación, deberá contactar al MRCC pertinente. La persona a cargo de la embarcación deberá presentar un plan de viaje a la Administración marítima del puerto de partida, si así lo exige dicha Administración.

#### **5 Equipo de la tripulación**

5.1 Indumentaria adecuada con marcas de gran visibilidad y equipo de supervivencia adoptado para el viaje.

#### **6 Formación de la tripulación**

6.1 Todos los miembros de la tripulación habrán finalizado satisfactoriamente:

- .1.1 formación para el viaje previsto, por ejemplo, en materia de navegación y comunicaciones, y recibido la certificación necesaria;
- .1.2 curso(s) de supervivencia; y
- .1.3 curso(s) de primeros auxilios.

### **III ORIENTACIONES PARA LAS ADMINISTRACIONES**

7.1 La Administración marítima que tenga conocimiento de que se ha planificado un viaje oceánico a bordo de una embarcación no reglamentada, que no cumple con las presentes orientaciones básicas de seguridad, deberá hacer todo lo posible para evitar la partida de la embarcación.

7.2 Si la embarcación sale del puerto, la Administración marítima deberá asegurarse de que el (los) MRCC responsable(s) de las regiones SAR a través de las cuales se prevé que pase la embarcación tenga(n) conocimiento del viaje en cuestión.

### **IV ORIENTACIONES DETALLADAS**

8.1 Podrán obtenerse orientaciones detalladas adicionales de:

8.1.1 la publicación *Offshore Special Regulations*, de la Federación Internacional de Vela (ISAF), en el sitio– [www.sailing.org](http://www.sailing.org)

8.1.2 La *International Ocean Rowing Society*, en el sitio – [www.oceanrowing.com/index.htm](http://www.oceanrowing.com/index.htm)

\*\*\*



## ANEXO 19

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ  
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PARA EL COMSAR 10**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)</b>	Indefinido	<del>COMSAR 8/18, sección 3</del> COMSAR 9/19, sección 3
	.1 <b>cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM</b>		<del>COMSAR 8/18, párrafos 3.1 a 3.3</del> COMSAR 9/19, párrafos 3.1 a 3.3
	.2 exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
	.1 <b>disposiciones para la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos</b>	Indefinido	<del>COMSAR 8/18, párrafos 3.4 a 3.7</del> COMSAR 9/19, párrafos 3.4 a 3.5
3	<b>Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT</b>	Indefinido	<del>COMSAR 8/18, sección 4</del> COMSAR 9/19, párrafos 4.5, 4.6 y 4.12 a 4.16

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 El texto que se propone suprimir aparece ~~tachado~~ y el que se propone añadir o modificar aparece **sombreado**.
  - 3 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 10.

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
4	<b>Cuestiones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R</b>	Indefinido	<del>COMSAR 8/18, sección 4</del> COMSAR 9/19, párrafos 4.1 a 4.4 y 4.8 a 4.11
5	<b>Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)</b>	Indefinido	<del>COMSAR 8/18, sección 5</del> COMSAR 9/19, sección 5
6	<b>Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM</b>		
.1	<b>armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento</b>	<del>2005-2006</del>	<del>COMSAR 8/18, párrafos 7.1 a 7.7</del> COMSAR 9/19, párrafos 7.1 a 7.5 y 7.8 a 7.13
.2	<b>plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM</b>	Indefinido	<del>COMSAR 8/18, párrafos 7.8 a 7.12</del> COMSAR 9/19, párrafos 7.14 a 7.20
.3	<b>revisión del Manual IAMSAR</b>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; <del>COMSAR 8/18, sección 11</del> COMSAR 9/19, sección 9

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
.4	<b>asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento</b>	<del>2005-2006</del>	MSC 75/24, párrafo 22.29; <del>COMSAR 8/18, párrafos 7.13 a 7.16</del> COMSAR 9/19, párrafos 7.23 a 7.27
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 78/26, párrafo 24.8
A.1	Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)	3 periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2
A.2	<b>Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas</b>	<del>2005-2006</del>	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; <del>COMSAR 8/18, sección 10</del> COMSAR 9/19, sección 8
<del>A.3</del>	<del><b>Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias</b></del>	<del>2006</del>	<del>COMSAR 8/18, sección 6</del>
<del>A.4</del>	<del><b>Examen de las Directrices OSV (coordinado por el Subcomité SLF)</b></del>	<del>2007</del>	<del>MSC 75/24, párrafo 22.4;</del>
A.5	<b>Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE)</b>	2005	MSC 75/24, párrafo 22.8; <del>MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4;</del> <del>COMSAR 8/18, sección 12</del>

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
<del>A.6</del> A.3	<b>Medidas para incrementar la protección marítima</b>	<del>2005</del> 2006	MSC 75/24, párrafo 22.9; <del>COMSAR 8/18, sección 13</del> COMSAR 9/19, sección 12
<del>A.7</del> A.4	<b>Examen del Código de Buques Especiales (coordinado por el Subcomité DE)</b>	<del>2 periodos de sesiones</del> 2007	MSC 78/26, párrafo 24.9
<del>A.8</del> A.5	<b>Revisión de las normas de funcionamiento del RESAR</b>	<del>2 periodos de sesiones</del> 2007	MSC 78/26, párrafo 24.26
<del>A.9</del> A.6	<b>Seguridad de los buques de pasaje</b>	2006	MSC 78/26, párrafo 4.45; MSC 79/23, párrafo 4.12; COMSAR 9/19, sección 13
<del>B.1</del>	<del><b>Examen de las disposiciones del Convenio de</b></del>	2005	<del>MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.2;</del> COMSAR 8/18, párrafo 8.6
<del>B.2</del>	<del><b>Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura (coordinado por el Subcomité NAV)</b></del>	2005	<del>MSC 76/23, párrafo 20.24;</del> COMSAR 8/18, párrafo 15.4



**PROPUESTA DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 10\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
    - .1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
    - .2 disposiciones para la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos
  - 4 Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT:
    - .1 cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R
    - .2 cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT
  - 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)
  - 6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM
    - .1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento
    - .2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
    - .3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento
  - 7 Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
  - 8 Revisión del Manual IAMSAR
  - 9 Examen del Código de Buques Especiales
  - 10 Medidas para incrementar la protección marítima
  - 11 Seguridad de los buques de pasaje

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 12 Revisión de las normas de funcionamiento del RESAR
  - 13 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 11
  - 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2007
  - 15 Otros asuntos
  - 16 Informe para el Comité de Seguridad Marítima
-