



OMI

S

Ref. T2-OSS/1.4

MSC.1/Circ.1310
8 junio 2009

MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA (ISM) REVISADO

- 1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su 86º periodo de sesiones (27 de mayo al 5 de junio de 2009), tomó nota del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) revisado, elaborado por la OMM y la OHI y acordado por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009), y lo aprobó.
- 2 El MSC 86 tomó nota de que en la sección 7 se proporcionan orientaciones amplias y ejemplos de la estructura y el texto que deben utilizarse en los radioavisos náuticos, y que para garantizar una mayor uniformidad esta sección debía proporcionarse en inglés como apéndice de las circulares y publicaciones en los idiomas español y francés.
- 3 El Comité opinó que debía alentarse a la utilización más amplia posible del Manual e invitó a los Gobiernos Miembros a que pusieran el Manual conjunto OMI/OHI/OMM en conocimiento de los navegantes y de todas las personas que participan en la promulgación de radioavisos náuticos y pronósticos y radioavisos meteorológicos.
- 4 La presente circular reemplaza la circular COMSAR/Circ.15.
- 5 El Comité decidió que las enmiendas entraran en vigor el 1 de enero de 2011.

ANEXO

PREFACIO

En la regla 12.2 del capítulo IV del Convenio SOLAS se estipula que "todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque".

A solicitud del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) se elaboró un documento conjunto sobre la redacción de los radioavisos de información sobre seguridad marítima (el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima). Dicho documento se distribuyó a los Estados Miembros de la OHI con la signatura IHB CL 10/1994 y el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) lo distribuyó como circular COMSAR/Circ.4 tras su 1º periodo de sesiones en febrero de 1996, medida que fue refrendada por el Comité de Seguridad Marítima en su 66º periodo de sesiones, celebrado en mayo-junio de 1996.

La publicación incluía secciones de la resolución A.706(17) de la OMI: "Servicio mundial de radioavisos náuticos", en su forma enmendada, y secciones pertinentes de la publicación de la OMM titulada "Manual de Servicios Meteorológicos Marinos".

En su 7ª reunión, celebrada en septiembre de 2005, la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación (CPRNW) de la OHI constituyó un grupo de trabajo con el fin de examinar toda la documentación del Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN). El Grupo de trabajo incluía entre sus miembros representantes de la OMM y, en primer lugar, elaboró versiones revisadas de las resoluciones A.705(17): "Difusión de información sobre seguridad marítima" y A.706(17), "Servicio mundial de radioavisos náuticos". Las versiones revisadas propuestas de estas resoluciones se distribuyeron a los Estados Miembros de la OMI con la signatura IHB CL 104/2007, y el COMSAR las refrendó en su 12º periodo de sesiones, celebrado en abril de 2008 y, posteriormente, el Comité de Seguridad Marítima las aprobó en su 85º periodo de sesiones, celebrado en noviembre-diciembre de 2008.

A continuación, el Grupo de trabajo de la CPRNW de la OHI elaboró el Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, en el cual se incorpora la información revisada de las resoluciones A.705(17), enmendada, y A.706(17), enmendada. El texto revisado del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima se distribuyó a los Estados Miembros de la OHI con la signatura IHB CL 70/2008, fue refrendado por el Subcomité COMSAR en su 13º periodo de sesiones, en enero de 2009 [y posteriormente fue aprobado por el Comité de Seguridad Marítima en su 86º periodo de sesiones, celebrado en mayo-junio de 2009].

Aunque se trata de una publicación de la OMI, está previsto que cada organización se ocupe de las secciones del presente Manual conjunto OMI/OHI/OMM que sean de su competencia.

ÍNDICE

SECCIÓN	Página
1 INFORMACIÓN GENERAL	6
2 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA.....	7
2.1 Introducción	7
2.2 Definiciones	8
2.2.2 Delimitación de zonas NAVAREA	12
2.3 Métodos de transmisión	12
2.4 Horarios de transmisión	13
2.5 Equipo de a bordo	14
2.6 Suministro de información	14
2.7 Procedimientos de coordinación	15
3 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS COORDINADORES	16
3.1 Recursos del coordinador de NAVAREA	16
3.2 Responsabilidades del coordinador de NAVAREA	16
3.3 Recursos del coordinador de subzona	18
3.4 Responsabilidades del coordinador de subzona	18
3.5 Recursos del coordinador nacional	19
3.6 Responsabilidades del coordinador nacional	19
4 RADIOAVISOS NÁUTICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIOAVISOS NÁUTICOS.....	21
4.1 Generalidades	21
4.2 Radioavisos de NAVAREA	22
4.3 Radioavisos de subzona	23
4.4 Radioavisos costeros	23
4.5 Radioavisos locales	23
5 ESTRUCTURA DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS.....	24
5.1 Numeración	24
5.2 Idioma	24
5.3 Mensajes "sin avisos"	24
5.4 Elementos normalizados de los mensajes	24
5.5 Cuadro de elementos de los mensajes	25
6 FORMATO DE LOS MENSAJES DE RADIOAVISOS NÁUTICOS	26
Parte 1 – PREÁMBULO	26
Elemento normalizado 1 del mensaje – IDENTIFICADOR DE SERIE DEL MENSAJE	26
Elemento normalizado 2 del mensaje – ZONA GENERAL	26
Elemento normalizado 3 del mensaje – LOCALIDAD	27
Elemento normalizado 4 del mensaje – NÚMERO DE CARTA	27
Parte 2 – AVISO	28
Elemento normalizado 5 del mensaje – CUESTIÓN CLAVE	28
Elemento normalizado 6 del mensaje – SITUACIÓN GEOGRÁFICA	28
Elemento normalizado 7 del mensaje – OBSERVACIONES ADICIONALES	29
Parte 3 – COLOFÓN	30
Elemento normalizado 8 del mensaje – DETALLES DE ANULACIÓN	30

SECCIÓN	Página
7	
ORIENTACIONES Y EJEMPLOS PARA LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS POR TIPO DE PELIGRO.....	31
1. averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales;	31
2. presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento;	37
3. establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación;	39
4. presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas;	41
5. obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño);	43
6. zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas);	45
7. presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento;	46
8. modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas;	48
9. actividades de tendido de cables o conductos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas;	51
10. establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas;	53
11. establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas;	55
12. fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima;	57
13. información relativa a operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso;	59
14. actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;	61
15. tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar;	63
16. información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS);	65
y	
17. prescripciones relacionadas con la protección.	66
Boletines	67
Varios	68

SECCIÓN	Página
8 RADIOAVISOS Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS	71
8.1 Transmisión de radioavisos y boletines meteorológicos y marinos (aplicación del SMSSM)	71
8.2 Procedimientos	72
8.3 Radioavisos	74
8.4 Sinopsis	75
8.5 Pronósticos	76
8.6 Abreviaturas de uso común en el servicio internacional NAVTEX	77
8.7 Delimitación de las zonas METAREA	79
9 NOTIFICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	80
10 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA DEL MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA	80

1 INFORMACIÓN GENERAL

El presente Manual es una guía práctica para todas las personas interesadas en elaborar radioavisos náuticos o en transmitir pronósticos y avisos meteorológicos en el marco del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM). La información sobre seguridad marítima (ISM) se difunde de conformidad con lo estipulado en la resolución A.705(17) de la OMI, enmendada. Los radioavisos náuticos se emiten bajo los auspicios del Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN) de la OMI/Organización Hidrográfica Internacional (OHI), según lo dispuesto en la resolución A.706(17) de la OMI, enmendada. Los pronósticos y avisos meteorológicos se difunden bajo los auspicios de la Organización Meteorológica Mundial (OMM). A fin de lograr el efecto deseado para los marinos, es esencial presentar la información pertinente de manera oportuna utilizando un formato unificado, claro, breve y sin ambigüedades. El principal propósito del presente Manual es proporcionar las mejores expresiones para su uso en todos los tipos de radioavisos náuticos y pronósticos y avisos meteorológicos que deben difundirse en idioma inglés¹. En los casos apropiados, se tomó nota de las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (resolución A.918(22)).

El presente Manual no puede proporcionar ejemplos de texto para todos los tipos de sucesos que puedan darse. No obstante, los principios que aquí se indican pueden aplicarse en general para la elaboración de mensajes de todo tipo de radioavisos náuticos y para todos los tipos de peligros y para la difusión de pronósticos y avisos meteorológicos.

En el párrafo 5.3.1 de la resolución A.706(17): "Servicio mundial de radioavisos náuticos", enmendada (MSC.1/Circ.1288), se exige que "Todos los radioavisos NAVAREA, de subzona y costeros, se transmitirán solamente en inglés en los servicios internacionales NAVTEX y SafetyNET". Cuando el presente Manual se ha publicado en idiomas distintos del inglés, los ejemplos de mensajes de la sección 7 también se proporcionan en inglés en un anexo adicional.

¹ Véase el "Manual de servicios meteorológicos marinos" (publicación N° 558) de la OMM.

2 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1 Introducción

2.1.1 El servicio de información sobre seguridad marítima del SMSSM es la red, coordinada internacional y nacionalmente, de transmisiones que contienen información necesaria para la seguridad de la navegación y que se reciben en los buques por medio de equipo que comprueba automáticamente las transmisiones adecuadas, presenta visualmente la información pertinente para el buque y ofrece la posibilidad de imprimir. En la **figura 1** se ilustra este concepto.

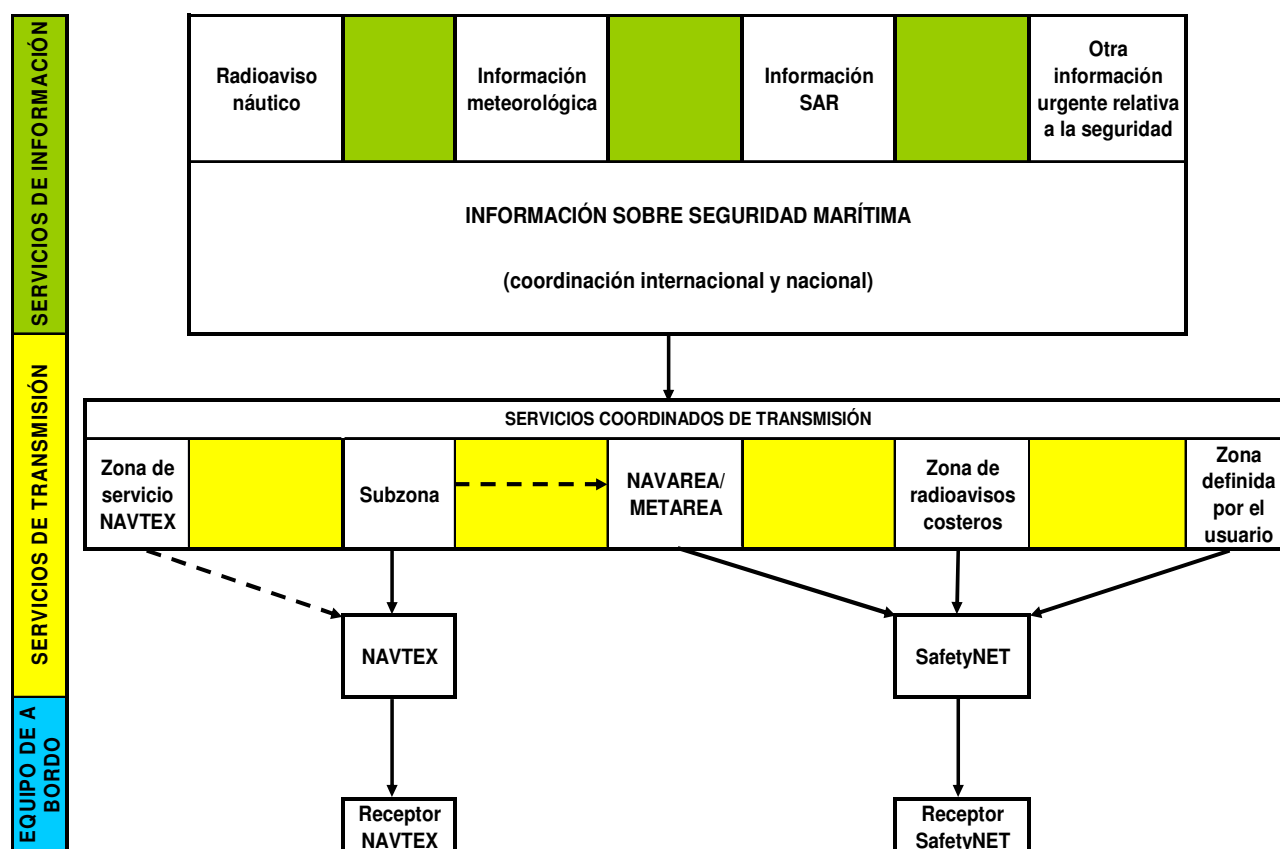


Figura 1: El servicio de información sobre seguridad marítima del sistema mundial de socorro y seguridad marítima

2.1.2 La información sobre seguridad marítima es de interés vital para todos los buques. Por consiguiente, es esencial que se apliquen normas comunes para recopilar, preparar y difundir esta información. Sólo así tendrá el navegante la seguridad de recibir la información que necesita, en forma inteligible, lo antes posible.

2.1.3 El objeto de la resolución A.705(17) de la OMI: "Difusión de información sobre seguridad marítima", enmendada, es establecer la organización, normas y métodos que deberían utilizarse para difundir y recibir información sobre seguridad marítima.

2.2 Definiciones

2.2.1 A los efectos del presente Manual regirán las definiciones siguientes:

- .1 *Estación terrena costera (ETC)*: instalación de radiocomunicaciones fija terrenal que sirve de nexo entre las redes terrenales y los satélites de Inmarsat del servicio móvil marítimo por satélite. También se conoce con el nombre de estación terrena en tierra (ETT).
- .2 *Radioaviso costero*: radioaviso náutico difundido por un coordinador nacional como parte de una serie numerada. La transmisión se hará a través del servicio internacional NAVTEX a zonas de servicio NAVTEX definidas y/o a través del servicio internacional SafetyNET a zonas de radioavisos costeros. (Además, las Administraciones podrán difundir radioavisos costeros por otros medios).
- .3 *Zona de radioaviso costero*: zona marítima única y bien definida dentro de una zona NAVAREA/METAREA o una subzona establecida por un Estado ribereño con objeto de coordinar la transmisión de información sobre seguridad marítima costera a través del servicio SafetyNET.
- .4 *IDBE en ondas decamétricas*: impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas utilizando radiotelegrafía, según se define en la recomendación M 688 del UIT-R.
- .5 *Boletín vigente*: lista de los números de serie de los radioavisos de NAVAREA, de subzona o costeros vigentes emitidos y transmitidos por el coordinador de NAVAREA, el coordinador de subzona o el coordinador nacional durante por lo menos las últimas seis semanas.
- .6 *Servicio NAVTEX internacional*: transmisión coordinada y recepción automática en 518 kHz de información sobre seguridad marítima mediante la telegrafía de impresión directa de banda estrecha, utilizando el idioma inglés².
- .7 *Servicio internacional SafetyNET*: transmisión coordinada y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat utilizando el idioma inglés, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.
- .8 *Radioaviso local*: radioaviso náutico que abarca aguas costeras a menudo comprendidas dentro de los límites jurisdiccionales de una autoridad portuaria.
- .9 *Vías de navegación principales*: rutas utilizadas para el transporte marítimo internacional.

² Como se estipula en el Manual NAVTEX de la OMI.

- .10 *Información sobre seguridad marítima (ISM)*³: radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relacionados con la seguridad que se transmiten a los buques.
- .11 *Servicio de información sobre seguridad marítima*: red coordinada internacional y nacionalmente de transmisiones que contienen información necesaria para la seguridad de la navegación.
- .12 *Zona METAREA*: zona geográfica marítima⁴ establecida con objeto de coordinar la transmisión de información meteorológica marítima. Para identificar a una zona marítima en particular se utiliza el término METAREA seguido de un número romano de identificación. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .13 *Información meteorológica*: información sobre avisos y pronósticos meteorológicos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .14 *Coordinador nacional*: autoridad nacional encargada de recopilar y emitir radioavisos costeros en una zona nacional bajo su responsabilidad.
- .15 *Servicio nacional NAVTEX*: transmisión y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante la telegrafía de impresión directa de banda estrecha en frecuencias que no sean la de 518 kHz y utilizando los idiomas que decidan las Administraciones en cuestión.
- .16 *Servicio nacional SafetyNET*: transmisión y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat y utilizando los idiomas que decidan las Administraciones interesadas.
- .17 *Zona NAVAREA*: zona geográfica marítima⁴ establecida con objeto de coordinar la transmisión de radioavisos náuticos. Para identificar a una zona marítima en particular se utiliza el término NAVAREA seguido de un número romano de identificación. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .18 *Coordinador de NAVAREA*: autoridad encargada de coordinar, recopilar y emitir radioavisos NAVAREA a una zona NAVAREA designada.
- .19 *Radioaviso de NAVAREA*: radioaviso náutico o boletín vigente difundido por un coordinador de NAVAREA como parte de una serie numerada.

³ Según se define en la regla IV/2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

⁴ Puede incluir los mares interiores, vías navegables y lagos en los que puedan navegar los buques de navegación marítima.

- .20 *Radioaviso náutico*: mensaje que contiene información urgente relacionada con la seguridad de la navegación transmitido a los buques de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .21 *NAVTEX*: el sistema para transmitir y recibir automáticamente información sobre seguridad marítima utilizando telegrafía de impresión directa de banda estrecha.
- .22 *Zona de servicio NAVTEX*: zona marítima única y bien definida para la que se facilita información sobre seguridad marítima desde un determinado transmisor NAVTEX.
- .23 *Coordinador NAVTEX*: autoridad encargada del funcionamiento y la gestión de una o más estaciones NAVTEX que transmiten información sobre seguridad marítima como parte del servicio NAVTEX internacional.
- .24 *Otra información urgente relacionada con la seguridad*: transmisión a los buques de información sobre seguridad marítima que no está definida como radioavisos náuticos, información meteorológica ni información SAR. Esto puede incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, fallos importantes o cambios en los sistemas de comunicaciones marítimas, así como dispositivos de separación del tráfico nuevos o modificados o reglamentación marítima que afecta a los buques en el mar.
- .25 *SafetyNET*: servicio internacional para la transmisión y la recepción automática de información sobre seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat. La capacidad receptora de SafetyNET es una de las funciones del equipo que ciertos buques tienen obligación de llevar a bordo en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .26 *Información SAR*: retransmisión a los buques de los alertas de socorro y transmisión de otra información urgente relacionada con la búsqueda y salvamento.
- .27 *Zona marítima A1*: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD⁵, según la defina un Gobierno Contratante.
- .28 *Zona marítima A2*: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD, según la defina un Gobierno contratante.

⁵ Llamada selectiva digital (LSD): técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación o grupo de estaciones y transmitirles información cumpliendo las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones ((CCIR) – "Oficina de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)" desde el 1 de marzo de 1993).

- .29 *Zona marítima A3*: zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de Inmarsat, en la que se dispondrá continuamente del alerta.
- .30 *Zona marítima A4*: cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.
- .31 *Subzona*: subdivisión de una zona NAVAREA/METAREA en la que varios países han establecido un sistema coordinado de difusión de información sobre seguridad marítima. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de frontera entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .32 *Coordinador de subzona*: autoridad encargada de coordinar, recopilar y emitir radioavisos de subzona para una subzona establecida.
- .33 *Radioaviso de subzona*: radioaviso náutico difundido por un coordinador de subzona como parte de una serie numerada. La transmisión se hará mediante el servicio internacional NAVTEX a las zonas del servicio NAVTEX definidas o mediante el servicio internacional SafetyNET (a través del coordinador de NAVAREA adecuado).
- .34 *Zona definida por el usuario*: zona geográfica provisional, ya sea circular o rectangular, a la que está destinada información sobre seguridad marítima.
- .35 *UTC*: hora universal coordinada, equivalente a GMT (o ZULU), que es la hora internacional normalizada.
- .36 *Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN)*⁶: servicio coordinado internacional y nacionalmente para la difusión de radioavisos náuticos.
- .37 *Coordinación*: en los procedimientos operacionales, el hecho de que la asignación de una hora para la transmisión de datos esté centralizada, el formato y los criterios para las transmisiones de datos cumplan lo descrito en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, y que la gestión de todos los servicios se haga de acuerdo con lo dispuesto en las resoluciones A.705(17) y A.706(17), enmendadas.

⁶ Como se estipula en la resolución A.706(17), enmendada.

2.2.2 Delimitación de zonas NAVAREA

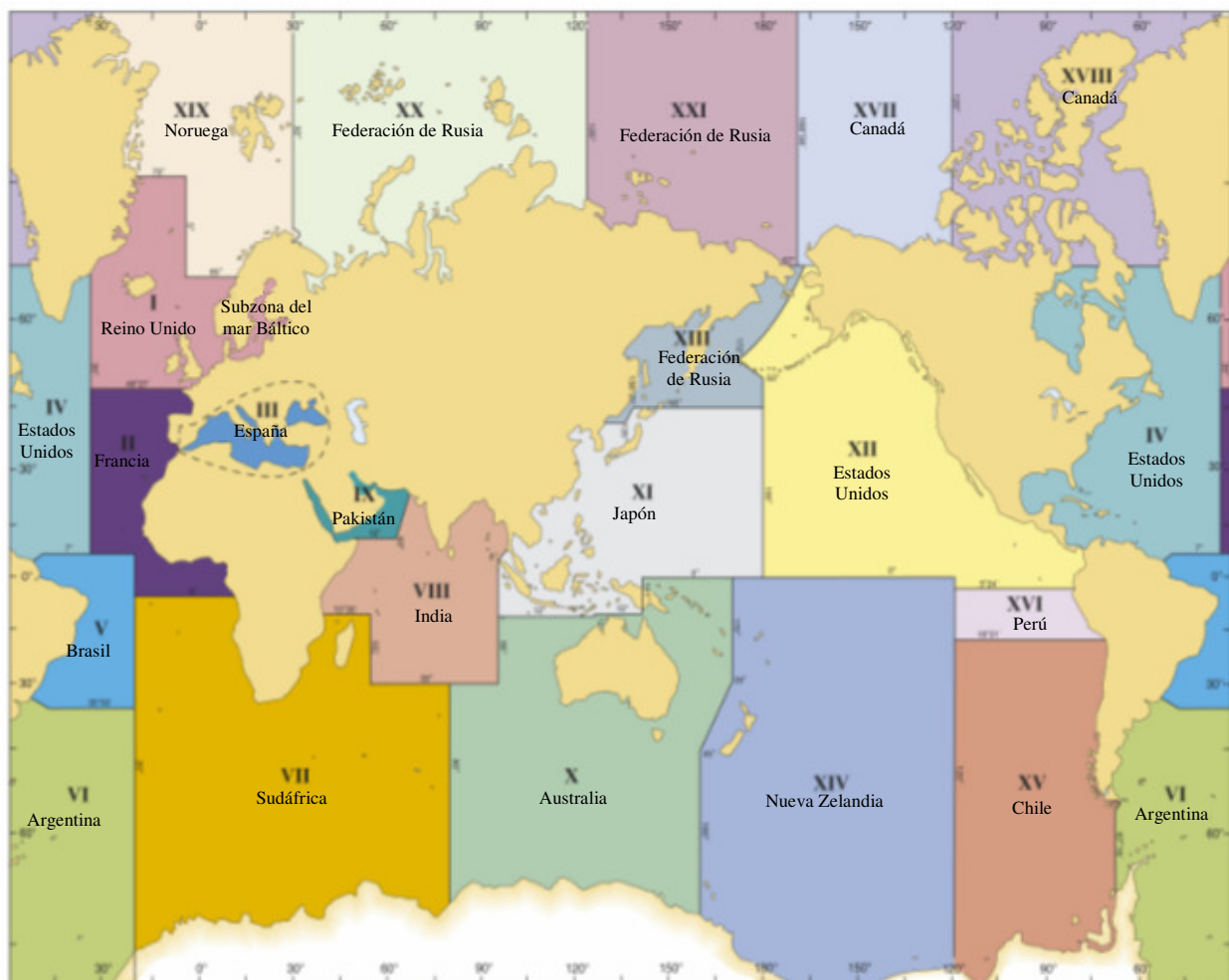


Figura 2: Zonas NAVAREA para la coordinación y difusión de radioavisos náuticos en el marco del Servicio mundial de radioavisos náuticos

La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas fronterizas entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.

2.3 Métodos de transmisión

2.3.1 De conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, se utilizan dos métodos principales para transmitir información sobre seguridad marítima en las zonas de cobertura de estos métodos, a saber:

- .1 **NAVTEX:** transmisiones en aguas costeras; y
- .2 **SafetyNET:** transmisiones en todas las aguas del mundo, salvo la zona marítima A4, según se define en el anexo 3 de la resolución A.801(19) de la OMI, enmendada.

2.3.2 La información se debería proporcionar en relación con zonas marítimas únicas y bien definidas, en cada una de las cuales presta servicios únicamente el sistema más apropiado de los dos indicados anteriormente. Aunque habrá cierto nivel de duplicación para permitir a los buques pasar de un sistema a otro, la mayoría de los mensajes sólo se transmitirán por NAVTEX o por SafetyNET.

2.3.3 Las transmisiones del servicio NAVTEX se realizarán de conformidad con las normas y procedimientos estipulados en el Manual NAVTEX.

2.3.4 La transmisiones del servicio SafetyNET se realizarán de conformidad con las normas y procedimientos que figuran en el Manual del servicio internacional SafetyNET.

2.3.5 En las zonas que están fuera de la cobertura de Inmarsat y de NAVTEX, se podrá utilizar IDBE en ondas decamétricas para transmitir información sobre seguridad marítima (regla IV/7.1.5 del Convenio SOLAS).

2.3.6 Por su parte, las Administraciones también pueden difundir información sobre seguridad marítima utilizando otros medios.

2.3.7 Si fallan los medios normales de transmisión, se deberían utilizar otros medios. Si es posible, se debería transmitir un radioaviso de NAVAREA y un radioaviso costero que explique la naturaleza del fallo, su duración y, si se conoce, el medio alternativo utilizado para la difusión de ISM.

2.4 Horarios de transmisión

2.4.1 *Sistemas automáticos (NAVTEX/SafetyNET)*

2.4.1.1 Los radioavisos náuticos se transmitirán lo antes posible o según dicte la naturaleza del suceso y la hora en que se ha producido. Normalmente, la transmisión inicial se debería efectuar como sigue:

- .1 **en el caso del servicio NAVTEX**, en la siguiente transmisión prevista, a menos que las circunstancias dicten el uso de los procedimientos aplicables a radioavisos VITALES o IMPORTANTES; y
- .2 **en el caso del servicio SafetyNET**, dentro de los 30 minutos siguientes a la recepción del mensaje original o en la siguiente transmisión prevista.

2.4.1.2 Los radioavisos náuticos se repetirán en las transmisiones previstas de conformidad con las directrices del Manual NAVTEX y del Manual del servicio internacional SafetyNET, según proceda.

2.4.1.3 Se necesitarán por lo menos dos transmisiones diarias para dar una difusión adecuada a los radioavisos de NAVAREA. Cuando las zonas NAVAREA abarquen más de seis husos horarios, debería considerarse en especial la posibilidad de efectuar más de dos transmisiones para tener la seguridad de que se reciben los radioavisos. Cuando se utilice el servicio SafetyNET en vez del servicio NAVTEX para transmitir radioavisos costeros, las Administraciones quizá deban considerar la posibilidad de aumentar el número de transmisiones diarias previstas en comparación con el estipulado para los radioavisos de NAVAREA.

2.4.2 *Cambios de horarios*

2.4.2.1 Las horas de transmisión para el servicio NAVTEX están definidas por el carácter B1 de la estación, asignado por el panel coordinador del servicio NAVTEX del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento.

2.4.2.2 Las horas de las transmisiones previstas del servicio internacional SafetyNET se coordinan a través del panel coordinador del servicio internacional SafetyNET.

2.5 **Equipo de a bordo**

2.5.1 Los buques deben poder recibir transmisiones de información sobre seguridad marítima en la zona en que realizan sus operaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana, 1974, enmendado.

2.5.2 El receptor NAVTEX debería funcionar de conformidad con las especificaciones técnicas que figuran en la recomendación M.540-2 del UIT-R, enmendada, y debería cumplir las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización mediante la resolución MSC.148(77), enmendada.

2.5.3 El receptor de SafetyNET se debería ajustar a lo estipulado en las *Maritime Design and Installation Guidelines* (DIGs, Directrices sobre proyecto e instalación) publicadas por Inmarsat, y debería cumplir las normas de funcionamiento adoptadas mediante la resolución A.664(16) de la OMI, enmendada.

2.5.4 En la zona marítima A4, fuera de la cobertura del servicio NAVTEX, en donde la ISM se recibe utilizando IDBE en ondas decamétricas, el receptor de IDBE en ondas decamétricas debería funcionar de conformidad con las especificaciones técnicas que figuran en la recomendación M.688 del UIT-R, enmendada, y debería cumplir las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización mediante la resolución A.700(17), enmendada.

2.6 **Suministro de información**

2.6.1 Los radioavisos náuticos se proveerán de conformidad con las normas, la organización y los procedimientos del SMRN, siguiendo las directrices funcionales de la OHI a través de su Comisión sobre la difusión de radioavisos náuticos. Los datos de los coordinadores de NAVAREA están disponibles en el sitio en la Red de la OHI (www.ihp.org/Committees), y también se han publicado en una circular COMSAR de la OMI.

2.6.2 La información meteorológica se proporcionará de conformidad con las reglas y recomendaciones técnicas de la OMM, supervisada y examinada por el equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima de la Comisión técnica mixta OMM/COI⁷ sobre oceanografía y meteorología marina (CMOMM).

2.6.3 La información SAR será proporcionada por las distintas autoridades responsables de coordinar las operaciones marítimas de búsqueda y salvamento de conformidad con las normas y procedimientos establecidos por la OMI.

⁷ COI: Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO.

2.6.4 Otra información urgente relacionada con la seguridad será proporcionada por las autoridades nacionales o internacionales pertinentes responsables de la gestión del sistema o el plan.

2.6.5 Las autoridades nacionales o internacionales pertinentes tendrán en cuenta la necesidad de contar con planificación para contingencias.

2.7 Procedimientos de coordinación

2.7.1 Para aprovechar al máximo las instalaciones receptoras automatizadas y garantizar que el navegante recibe únicamente aquella información que es necesaria para la navegación segura hace falta una cuidadosa coordinación.

2.7.2 En general, esta necesidad de coordinación se podrá satisfacer por medio de los procedimientos operacionales de la OMI, la OHI, la OMM, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO). Los casos que entrañan dificultad se deberían señalar en primer lugar al organismo central más adecuado.

2.7.3 Las Administraciones que transmitan información sobre seguridad marítima deberían proporcionar detalles de los servicios a la OMI, la cual mantendrá y publicará estos detalles como parte del plan general del SMSSM.

2.7.4 La coordinación de los cambios en los servicios NAVTEX operacionales y el establecimiento de nuevas estaciones correrá a cargo del Panel coordinador del servicio NAVTEX del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en nombre del Comité de Seguridad Marítima.

2.7.5 La coordinación de los cambios en los servicios SafetyNET operacionales y la autorización y el registro de los proveedores de información correrá a cargo del Panel coordinador del servicio internacional SafetyNET del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en nombre del Comité de Seguridad Marítima.

2.7.6 Las Administraciones deberían proyectar sus transmisiones de modo que se adapten a todas las zonas de servicio específicas⁸. La designación de las zonas de servicio constituye una parte importante del proceso de coordinación, o sea que se pretende que el buque debería obtener de una sola fuente toda la información relativa a una zona determinada. El Comité de Seguridad Marítima aprueba las zonas NAVAREA/METAREA y las zonas de servicio para el servicio internacional NAVTEX y para el servicio internacional SafetyNET siguiendo el asesoramiento facilitado por la OHI y la OMM.

⁸ La coordinación de las transmisiones de IDBE en hondas decamétricas en el Ártico debería correr a cargo de los proveedores de servicios ISM pertinentes.

3 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS COORDINADORES

3.1 Recursos del coordinador de NAVAREA

3.1.1 El coordinador de NAVAREA ha de:

- .1 contar con la experiencia y las fuentes de información de un servicio hidrográfico nacional bien establecido;
- .2 disponer de enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con los coordinadores de subzona y nacionales dentro de la zona NAVAREA, con otros coordinadores de NAVAREA y con otros proveedores de información; y
- .3 tener acceso a sistemas que permitan la transmisión a las aguas navegables de la zona NAVAREA. Como mínimo, esto incluirá las descritas en el párrafo 2.3.1. Normalmente, debería ser posible captar la transmisión por lo menos 300 millas marinas más allá del límite de la zona NAVAREA (24 horas de travesía de un buque rápido).

3.2 Responsabilidades del coordinador de NAVAREA

3.2.1 El coordinador de NAVAREA ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de su zona NAVAREA;
- .2 evaluar toda la información tan pronto como la reciba, con ayuda de sus conocimientos especializados, determinando si es pertinente para la navegación en su zona NAVAREA;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;
- .4 redactar los mensajes de los radioavisos de NAVAREA de conformidad con lo estipulado en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los radioavisos de NAVAREA conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;
- .6 enviar directamente los radioavisos de NAVAREA y la información conexas pertinentes que requiera mayor difusión a los coordinadores de zonas NAVAREA vecinas y/o a otros, según proceda, por los medios más rápidos de que disponga;
- .7 asegurarse de que los radioavisos de NAVAREA que siguen vigentes durante más de seis semanas se ponen inmediatamente a disposición de los coordinadores de NAVAREA, a otras autoridades y a los navegantes en general, según proceda;

- .8 asegurarse de que la información relativa a todos los temas de radioavisos náuticos enumerados en el párrafo 4.2.2 para los cuales no sea necesario un radioaviso NAVAREA en su propia zona NAVAREA se envía directamente a los coordinadores nacionales y a los coordinadores de NAVAREA que se vean afectados por el suceso;
- .9 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular prevista;
- .10 difundir la anulación de radioavisos de NAVAREA que han perdido su validez;
- .11 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de su zona NAVAREA;
- .12 fomentar y supervisar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de su zona NAVAREA;
- .13 disponer que se emita el radioaviso NAVAREA adecuado al recibir una notificación de la autoridad encargada de tomar medidas acerca de los informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Además, mantener informado al centro nacional o regional encargado del control de la piratería sobre las transmisiones que se vayan a efectuar a largo plazo;
- .14 cuando reciba notificación de las autoridades pertinentes, transmitir radioavisos de NAVAREA apropiados para la difusión de información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de información relativa a los tsunamis;
- .15 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los mensajes han sido transmitidos de forma correcta;
- .16 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos de NAVAREA de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador de NAVAREA;
- .17 coordinar las conversaciones preliminares entre los Estados Miembros vecinos que se propongan establecer servicios NAVTEX y otras Administraciones vecinas, antes de la presentación formal de la solicitud;
- .18 contribuir a la elaboración de normas y prácticas internacionales mediante la asistencia y participación en las reuniones de la Comisión sobre la difusión de radioavisos náuticos (CPRNW) de la OHI y también la participación en los foros pertinentes de la OMI, la OHI y la OMM, según proceda, por ejemplo, el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento, el Equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima y otras conferencias regionales, etc., según sea necesario; y
- .19 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

3.3 Recursos del coordinador de subzona

3.3.1 El coordinador de subzona debe disponer de los siguientes elementos o tener acceso a los mismos:

- .1 contar con la experiencia y las fuentes de información de un servicio hidrográfico nacional bien establecido;
- .2 disponer de enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con los coordinadores nacionales dentro de la subzona, con el coordinador de NAVAREA y con otros proveedores de información; y
- .3 tener acceso a sistemas que permitan la transmisión a toda la subzona.

3.4 Responsabilidades del coordinador de subzona

3.4.1 El coordinador de subzona ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de su subzona;
- .2 evaluar toda la información, tan pronto como la reciba, con ayuda de sus conocimientos especializados, determinando si es pertinente para la navegación en su subzona;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;
- .4 redactar los mensajes de los radioavisos de subzona de conformidad con el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los mensajes de los radioavisos de subzona, conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;
- .6 enviar directamente a su propio coordinador de NAVAREA por los medios más rápidos de que disponga, los radioavisos de subzona y la información conexas pertinentes que requiera mayor difusión;
- .7 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular prevista;
- .8 difundir la anulación de radioavisos de subzona que han perdido su validez;
- .9 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de su subzona;

- .10 fomentar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de su subzona;
- .11 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los mensajes se han transmitido de manera correcta;
- .12 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos de NAVAREA de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador de NAVAREA;
- .13 contribuir a la elaboración de normas y prácticas internacionales mediante la asistencia a las reuniones de la comisión CPRNW de la OHI, y también participar en los foros pertinentes de la OMI, la OHI y la OMM, por ejemplo, el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento, el Equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima, y otras conferencias regionales etc. según proceda; y
- .14 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

3.5 Recursos del coordinador nacional

3.5.1 El coordinador nacional ha de:

- .1 contar con fuentes establecidas de información relativa a la seguridad de la navegación en aguas nacionales;
- .2 disponer de enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con el coordinador de NAVAREA/subzona y con los coordinadores nacionales de zonas vecinas; y
- .3 tener acceso a sistemas que permitan la transmisión a la zona nacional bajo su responsabilidad.

3.6 Responsabilidades del coordinador nacional

3.6.1 El coordinador nacional ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .2 evaluar toda la información, tan pronto como la reciba, con ayuda de sus conocimientos especializados, determinando si es pertinente para la navegación en la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;

- .4 redactar los mensajes de los radioavisos costeros de conformidad con lo dispuesto en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los radioavisos costeros, conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;
- .6 enviar directamente a su coordinador de NAVAREA y/o los coordinadores nacionales vecinos por los medios más rápidos de que disponga, los radioavisos costeros y la información conexas pertinente que requieran mayor difusión;
- .7 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular programada;
- .8 difundir la anulación de radioavisos costeros que han perdido su validez;
- .9 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .10 fomentar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .11 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los mensajes se han transmitido correctamente;
- .12 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos costeros de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador nacional; y
- .13 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

4 RADIOAVISOS NÁUTICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIOAVISOS NÁUTICOS

4.1 Generalidades

4.1.1 Los radioavisos náuticos se emiten en cumplimiento de lo dispuesto en la regla V/4 del Convenio SOLAS y contienen información que puede tener una relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar. Una característica esencial de los radioavisos náuticos es que frecuentemente están basados en información incompleta o sin confirmar, lo que los navegantes deben tener en cuenta al decidir qué nivel de fiabilidad darle a la información que contienen.

4.1.2 Para que surtan el efecto necesario en el navegante, es esencial presentar la información pertinente de manera oportuna, en un formato normalizado que sea CLARO, BREVE y SIN AMBIGÜEDADES. Esto puede lograrse utilizando mensajes estructurados en los que el texto se ajuste a un formato normalizado, como puede verse en las secciones 6 y 7 del presente Manual.

4.1.3 Los recursos de que disponen las Administraciones y los navegantes son extremadamente limitados, por lo que sólo se ha de transmitir información que sea vital para que los buques puedan navegar de manera segura. Para comunicar a los buques otra información menos urgente una vez que hayan llegado a puerto se cuenta con los avisos a los navegantes y otros medios. La información de naturaleza puramente administrativa no se deberá transmitir nunca en las horas de emisión de los radioavisos náuticos internacionales.

4.1.4 Existen cuatro tipos de radioavisos náuticos: radioavisos de NAVAREA, radioavisos de subzona, radioavisos costeros y radioavisos locales. Las orientaciones y la coordinación del SMRN sólo se refieren a tres de ellos:

- .1 los radioavisos de NAVAREA;
- .2 los radioavisos de subzona; y
- .3 los radioavisos costeros.

4.1.5 Los radioavisos náuticos seguirán vigentes hasta que los anule el coordinador que los emite. Los radioavisos náuticos se deberían transmitir mientras la información correspondiente sea válida; sin embargo, si los navegantes ya disponen de la información por otros medios, por ejemplo los avisos a los navegantes, entonces se podrán dejar de transmitir tras un periodo de seis semanas.

4.1.6 La información mínima que un navegante necesita en un radioaviso náutico es el "peligro" y la "situación". Es común, no obstante, incluir detalles suficientes para permitir cierta libertad de movimiento a proximidad del peligro. Esto significa que el mensaje debería proporcionar datos adicionales suficientes para que el navegante pueda reconocer el peligro y evaluar las repercusiones para la navegación de su buque.

4.1.7 De ser conocida, se debería indicar en el texto del radioaviso náutico la duración del suceso por el cual se envió.

4.1.8 Algunos de los temas de radioavisos náuticos enumerados en el párrafo 4.2.2 (por ejemplo, hielos a la deriva, avisos de tsunami y bajamar escorada) quizá también sean adecuados para difundirse como radioavisos o pronósticos de METAREA. En este caso, debe existir la coordinación adecuada entre el coordinador de NAVAREA pertinente y el servicio de transmisión de los radioavisos de METAREA.

4.2 Radioavisos de NAVAREA

4.2.1 Los radioavisos de NAVAREA proporcionan la información indicada a continuación que los navegantes de altura necesitan para navegar con seguridad. Se incluye, en especial, información sobre nuevos riesgos para la navegación y fallos de ayudas náuticas importantes, así como información que pueda hacer necesario modificar las derrotas previstas.

4.2.2 Se considera que los temas siguientes son apropiados para que se transmitan en los radioavisos de NAVAREA. La lista no es exhaustiva y deberá considerarse sólo como orientación. Presupone además que en un aviso a los navegantes no se ha difundido previamente información lo bastante precisa sobre estos asuntos:

- .1 averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales;
- .2 presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento;
- .3 establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación;
- .4 presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas;
- .5 obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño);
- .6 zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas);
- .7 presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento;
- .8 modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas;
- .9 actividades de tendido de cables o conductos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas;
- .10 establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas;
- .11 establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas;

- .12 fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima;
- .13 información relativa a operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso;
- .14 actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
- .15 tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar;
- .16 información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS); y
- .17 prescripciones relacionadas con la protección⁹.

4.3 Radioavisos de subzona

4.3.1 Los radioavisos de subzona transmiten información necesaria para la seguridad de la navegación dentro de una subzona. Incluyen normalmente todos los temas enumerados en el párrafo 4.2.2 *supra*, pero que afectan únicamente a la subzona.

4.4 Radioavisos costeros

4.4.1 Los radioavisos costeros difunden información necesaria para la seguridad de la navegación en zonas más allá de la boya de paso o de la estación de práctico y no se deberían circunscribir a las vías de navegación principales. Si en una zona se presta el servicio NAVTEX, este servicio debería transmitir radioavisos náuticos en toda la zona de servicio NAVTEX. Si en dicha zona no se presta el servicio NAVTEX, será necesario incluir en las transmisiones del servicio internacional SafetyNET todos los radioavisos pertinentes para las aguas costeras que se extiendan hasta 250 millas de la costa.

4.4.2 Los radioavisos costeros deberían contener, como mínimo, los elementos enumerados en el párrafo 4.2.2.

4.5 Radioavisos locales

4.5.1 Los radioavisos locales transmiten información que cubre las aguas costeras, a menudo dentro de los límites de jurisdicción de una autoridad portuaria. Se transmiten por medios distintos de los servicios NAVTEX y SafetyNET y complementan los radioavisos costeros dando información detallada en aguas costeras.

⁹ De conformidad con las prescripciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

5 ESTRUCTURA DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS

5.1 Numeración

5.1.1 Los radioavisos náuticos de cada serie se numerarán por orden cronológico a lo largo del año civil, comenzando por el 1/AA a las 00.00 horas UTC del 1 de enero.

5.1.2 Los radioavisos náuticos se transmitirán en orden numérico inverso durante las transmisiones previstas.

5.2 Idioma

5.2.1 Todos los radioavisos de NAVAREA, de subzona y costeros se transmitirán solamente en inglés en los servicios internacionales NAVTEX y SafetyNET, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.706(17) de la OMI, enmendada.

5.2.2 Además de las transmisiones requeridas en inglés, los radioavisos de NAVAREA, de subzona y costeros, pueden transmitirse en un idioma nacional utilizando los servicios NAVTEX y SafetyNET y/u otros medios.

5.2.3 Los radioavisos locales se pueden emitir en el idioma nacional y/o en inglés.

5.3 Mensajes "sin avisos"

5.3.1 Cuando no haya radioavisos náuticos que transmitir en un horario de transmisión previsto, se transmitirá un mensaje breve a fin de identificar la transmisión e informar a los navegantes de que no hay tráfico de mensajes de radioavisos náuticos.

5.4 Elementos normalizados de los mensajes

5.4.1 La información mínima que requiere un navegante para evitar un peligro es:

PELIGRO + SITUACIÓN GEOGRÁFICA

No obstante, se suelen añadir observaciones adicionales a fin de proporcionar suficientes detalles complementarios que permitan determinar claramente la gravedad del peligro y que permitan a los navegantes reconocer el peligro y evaluar los efectos que puede tener en la navegación. Se incluirá la hora, fecha y la duración del suceso si se dispone de esta información.

5.4.2 Los mensajes pueden tener un máximo de tres partes: preámbulo, aviso y colofón. Las secciones 6 y 7 del Manual contienen orientación sobre la manera correcta de redactar cada parte del aviso a fin de lograr el máximo efecto con un tiempo mínimo de transmisión.

5.4.3 El texto de los radioavisos náuticos contendrá elementos concretos del mensaje, identificados y ordenados por los números de referencia que aparecen en la **figura 3** y que se exponen en más detalle en la sección 6. El formato y la estructura de los mensajes debería ser tal que cada elemento del mensaje comience en una nueva línea.

5.4.4 Las primeras palabras del texto de cada mensaje de aviso serán siempre el identificador de la serie de mensaje, seguido del número consecutivo; esto podrá estar precedido en una línea aparte por la hora de creación del mensaje.

5.5 Cuadro de elementos de los mensajes

CUADRO DE ELEMENTOS DE LOS MENSAJES		
Parte	Nº de referencia¹⁰	Elementos del mensaje
Preámbulo	1	Identificador de serie de mensaje
	2	Zona general
	3	Localidad
	4	Número de carta
Aviso	5	Cuestión clave
	6	Situación geográfica
	7	Observaciones adicionales
Colofón	8	Detalles de anulación

Figura 3: Cuadro de elementos de los mensajes que muestra los elementos normalizados de cada parte de un mensaje

¹⁰ El número de referencia NO debe incluirse como parte del texto del mensaje.

6 FORMATO DE LOS MENSAJES DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS

Parte 1 – PREÁMBULO

Elemento normalizado 1 del mensaje – IDENTIFICADOR DE SERIE DEL MENSAJE

Las primeras palabras del texto de los mensajes de aviso será siempre el indicador de la serie del mensaje, seguido del número consecutivo (N/AA)

RADIOAVISO DE NAVAREA:

NAVAREA III 496/09;
NAVAREA VII 42/09

RADIOAVISO DE SUBZONA:

BALTIC SEA NAV WARN 009/09

RADIOAVISO COSTERO:

AVURNAV TOULON 1015/09;
WZ 345/09

Notas:

- 1) La numeración comienza cada año civil en el número 1/AA (no es necesario añadir ceros antes del número)
- 2) Para los radioavisos costeros la numeración no es la misma que en el número NAVTEX B₃B₄.

Elemento normalizado 2 del mensaje – ZONA GENERAL

La zona general será suficiente para identificar qué gran región geográfica afecta el mensaje. El nombre geográfico que se utilice para denominar la zona general debería ser un nombre que figure en cartas y publicaciones náuticas.

RADIOAVISO DE NAVAREA:

"NORTH SEA" o "MALACCA STRAIT" sería correcto, mientras que "NORTH AMERICA, EAST COAST" es demasiado general.

RADIOAVISO DE SUBZONA:

GULF OF FINLAND

RADIOAVISO COSTERO:

BAY OF BISCAY;
CANTABRICO

Notas:

- 1) Si fuera apropiado podrían utilizarse las zonas de pronósticos meteorológicos establecidas como se definen en la publicación N° 9, volumen D de la OMM y que también figuran en varias publicaciones náuticas.
- 2) En el caso de un suceso que afecta a la totalidad de una zona NAVAREA, es decir el fallo de un satélite o de sistemas de determinación de la situación terrestres, se utilizará una sigla de identificación de ayuda náutica como "GPS", "LORAN", en vez de una zona general.

Elemento normalizado 3 del mensaje – LOCALIDAD

La localidad se indicará de manera tal que permita al navegante darse cuenta qué radioavisos afectan a su travesía sin tener que representarla gráficamente. Solamente será necesario estipular la localidad cuando se considere necesario reducir la zona general. El nombre geográfico que se seleccione como localidad deberá figurar en cartas y publicaciones náuticas.

RADIOAVISO DE NAVAREA:
NORTHERN GRAND BANKS;
PINANG APPROACH

RADIOAVISO DE SUBZONA:
STORA MIDDELGRUND

RADIOAVISO COSTERO:
BARRA DE PARANAGUA – CANAL DA GALHETA

Nota:

- 1) Si fuera adecuado podrán utilizarse las zonas establecidas de pronósticos meteorológicos como se definen en la publicación N° 9, volumen D de la OMM y que también figuran en varias publicaciones náuticas.

Elemento normalizado 4 del mensaje– NÚMERO DE CARTA

En el caso de elementos que figuran en cartas, se hará referencia a una carta nacional (no necesariamente la de mayor escala), indicando la abreviatura del Estado y el número de carta. Si la carta tiene un número internacional, se indicará dicho número;

RADIOAVISO DE NAVAREA:
Chart INDIA 32 (INT 754)

Notas:

- 1) Los radioavisos podrán referirse a una carta náutica electrónica (CNE). En dichos casos, podrán citarse los números de celda CNE, por ejemplo, ENC: US3AK7RM
- 2) El número de carta o de celda CNE no son obligatorios para los radioavisos costeros que solamente se transmiten en la vecindad del peligro.

Parte 2 – AVISO

Elemento normalizado 5 del mensaje – CUESTIÓN CLAVE

Se considera que las cuestiones clave mencionadas en el párrafo 4.2.2 son adecuadas para transmitir dicha información como radioavisos de NAVAREA, de SUBZONA, o COSTEROS. Véanse los ejemplos en la sección 7.

Elemento normalizado 6 del mensaje– SITUACIÓN GEOGRÁFICA

La situación geográfica siempre se dará en grados y minutos o en grados, minutos y décimas de minuto en el siguiente formato:

Latitud: GG-MMN o GG-MMS
Longitud: GGG-MME o GGG-MMW

o

Latitud: GG-MM.mmN o GG-MM.mmS
Longitud: GGG-MM.mmE o GGG-MM.mmW

p.ej., 07-08N 039-17W
32-18.65S 165-02.81E

Siempre deberán ponerse ceros a la izquierda. Para la longitud se utilizan tres cifras.

Para los avisos que informan de la presencia de restos de naufragios o rocas, bancos o arrecifes descubiertos recientemente (véanse los párrafos 4.2.2.2 y 4.2.2.7) la palabra "LOCATED" solamente debería utilizarse cuando la situación de un peligro ha sido confirmada por un levantamiento hidrográfico. En todos los demás casos debería utilizarse la palabra "REPORTED".

La situación solamente se dará hasta el nivel de precisión necesario. En muchos casos esto será inferior a la precisión conocida. Por ejemplo, al señalar la situación de un elemento que figura en las cartas, por lo general será suficiente citar la situación redondeada al minuto más próximo de latitud y longitud. Al transmitir la situación de nuevos peligros se utilizará la mayor precisión disponible (hasta un máximo de 0,01 minutos). Siempre se utilizará el mismo nivel de precisión para la latitud y para la longitud.

Al definir los límites de un polígono, las situaciones deberían enumerarse en sentido horario comenzando por el ángulo noroccidental.

Las zonas circulares deberían definirse mediante un radio desde un solo punto, en millas marinas.

El uso de la palabra "POSITION" o "POS" no es necesario.

Elemento normalizado 7 del mensaje – OBSERVACIONES ADICIONALES

Las observaciones adicionales pueden utilizarse para proporcionar suficientes detalles adicionales a fin de identificar claramente la gravedad del peligro y para ayudar a los navegantes a RECONOCER y EVALUAR el efecto que tiene en la navegación.

La distancia se citará en millas marinas, con una cifra decimal.

Si se sabe la hora, la fecha y la duración del suceso, se incluirán estos datos. La norma horaria para los radioavisos náuticos siempre será la UTC (véase el párrafo 2.2.1.34).

El formato aceptado para un grupo fecha-hora en el texto de un mensaje es el siguiente:

DDHHMM UTC MoMoMo AA; p. ej., 231642 UTC JUN 09

Parte 3 – COLOFÓN

Elemento normalizado 8 del mensaje – DETALLES DE ANULACIÓN

Los detalles de anulación se proporcionarán en un mensaje que incluye un marco temporal definitivo; la hora de anulación será una hora después de que finalice el suceso o un día después si no se sabe dicha hora con precisión.

Solamente debería incluirse una razón para la anulación si esto es de utilidad para el navegante, y puede estipularse brevemente.

Los mensajes de anulación pueden ser mensajes "independientes", y solamente referirse a la anulación de un mensaje previo, como los ejemplos A y B *infra*.

Si se incluyen detalles de anulación relacionados con el asunto del mensaje, se recomienda que se utilicen números de párrafo a fin de distinguir claramente entre el asunto del mensaje y los detalles de la anulación, como puede verse en el ejemplo C, más abajo.

La palabra "MESSAGE" puede abreviarse a "MSG".

Ejemplos	Observaciones
<p>A. CANCEL NAVAREA IV 123/09 AND THIS MSG.</p> <p>B. CANCEL ESTONIAN NAV WARN 87/08. ESTONIAN NOTICES TO MARINERS 520/09 REFERS.</p> <p>C. 1. MESSAGE TEXT – EVENT OF KNOWN DURATION. 2. CANCEL THIS MSG DDHHMM UTC MoMoMo YY.</p>	<p>Se debe escoger una hora para los mensajes que se anulan automáticamente (ejemplo C) que es una hora después de la conclusión del suceso o un día después si no se sabe esta hora con precisión.</p>

7 ORIENTACIONES Y EJEMPLOS PARA LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS POR TIPO DE PELIGRO (SEGÚN SE ENUMERAN EN 4.2.2)

Nota: Todos los radioavisos de zona NAVAREA, todos los radioavisos de subzona y todos los radioavisos costeros se difundirán en inglés únicamente en el marco de los servicios NAVTEX y SafetyNET internacionales, de conformidad a lo dispuesto en la resolución A.706(17), enmendada.

1. Averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales.

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

FAROS, BALIZAS, BUQUES FARO

Descripción normalizada	Observaciones
UNLIT	Utilizar "UNLIT" en lugar de: Out, Extinguished, Not Burning, Not Working.
LIGHT UNRELIABLE	Utilizar "LIGHT UNRELIABLE" en lugar de: Weak, Dim, Low Power, Fixed, Flashing Incorrectly, Out of Character, Incorrect colour of light, Sector limits unreliable. Véase la nota iv.
DAMAGED	Utilizar únicamente en caso de avería grave, por ejemplo, la pérdida de funciones importantes. Véase la nota vi.
DESTROYED	No utilizar la expresión: 'Temporarily destroyed'.
RACON INOPERATIVE	
CHANGED TO FLASH THREE 20 SECONDS 14 METRES 16 MILES	Modificación PERMANENTE de la apariencia. Véanse las notas v y viii.
TEMPORARILY CHANGED TO QUICK YELLOW 12 MILES	Modificación TEMPORAL. No utilizar para un faro de reserva enumerado en el cuaderno de faros. Véase la nota ix.
MOVED 0.3 MILES NORTH TO 63-14.8N 022-15.6E	No dar la antigua posición geográfica. Indicarla dando la dirección y distancia aproximadas. Véase la nota x.
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno de faros se indicaba "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota xi.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utilizar cuando se ha eliminado.
TEMPORARILY REMOVED	Utilizar cuando la ayuda a la navegación se ha eliminado temporalmente (por ejemplo, a fines de mantenimiento).

Notas:

- i) Utilizar los nombres que figuran en las CARTAS y no los que figuran en el CUADERNO DE FAROS.
- ii) No se exige el número en el CUADERNO DE FAROS.
- iii) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para los faros existentes.
- iv) Dada la naturaleza fundamental de los radioavisos náuticos que se basan a menudo en información incompleta

- o sin confirmar, no es necesario utilizar la palabra "REPORTED" en el caso de avería de los faros. Si la información no está confirmada se utilizará la expresión "LIGHT UNRELIABLE".
- v) Indicar siempre **TODAS LAS CARACTERÍSTICAS DE UN FARO** para evitar la confusión en cuanto a lo que se ha modificado.
 - vi) Las averías de las **SEÑALES CIEGAS** no justifican normalmente la difusión de un radioaviso náutico.
 - vii) No iniciar la difusión de un radioaviso náutico para solicitar información sobre un faro no vigilado.
 - viii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado **LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS**.
 - ix) Es de esperar la utilización de una luz de reserva que figure en el cuaderno de faros. Sólo será necesario transmitir un radioaviso náutico cuando haya un cambio en la apariencia, por ejemplo, reducción del alcance.
 - x) Las distancias se darán en millas marinas y decimales.
 - xi) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las luces que en la **CARTA** o en el **CUADERNO DE FAROS** se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas luces se anulan cuando la luz se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.
 - xii) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas *únicamente* para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se utilizarán los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado **LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS**.

LUCES – GLOSARIO DE TÉRMINOS

CLASE DE LUZ	Descripción para la transmisión de mensajes de TEXTO	Descripción para la transmisión de mensajes de VOZ	
Fija (luz continua)	F	Fixed	
De ocultaciones (la duración total de la luz es superior a la duración total de la oscuridad) de ocultaciones sencillas de ocultaciones en grupos de grupos complejos de ocultaciones	OC OC(2) OC(2+3)	Occulting Occulting two Occulting two plus three	
Isófase (periodos de luz y de oscuridad iguales)	ISO	Iso	
De destellos (la duración total de la oscuridad es superior a la duración total de la luz) destellos sencillos destellos largos de grupos de destellos de grupos complejos de destellos	FL LFL FL(3) FL(2+1)	Flash Long flash Flash three Flash two plus one	
Centellante (50 a 79 destellos – 50 o 60 destellos por minuto, en general) centellante continua centellante en grupos centellante interrumpida	Q Q(3) IQ	Quick flash Quick flash three Interrupted quick flash	
Centellante rápida (80 a 159 destellos – 100 o 120 destellos por minuto, en general) centellante rápida continua centellante rápida en grupos centellante rápida interrumpida	VQ VQ(3) IVQ	Very quick flash Very quick flash three Interrupted very quick flash	
Centellante ultrarrápida (160 destellos o más, 240 o 300 destellos por minuto, en general) centellante ultrarrápida continua centellante ultrarrápida interrumpida	UQ IUQ	Ultra quick flash Interrupted ultra quick flash	
Código Morse	MO(K)	Morse Kilo	
Fija y de destellos	FFL	Fixed and flashing	
Alternativa	ALWR	Alternating	
ELEVACIÓN en METROS o PIES, por ejemplo, 14 METRES o 21 FEET			
PERIODO en SEGUNDOS, por ejemplo, 15 SECONDS o 15 SEC (no S)			
ALCANCE en millas marinas		Abreviaturas internacionales	ALCANCE para la transmisión
Alcance sencillo 2 alcances 3 o más alcances	ej. ej. ej.	15M 14/12M 22–18M	15 MILES 14 AND 12 MILES 22 TO 18 MILES (Basta con el alcance más corto)

BOYAS, BOYAS DE NAVEGACIÓN GRANDES, SUPERBOYAS

Descripción normalizada	Observaciones
UNLIT	<i>Utilizar "UNLIT" en lugar de: Out, Extinguished, Not Burning, Not Working. See Note iv.</i>
LIGHT UNRELIABLE	<i>Utilizar "LIGHT UNRELIABLE" en lugar de: Weak, Dim, Low power, Fixed, Out of Character, Irregular, Reduced power.</i>
DAMAGED	No hacer nada cuando se trate de las marcas de tope o los reflectores de radar. Utilizar únicamente en caso de avería grave, por ejemplo, la pérdida de funciones importantes.
OFF STATION	No se encuentra en el lugar indicado en la carta, pero está aún a proximidad del emplazamiento original. Se puede indicar la situación real si se conoce.
MISSING	No se encuentra en la posición indicada y ha desaparecido.
TEMPORARILY CHANGED	
MOVED	Utilizar únicamente para pequeños cambios de posición.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utilizar cuando se ha eliminado.
TEMPORARILY REMOVED	Utilizar cuando la ayuda a la navegación se ha eliminado temporalmente (por ejemplo, a fines de mantenimiento).
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno se indicaba como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota viii.

Notas:

- i) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para las boyas, boyas de navegación grandes y las superbboyas.
- ii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- iii) NO describir el tipo de boya, por ejemplo, North Cardinal buoy, Port Hand buoy, salvo en el caso que la boya no tenga nombre.
- iv) Se podrá añadir la palabra "UNLIT" a la palabra "DAMAGED", por ejemplo "DAMAGED AND UNLIT".
- v) Se podrán utilizar las expresiones "LANBY" (boya de navegación grande) o "SUPERBUOY" en lugar de "BUOY" cuando proceda.
- vi) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas *únicamente* para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se utilizarán los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- vii) Se podrá utilizar la palabra "REPORTED" para la información no confirmada relativa a las boyas.
- viii) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las boyas que en la CARTA o en el CUADERNO se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas boyas se anulan cuando la boya se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.

BALIZAMIENTO – GLOSARIO DE TÉRMINOS

BALIZAMIENTO DE LA AISM		Observaciones
PORT HAND BUOY (boya de babor) STARBOARD HAND BUOY (boya de estribor) NORTH CARDINAL BUOY (boya cardinal norte) EAST CARDINAL BUOY (boya cardinal este) SOUTH CARDINAL BUOY (boya cardinal sur) WEST CARDINAL BUOY (boya cardinal oeste) ISOLATED DANGER BUOY (boya de peligro aislado) SAFE WATER BUOY (boya de aguas seguras) SPECIAL BUOY (boya especial) EMERGENCY WRECK MARKING BUOY (boya de emergencia para la señalización de naufragios)		<p>No es necesaria una descripción completa de la luz y el color para las balizas normalizadas de la AISM.</p> <p>Se puede utilizar la palabra "lightbuoy" para indicar que la baliza dispone de luz.</p>
OTRAS BOYAS		
<i>COLORES</i>	<i>CONFIGURACIÓN</i>	<i>FORMA/TIPO</i>
RED (rojo) BLACK (negro) WHITE (blanco) GREEN (verde) YELLOW (amarillo) BLUE (azul)	CHEQUERED (de cuadros) HORIZONTALLY STRIPED (rayas horizontales) VERTICALLY STRIPED (rayas verticales)	CAN (cilíndrica) CONICAL (cónica) (<i>no utilizar OGIVAL o NUN</i>) PILLAR (de castillete) SPAR (de espeque) SPHERICAL (esférica) WRECK (de naufragio) CABLE (de orinque) (<i>no utilizar TELEGRAPH</i>) MOORING (de amarre) DANGER ZONE (de zona de peligro) ODAS (SADO) SPM (amarre a un solo punto) DART (flecha)

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.1

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 145/09
2. Zona general	SEA OF OKHOTSK.
3. Localidad	WESTERN PART.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ISOLATED DANGER BUOY 54-49.9N 142-04.1E MISSING.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 346/09
2. Zona general	AUSTRALIA NORTH EAST COAST.
3. Localidad	ARCHER POINT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	LIGHT 15-35.6S 145-19.7E UNRELIABLE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 23/09
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	VICTOR GAS FIELD.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PLATFORM 49/22-JD 53-19.6N 002-21.8E FOG SIGNAL INOPERATIVE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 345/09
2. Zona general	MOZAMBIQUE CHANNEL.
3. Localidad	PORT OF MAPUTO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	BAIXO RIBEIRO LIGHT 25-54.6S 032-48.1E UNLIT.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 12/09
2. Zona general	RED SEA, EGYPT.
3. Localidad	GULF OF AQABA, STRAIT OF TIRAN.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WEST CARDINAL BUOY 27-59.4N 034-29.1E RACON INOPERATIVE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

2. Presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
DANGEROUS WRECK REPORTED	La situación notificada no está confirmada. Véase la nota i.
DANGEROUS WRECK LOCATED	Situación confirmada, normalmente mediante levantamiento.

Notas:

- i) La expresión "Position Approximate (PA)" no es adecuada ya que todos los peligros "reported" (notificados) tendrán una situación aproximada por definición.
- ii) Las observaciones se pueden completar añadiendo, por ejemplo: ". . . MARKED BY SOUTH CARDINAL BUOY 0.2 MILES SOUTHWARD" o "GUARD VESSEL VALIENT STATIONED CLOSE SOUTH EXHIBITING RACON MO(D)"
- iii) Las medidas adecuadas que habrá que tomar cuando se reciba información sobre restos de naufragio dependerán de la ubicación de los restos así como de su profundidad (y, por consiguiente, el peligro relativo que presentan para la navegación). Generalmente, cualquier resto de naufragio que se encuentre a una profundidad de 30 metros o menos deberá ser objeto de un radioaviso náutico.
- iv) Sólo debe indicarse la situación y la profundidad hasta el nivel de precisión del que se pueda estar seguro. Por ejemplo, la situación de restos de naufragio que hayan sido objeto de un levantamiento completo podrá indicarse con dos cifras decimales y la profundidad hasta 0,1m. Por otro lado, en caso de informes sobre un buque que ha sido abandonado (en una situación conocida) y se ha hundido unas horas más tarde, la situación y la profundidad pueden ser vagas.
- v) No es necesario incluir el nombre de los restos de naufragio, sin embargo, se pueden incluir detalles sobre el tipo de buque en las observaciones adicionales si se estima pertinente, por ejemplo, "uper Tanker" o "Fishing Vessel with nets", etc..

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.2

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 45/09
2. Zona general	TUNISIA, EAST COAST.
3. Localidad	RADE DE SFAX.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK REPORTED IN VICINITY 34-41.5N 010-54.0E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 110/09
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	SWARTE BANK.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 53-26.02N 002-08.40E MARKED BY
6. Posición geográfica	NORTH, SOUTH, EAST AND TWO WEST CARDINAL
7. Observaciones adicionales	LIGHTBUOYS, THE MOST WESTERLY ONE FITTED WITH
8. Detalles de anulación	RACON MO(D).

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 95/09
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	PAITA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 05-04.8N 081-06.7W. EMERGENCY WRECK
6. Posición geográfica	MARKING BUOY ESTABLISHED 50 METRES SOUTH,
7. Observaciones adicionales	ALTERNATING OCCULTING BLUE AND YELLOW THREE
8. Detalles de anulación	SECONDS.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 56/09
2. Zona general	BRAZIL, SOUTH COAST.
3. Localidad	APPROACHES TO BAIJA DE GUANABARA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TUG ANGLIAN MONARCH STANDING BY WRECK 23-01.8S
6. Posición geográfica	043-08.3W. TUG IS EXHIBITING FLASHING BLUE LIGHT.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 16/09
2. Zona general	ARGENTINA, EAST COAST.
3. Localidad	VALDES PENINSULA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK OF FISHING VESSEL REPORTED 42-05.75S 063-
6. Posición geográfica	22.00W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

3. Establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
ESTABLISHED	La utilización de la palabra ESTABLISHED indica que la posición y el funcionamiento de la ayuda nueva o modificada han sido confirmados con exactitud por la autoridad competente adecuada..
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno se indicaba como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota ix.

Notas:

- i) Utilizar los nombres que figuran en las CARTAS y no los que figuran en el CUADERNO.
- ii) No se exige el número en el CUADERNO.
- iii) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para los faros existentes.
- iv) Para las luces nuevas o situaciones modificadas se debe indicar la situación precisa en la CARTA, en grados, minutos y décimas de minuto (máximo dos cifras decimales).
- v) Indicar siempre TODAS LAS CARACTERÍSTICAS DE UN FARO para evitar la confusión en cuanto a lo que se ha modificado.
- vi) Las averías de las SEÑALES CIEGAS no justifican normalmente la difusión de un radioaviso náutico.
- vii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- viii) Las distancias se darán en millas marinas y decimales.
- ix) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las ayudas que en la CARTA o en el CUADERNO se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas ayudas se anulan cuando la luz se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.
- x) Para las boyas, boyas de navegación grandes y superboyas nuevas o situaciones modificadas se debe indicar la situación en la CARTA, en grados, minutos y décimas de minuto (máximo dos cifras decimales).
- xi) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas *únicamente* para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se utilizarán los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.3

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 210/09
2. Zona general	JAMAICA, SOUTHWARDS.
3. Localidad	PEDRO BANK.
4. Número de la carta	CHART 26050
5. Tema clave	SOUTHWEST ROCK LIGHT, FL (3) 10 SECONDS 7 METRES
6. Posición geográfica	5M ESTABLISHED 16-47.55N 078-11.48W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 23/09
2. Zona general	BRAZIL, SOUTH COAST.
3. Localidad	ILHA RASA SOUTHEASTWARD.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. EIGHT UNLIT LARGE SPHERICAL ORANGE BUOYS
6. Posición geográfica	ESTABLISHED WITHIN 1 MILE RADIUS OF 24-17.8S 042-39.8W. EXPLORATION IN PROGRESS WITHIN THIS AREA
7. Observaciones adicionales	15 APR TO 15 MAY 09.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MSG 160300 UTC MAY 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 15/09
2. Zona general	AUSTRALIA - NORTH WEST COAST.
3. Localidad	PORT HEDLAND, NORTHWARDS.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	E2 SOUTH CARDINAL LIGHTBUOY ESTABLISHED 20-
6. Posición geográfica	03.08S 118-32.82E.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 245/09
2. Zona general	ENGLAND - WEST COAST.
3. Localidad	LIVERPOOL APPROACH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	LIGHTBUOYS ESTABLISHED MARKING BURBO WINDFARM
6. Posición geográfica	CONSTRUCTION AREA.
7. Observaciones adicionales	A. WEST CARDINAL 53-30.21N 003-13.56W.
8. Detalles de anulación	B. WEST CARDINAL 53-29.70N 003-13.79W. C. SOUTH CARDINAL 53-28.22N 003-11.10W.

4. Presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
LENGTH OF TOW	

Notas:

- i) Deberían mantenerse comunicaciones regulares con los operadores del remolque para garantizar que el mensaje se anula rápidamente una vez que la operación ha concluido. Debería tenerse especial cuidado al considerar la posibilidad de incluir una hora o fecha de anulación para esta categoría de mensaje debido a los numerosos factores que podrían tener una incidencia en la ejecución de la operación.
- ii) El nombre y el tipo del remolcador y/o del objeto remolcado se deberían incluir cuando se conozcan.
- iii) Sólo es necesario incluir observaciones adicionales sobre la longitud y la velocidad del remolque cuando éstas son pertinentes o importantes.
- iv) Sólo deberían añadirse observaciones adicionales sobre la necesidad de un resguardo amplio "WIDE BERTH" si el operador lo solicita específicamente ya que éste siempre será necesario dada que la maniobrabilidad del remolcador y el objeto remolcado serán siempre restringidas.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.4

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 58/09
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	TUG RIG DELIVERER WILL TOW VESSEL AGATE ISLAND
4. Número de la carta	FROM RECIFE, BRASIL TO CAPE TOWN, COMMENCING 09
5. Tema clave	JUN 09, ETA CAPE TOWN ON 09 JUL 09. LENGTH OF TOW
6. Posición geográfica	550 METRES WIDE BERTH REQUESTED.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 76/09
2. Zona general	KYUSHU - WEST COAST TO EASTERN CHINA SEA.
3. Localidad	TUG TOWING DRILLING RIG KURYU NR 3. DEPARTS
4. Número de la carta	NAGASAKI KO ETD 010100 UTC JUL 09 TO EASTERN CHINA
5. Tema clave	SEA,
6. Posición geográfica	29-37.5N 125-49.8E, VIA 31-45N 128-51E. SPEED 5
7. Observaciones adicionales	KNOTS. ETA 060300 UTC JUL 09. LENGTH OF TOW 1000
8. Detalles de anulación	METRES.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 34/09
2. Zona general	SEA OF JAPAN.
3. Localidad	PROLIV LAPERUZA AND SAKHALIN NORTH EAST COAST.
4. Número de la carta	TUG TOWING DRILLING RIG PA-B 04,18 JUN 09 FROM
5. Tema clave	34-58.1N 128-48.3E TO 52-55.9N 143-29.9E, VIA
6. Posición geográfica	45-43.0N 141-58.0E, 45-45.0N 142-30.0E,
7. Observaciones adicionales	45-49.0N 143-19.0E, 45-55.0N 143-40.0E,
	52-52.0N 143-39.5E,
8. Detalles de anulación	LENGTH OF TOW 1000 METRES SPEED 4.2 KNOTS. ONE MILE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 65/09
2. Zona general	BLACK SEA.
3. Localidad	ROMANIA.
4. Número de la carta	GSP KING TOWING PLATFORM JUPITER 060030 UTC AUG 09
5. Tema clave	FROM 44-31.9N 029-28.0E TO 44-35.9N 029-21.5E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 145/09
2. Zona general	SCOTLAND - EAST COAST.
3. Localidad	NOSS HEAD SOUTH-EASTWARDS TO KITTIWAKE OIL FIELD
4. Número de la carta	TOW OF SEMI-SUBMERGED PIPELINE BUNDLE IN PROGRESS
5. Tema clave	IN VICINITY OF LINE JOINING:
6. Posición geográfica	58-30N 003-08W, 58-28N 001-51W, 58-16N 000-48W,
7. Observaciones adicionales	58-05N 000-28W, 57-43N 000-11W AND 57-32N 000-10E.
8. Detalles de anulación	

5. Obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño)

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
REPORTED	Se incluirá SIEMPRE la hora del último informe de situación.
ADRIFT	
ADRIFT IN VICINITY	

Notas:

- i) Se recomienda que los mensajes relativos a los objetos a la deriva peligrosos se autoanulen a las 72 horas.
- ii) Los objetos a la deriva (con la excepción de las minas) de longitud inferior a 6 metros no se consideran normalmente como peligros para la navegación y, por consiguiente, no deberían ser objeto de un mensaje.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.5

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 35/09
2. Zona general	INDIA WEST COAST.
3. Localidad	OFF MURUD JANJIRA.
4. Número de la carta	1. LARGE RECTANGULAR PARTIALLY SUBMERGED METALLIC
5. Tema clave	OBJECT ADRIFT IN VICINITY 18-16.15N 072-24.05E
6. Posición geográfica	AT 150830 UTC JUN 09.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MSG 180830 UTC JUN 09.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 78/09
2. Zona general	PAZENN.
3. Localidad	1. SIX CONTAINERS ADRIFT IN VICINITY 47-37N 006-26W
4. Número de la carta	AT 262200 UTC JUL 09.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MSG 292200 UTC JUL 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 112/09
2. Zona general	CELTIC SEA.
3. Localidad	CELTIC DEEP.
4. Número de la carta	1. DERELICT FISHING VESSEL REPORTED ADRIFT
5. Tema clave	51-25.5N 006-21.9W AT 132210 UTC NOV 09.
6. Posición geográfica	2. CANCEL THIS MSG 162210 UTC NOV 09.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 75/09
2. Zona general	MEXICO.
3. Localidad	PLAYA DEL CARMEN APPROACH.
4. Número de la carta	1. DRIFTING MINE REPORTED 20-37.3N 087-03.1W AT
5. Tema clave	060850 UTC AUG 09.
6. Posición geográfica	2. CANCEL THIS MSG 090850 UTC AUG 09.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 99/09
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC.
3. Localidad	WEST SCOTIA RIDGE, RHINE BANK
4. Número de la carta	1. ICEBERGS REPORTED AT 250130 UTC JUL:
5. Tema clave	A. 55-27.9S 053-35.6W.
6. Posición geográfica	B. 55-26.2S 053-18.3W.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MSG 280130 UTC JUL 09.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 6
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 55/09
2. Zona general	WEST INDIES.
3. Localidad	MARTINIQUE, SOUTH.
4. Número de la carta	1. LARGE TRUNK, ELEVEN METRES IN LENGTH, REPORTED
5. Tema clave	IN VICINITY 14-14N 060-52W AT 272115 UTC AUG
6. Posición geográfica	09.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MSG 302115 UTC AUG 09.
8. Detalles de anulación	

6. Zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas)

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
SAR OPERATION	
ANTIPOLLUTION OPERATIONS	

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.6

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 67/09
2. Zona general	NEW ZEALAND.
3. Localidad	COOK STRAIT.
4. Número de la carta	SAR OPERATION IN PROGRESS CENTRED ON 40-24.5S 173-57.6E. ALL VESSELS NOT UNDER INSTRUCTION OF THE SAR MISSION CONTROLLER RCCNZ ARE REQUESTED TO KEEP A WIDE BERTH.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 25/09
2. Zona general	ENGLAND SOUTH COAST.
3. Localidad	LYME BAY, BEER HEAD WESTWARDS.
4. Número de la carta	ANTIPOLLUTION OPERATIONS IN PROGRESS 50-40.0N 003-10.0W. A TEMPORARY EXCLUSION ZONE RADIUS TWO MILES HAS BEEN ESTABLISHED CENTRED ON THIS POSITION. VESSELS ARE PROHIBITED FROM ENTERING OR REMAINING WITHIN THIS ZONE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 6/09
2. Zona general	GULF OF MEXICO.
3. Localidad	MISSISSIPPI RIVER.
4. Número de la carta	THE CAPTAIN OF THE PORT, NEW ORLEANS 23-00N 90-00W HAS ESTABLISHED A SAFETY ZONE FROM SOUTHWEST PASS BUOY, INCLUDING BAPTISTE COLLETTE, TIGER PASS AND SOUTH PASS TO MM 98, LOWER MISSISSIPPI RIVER, ABOVE HEAD OF PASSES, EXTENDING THE ENTIRE WIDTH OF THE RIVER. THIS SAFETY ZONE IS NEEDED TO PROTECT PERSONS AND VESSELS FROM THE HAZARDS ASSOCIATED WITH AN OIL SPILL FROM A COLLISION INVOLVING A TANK SHIP AND RED FLAG BARGE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	ALL VESSELS ARE PROHIBITED FROM ENTERING THIS SAFETY ZONE UNLESS THEY HAVE BEEN GRANTED PERMISSION BY THE CAPTAIN OF THE PORT, NEW ORLEANS. ALL INBOUND VESSELS BOUND FOR BERTHS IN THE AFFECTED ZONE ARE REQUIRED TO STAY OUTSIDE SOUTHWEST PASS. CONTACT CAPTAIN OF PORT FOR UPDATED INFORMATION.

7. Presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
LOCATED	La palabra LOCATED sólo debería utilizarse cuando se ha confirmado la posición del peligro mediante un levantamiento hidrográfico. En todos los demás casos debería utilizarse la palabra REPORTED.
REPORTED	
LESS WATER REPORTED	
SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED	

Nota:

- i) Se debería tener cuidado a la hora de incluir una profundidad específica en relación con un peligro para la navegación sumergido que acaba de descubrirse. Se podrán utilizar las expresiones "LESS WATER REPORTED" o "SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED" antes de que se disponga del informe sobre el levantamiento en la zona.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.7

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XII 222/09
2. Zona general	COSTA RICA.
3. Localidad	SOUTHWEST COAST.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHOALS LOCATED:
6. Posición geográfica	A. 28 METERS 08-17.1N 083-53.1W.
7. Observaciones adicionales	B. 13.5 METERS 08-19.2N 083-54.2W.
8. Detalles de anulación	C. 27 METERS 08-21.8N 083-56.1W.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 231/09
2. Zona general	NORTH PACIFIC OCEAN.
3. Localidad	JASPER SEAMOUNT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	DISCOLOURED WATER WITH SUBMARINE VOLCANIC ACTIVITY
6. Posición geográfica	REPORTED VICINITY 30-27N 122-40W AT 190110 UTC FEB
7. Observaciones adicionales	09.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 48/09
2. Zona general	ANGOLA.
3. Localidad	PORT OF LUANDA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 08-16.50S 013-16.07E. LEAST DEPTH
6. Posición geográfica	EIGHT METRES.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 432/09
2. Zona general	ORKNEY ISLANDS.
3. Localidad	WESTRAY FIRTH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHOAL DEPTH 10.9 METRES LOCATED 59-12.979N 002-
6. Posición geográfica	54.962W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 98/09
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	BAHIA DEL CALLAO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED
6. Posición geográfica	11-59.89S 077-17.50W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

8. Modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.8

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 67/09
2. Zona general	ENGLAND - EAST COAST.
3. Localidad	THAMES ESTUARY NORTHERN APPROACHES.
4. Número de la carta	WITH EFFECT FROM 010001 UTC JUL 09 EXTENSIVE
5. Tema clave	CHANGES TO ROUTEING AND BUOYAGE WILL BE
6. Posición geográfica	IMPLEMENTED TO SEAWARD OF AND IN THE SUNK AREA 51-
7. Observaciones adicionales	50N 001-46E. FOR FULL DETAILS REFER TO ADMIRALTY
8. Detalles de anulación	NOTICE TO MARINERS 534(P)/09 AND RELEVANT NEW
	EDITIONS OF ADMIRALTY CHARTS PUBLISHED IN MAY AND
	JUNE 09. THE CURRENT SUNK VTS IS CANCELLED AT
	010001 UTC JULY UNTIL FURTHER NOTICE. VESSELS
	REQUIRING A PILOT SHOULD CONTACT SUNK PILOTAGE
	SERVICE VHF CHANNEL 9.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 234/09
2. Zona general	AUSTRALIA NORTH COAST.
3. Localidad	TORRES STRAIT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	COMPULSORY TORRES STRAIT PILOTAGE 10-32S 143-01E.
6. Posición geográfica	MASTERS OF VESSELS 70 METRES IN LENGTH OVERALL OR
7. Observaciones adicionales	GREATER, AND ALL LOADED OIL, CHEMICAL TANKERS OR
8. Detalles de anulación	LIQUIFIED GAS CARRIERS ARE ADVISED THAT AUSTRALIAN
	LAW HAS BEEN AMENDED TO REQUIRE A LICENCED PILOT
	TO BE ENGAGED WHEN NAVIGATING THE TORRES STRAIT.
	ALL VESSELS WILL BE AUTOMATICALLY CHECKED FOR
	COMPLIANCE AND THE FAILURE TO EMBARK A LICENSED
	PILOT MAY RESULT IN PROSECUTION.
	MASTERS OF VESSELS SHOULD ENSURE CONTACT IS MADE
	IN A TIMELY MANNER WITH A PILOTAGE PROVIDER TO
	GUARANTEE A LICENSED PILOT IS BOOKED.
	THE FOLLOWING ARE THE CONTACT DETAILS OF THE TWO
	COMPANIES THAT CAN PROVIDE LICENSED PILOTS:
	AUSTRALIAN REEF PILOTS PTY LTD.
	OPERATIONS@REEFPILOTS.COM.AU.
	TORRES PILOTS PTY LTD -
	OPERATIONS@TORRESPILOTS.COM.AU.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 07/09
2. Zona general	MALAYSIA SOUTH COAST.
3. Localidad	SINGAPORE.
4. Número de la carta	WEST JURONG CHANNEL WILL BE CLOSED FROM 0100 TO
5. Tema clave	0600 UTC DAILY 02 THRU 20 JAN WHILE REPLACING ALL
6. Posición geográfica	CHANNEL BUOYS. MASTERS OF VESSELS SHOULD CONTACT
7. Observaciones adicionales	SINGAPORE PORT OPERATIONS AT LEAST 48 HOURS IN
8. Detalles de anulación	ADVANCE PRIOR TO ENTERING OR LEAVING THE WEST
	JURONG CHANNEL TO ENSURE PILOTS ARE ENGAGED IN A
	TIMELY MANNER. CONTACT INFORMATION IS AS FOLLOWS.
	PHONE: 65-62265539, FAX: 65-62279971.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 206/09
2. Zona general	BRAZIL - SOUTH COAST.
3. Localidad	1. NAVAL CONTROL EXERCISE 091900 UTC TO 130300
4. Número de la carta	UTC NOV 09 IN AREA BOUNDED BY:
5. Tema clave	31-33.00S 051-14.50W, 32-17.50S 050-07.00W,
6. Posición geográfica	33-51.00S 051-33.50W, 33-07.00S 052-38.00W.
7. Observaciones adicionales	A. MERCHANT VESSELS SHOULD CROSS MARITIME AREA
8. Detalles de anulación	USING THE FOLLOWING LANES:
	i) LANE COASTAL-1: (DIRECTION NE-SW)
	32-00.00S 050-50.00W AND 33-20.00S 052-
	03.00W.
	ii) LANE COASTAL-2: (NC2-PORT RIO GRANDE)
	32-38.00S 051-25.00W AND 32-15.00S 051-
	58.00W.
	B. WIDTH OF LANE IS SIX NAUTICAL MILES, THREE
	NAUTICAL MILES ON EACH SIDE OF THE TRACKLINE
	JOINING:
	i) NC1: 32-00.00S 050-50.00W.
	ii) NC2: 32-38.00S 051-25.00W.
	iii) NC3: 33-20.00S 052-03.00W.
	C. ACCESS AND DEPART RIO GRANDE PORT FROM:
	32-15.00S 051-58.00W.
	D. ACCORDING TO ENTERING POSITION, MERCHANT
	VESSELS IN THE AREA SHOULD CALL LANE CONTROLLER
	VESSELS BY VHF CHANNELS 16 AND 10, USING THE
	FOLLOWING:
	i) NC1 CONTROLLER OF MERCHANT VESSELS
	ENTERING AND LEAVING BY NORTHEAST OF
	AREA.
	ii) NC2 CONTROLLER OF MERCHANT VESSELS
	REQUESTING AND LEAVING FROM POINT OF
	ACCESS AND DEPART OF RIO GRANDE PORT.
	iii) NC3 CONTROLLER OF MERCHANT VESSELS
	ENTERING AND LEAVING BY SOUTHWEST OF
	AREA.
	CAUTION ADVISED.
	2. CANCEL THIS MSG 130400 UTC NOV 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 351/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC.
3. Localidad	NORTH CAROLINA.
4. Número de la carta	1. THE PORTS FOR NORTH CAROLINA HAVE BEEN CLOSED
5. Tema clave	UNTIL FURTHER NOTICE IN PREPARATION FOR THE
6. Posición geográfica	ANTICIPATED IMPACT OF HURRICANE HANNA. ALL
7. Observaciones adicionales	INLAND WATERS, COASTAL INLETS AND TERRITORIAL
8. Detalles de anulación	SEAS WITHIN THE CAPTAIN OF THE PORT ZONE, FROM
	LITTLE RIVER INLET TO THE NORTH CAROLINA - VIRGINIA BOUNDARY HAS BEEN ESTABLISHED. NO VESSEL MAY ENTER, DEPART OR TRANSIT WITHIN THIS SAFETY ZONE WITHOUT THE PERMISSION OF THE CAPTAIN OF THE PORT. 2. ALL CARGO AND BUNKER HANDLING OPERATIONS MUST CEASE. 3. CONTACT CAPTAIN OF PORT FOR UPDATED INFORMATION.

9. Actividades de tendido de cables o conductos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6** y **7**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS	
SEISMIC SURVEY IN PROGRESS	
UNDERWATER OPERATIONS	No utilizar "SUBMARINE OPERATIONS"
SCIENTIFIC OPERATIONS IN PROGRESS	

Notas:

- i) Deberían mantenerse comunicaciones regulares con los operadores para garantizar que el mensaje se anula rápidamente una vez que la operación ha concluido. Debería tenerse especial cuidado al considerar la posibilidad de incluir una hora o fecha de anulación para esta categoría de mensaje debido a los numerosos factores que podrían tener una incidencia en la ejecución de la operación.
- ii) Utilizar "REQUESTED" cuando el resguardo amplio es para beneficio del buque que está realizando la operación.
- iii) Utilizar "ADVISED" cuando las operaciones constituyen un riesgo importante.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.9

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 256/09
2. Zona general	ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	ANGOLA.
4. Número de la carta	M/V GECO EMERALD IS CONDUCTING SEISMIC SURVEY OPERATIONS AND TOWING SIX STREAMERS AT 8000 METRE LENGTH WITH ENDS MARKED WITH YELLOW BUOYS AND BLUE FLASHING LIGHTS IN AREA BOUNDED BY 10-55S, 11-21S, 013-20E AND 012-40E. WIDE BERTH REQUESTED, MINIMUM SIX MILE ASTERN AND THREE MILES ABEAM. SURVEY VESSEL STANDING BY ON VHF CH 67 AND 16. GUARD VESSEL ST JOHNS IN ATTENDANCE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 15/09
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	GULF OF SUEZ.
4. Número de la carta	VESSEL TIME BARGE IS WORKING ON HILAL PLATFORM
5. Tema clave	MOORED WITH EIGHT ANCHORS AND BUOYS IN FOLLOWING
6. Posición geográfica	POSITIONS:
7. Observaciones adicionales	A. 27-49.98N 033-43.82E.
8. Detalles de anulación	B. 27-50.21N 033-43.67E.
	C. 27-50.29N 033-43.36E.
	D. 27-50.41N 033-43.45E.
	E. 27-50.06N 033-44.41E.
	F. 27-50.18N 033-44.03E.
	G. 27-50.50N 033-43.74E.
	H. 27-50.50N 033-43.61E.
	WIDE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 55/09
2. Zona general	TATARSKIY PROLIV.
3. Localidad	PROLIV LAPERUZA.
4. Número de la carta	1. CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS BY VESSEL
5. Tema clave	SUBARU TOWING 2000 METRE CABLE UNTIL 30 JUN 09
6. Posición geográfica	ALONG LINE JOINING 45-56.8N 140-00.7E, 46-36.5N
7. Observaciones adicionales	140-53.6E,
8. Detalles de anulación	46-36.6N 141-29.0E, 46-38.9N 141-47.3E, 46-36.5N
	141-49.8E. WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL THIS MSG 020001 UTC JUL 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 361/09
2. Zona general	INDIAN OCEAN.
3. Localidad	SONGO AND MAFIA ISLANDS.
4. Número de la carta	SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY M/V GEO MARINER IN
5. Tema clave	AREA BOUNDED BY:
6. Posición geográfica	A. 07-32S 039-18E.
7. Observaciones adicionales	B. 07-37S 040-17E.
8. Detalles de anulación	C. 06-22S 039-50E.
	D. 06-35S 039-09E.
	VESSEL TOWING FOUR MILE SEISMIC CABLE WITH YELLOW
	TAIL BUOY AND FLASHING LIGHT AT THE END OF THE
	CABLE.
	SIX MILE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 20/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	TRINIDAD, EASTWARDS.
4. Número de la carta	1. PIPELAYING OPERATIONS IN PROGRESS UNTIL 31 JUL
5. Tema clave	09 BY M/V SOLITAIRE AND M/V HIGHLAND NAVIGATOR
6. Posición geográfica	ALONG TRACK BETWEEN 10-02.28N 060-15.08W AND
7. Observaciones adicionales	10-06.08N 060-17.81W. WIDE BERTH REQUESTED.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 010001 UTC AUG 09.

10. Establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.10

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 77/09
2. Zona general	AUSTRALIA WEST COAST.
3. Localidad	EXMOUTH PLATEAU.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SUBSEA MOORING BUOY ESTABLISHED 21-26S 114-04E.
6. Posición geográfica	BUOY MARKED WITH MOORING LINE AND SMALL FLOAT. 500
7. Observaciones adicionales	METRE BERTH REQUESTED.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 321/09
2. Zona general	MADAGASCAR.
3. Localidad	PORT OF MAJUNGA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TWO TIDE GAUGES AND A CURRENT METER MOORED IN AREA
6. Posición geográfica	BOUNDED BY:
7. Observaciones adicionales	15-32.70S, 15-33.03S, 046-11.77E AND 046-11.53E.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 333/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	GRAND BANKS OF NEWFOUNDLAND.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	DART BUOY ESTABLISHED 44-04.58N 055-12.80W.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 55/09
2. Zona general	IONIAN SEA.
3. Localidad	CENTRAL.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ODAS BUOY ESTABLISHED 38-25.59N 18-20.65E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 66/09
2. Zona general	NORTH PACIFIC OCEAN.
3. Localidad	CAROLINE ISLANDS AND NGULU ATOL SOUTH-WESTWARDS.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	ODAS BUOY ESTABLISHED IN VICINITY 07-39.0N 136-
6. Posición geográfica	41.9E.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

11. Establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Nota:

i) No es necesario numerar o poner por orden alfabético la lista de estructuras.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.11

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 5/09
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	GULF OF SUEZ, TOR BANK.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	MOBILE RIG ESTABLISHED IN 28-12.8N 033-24.1E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 117/09
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	ANGOLA, CONGO, IVORY COAST AND NAMIBIA.
4. Número de la carta	RIG LIST:
5. Tema clave	05-08.58S 011-55.15E PRIDE CAPINDA.
6. Posición geográfica	05-33.08S 011-27.08E PRIDE VENEZUELA.
7. Observaciones adicionales	06-03.81S 011-05.86E GSF RIG 140.
8. Detalles de anulación	06-19.02S 011-03.23E KIZOMBA A.
	06-20.15S 011-18.01E PRIDE SOUTH PACIFIC.
	06-20.92S 011-09.22E KIZOMBA B.
	07-40.02S 011-45.08E PRIDE AFRICA.
	07-43.00S 011-43.00E PRIDE ANGOLA.
	35-08.86S 022-31.81E PRIDE SOUTH SEAS.
	35-13.99S 021-29.89E ORCA.
	FOUR MILE EXCLUSION ZONE ABOUT RIGS DUE TO PRESENCE OF UNLIT ANCHOR MARKING BUOYS.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 244/09
2. Zona general	INDIA.
3. Localidad	WEST COAST.
4. Número de la carta	1. PRESENT POSITION OF OIL RIGS AND DRILL SHIPS:
5. Tema clave	20-43.00N 072-19.06E ABAN V.
6. Posición geográfica	20-18.23N 070-00.03E BADRINATH.
7. Observaciones adicionales	19-54.20N 071-18.95E FRONTIER ICE.
8. Detalles de anulación	19-29.72N 071-22.89E NOBLE ED HOLT.
	19-11.99N 072-11.00E RON TAPMEYER.
	19-40.14N 072-00.33E SAGER RATNA.
	19-25.23N 071-16.98E TRIDENT-12.
	19-18.23N 072-02.75E ENSCO-50.
	19-32.70N 071-13.98E SUNDOWNER-7.
	WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL NAVAREA VIII 236/09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 220/09
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	51N TO 55N.
4. Número de la carta	1. RIGLIST. CORRECT AT 040600 UTC AUG 09.
5. Tema clave	52-54.1N 004-08.5E NOBLE LYNDA BOSSLER.
6. Posición geográfica	53-27.7N 002-17.1E ENSCO 100.
7. Observaciones adicionales	NEW 53-39.3N 004-16.9E ENSCO 72.
8. Detalles de anulación	53-48.3N 002-50.3E NOBLE JULIE ROBERTSON. 53-57.0N 002-13.5E NOBLE AL WHITE. NEW 54-16.6N 002-12.6E GSF LABRADOR. 54-19.0N 002-37.2E NOBLE GEORGE SAUVAGEAU.
	NOTES: A. RIGS ARE PROTECTED BY A 500 METRE SAFETY ZONE. B. ACP - ADJACENT TO CHARTED PLATFORM.
	2. CANCEL NAVAREA I 225/09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 116/09
2. Zona general	URUGUAY.
3. Localidad	MONTEVIDEO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PLATFORM AJAX ESTABLISHED 35-00N 056-20W.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

12. Fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1 y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
OFF AIR	No utilizar "Until Further Notice" porque el mensaje de anulación dejará siempre claro que se ha resuelto el fallo.
UNSTABLE	
REDUCED POWER	
INOPERATIVE	
UNUSABLE	
DISCONTINUED	Debería incluirse la instalación auxiliar, si hay una.

Notas:

- i) Los mensajes relativos a las ayudas a la navegación electrónicas de largo alcance no necesitarán normalmente los elementos de mensaje Zona general, Localidad o Número de la carta.
- ii) Si se indica una hora exacta para la interrupción del servicio, el mensaje se anula 1 hora después de que se haya resuelto el fallo.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.12

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 55/09
2. Zona general	GPS SATELLITE SYSTEM.
3. Localidad	1. PRN 25 UNUSABLE 231900 UTC TO 241000 UTC APR 09.
4. Número de la carta	2. CANCEL THIS MESSAGE 241100 UTC APR 09.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 81/09
2. Zona general	AIS.
3. Localidad	SOME AIS TRANSPONDERS COMBINED WITH OLDER GPS RECEIVERS HAVE STOPPED WORKING WHILE GPS SATELLITE PRN 32 IS IN VIEW. HOWEVER, IN SOME INSTANCES VESSELS MAY CONTINUE TO RECEIVE AIS INFORMATION FROM OTHER AIS EQUIPPED VESSELS. ALL VESSELS ARE ADVISED TO CHECK THE PROPER OPERATION OF THEIR AIS AND GPS EQUIPMENT.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 66/09
2. Zona general	NORTH PACIFIC.
3. Localidad	LORAN-C.
4. Número de la carta	RUSSIAN-AMERICAN CHAIN, RATE 5980, UNUSABLE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 93/09
2. Zona general	SHETLAND ISLANDS.
3. Localidad	GMDSS. MRCC SHETLAND. VHF RT AND DSC SERVICES FROM SAXA VORD SITE, 60-50N 000-50W, OFF AIR.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 43/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	INMARSAT-B TERMINAL AT JRCC HALIFAX INOPERATIVE.
4. Número de la carta	DISTRESS MESSAGES CAN BE SENT TO JRCC HALIFAX VIA INMARSAT-C. INMARSAT-B MESSAGES CAN BE DIRECTED TO MCTS HALIFAX 01922510.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

13. Información relativa a operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Nota:
 i) Los radioavisos podrán incluir referencias a publicaciones nacionales pertinentes e información de contacto.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.13

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 199/09
2. Zona general	BLACK SEA.
3. Localidad	UKRAINE.
4. Número de la carta	1. GUNNERY EXERCISES 0800 TO 1600 UTC DAILY 16 TO 18 JAN
5. Tema clave	IN AREA BOUNDED BY:
6. Posición geográfica	A. 44-43.8N 032-52.2E.
7. Observaciones adicionales	B. 44-34.8N 032-37.4E.
8. Detalles de anulación	C. 44-39.0N 032-11.5E.
	D. 44-48.4N 032-08.2E.
	E. 45-00.2N 032-14.2E.
	F. 44-52.2N 032-41.6E.
	2. CANCEL THIS MESSAGE 181700 UTC JAN 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 62/09
2. Zona general	INDIA WEST COAST.
3. Localidad	MORMUGAO.
4. Número de la carta	1. FIRING PRACTICE BY NAVAL AIRCRAFT 0230 TO 1230 UTC
5. Tema clave	DAILY FROM 01 TO 07 AUG AND 14 AUG TO 21 AUG 09
6. Posición geográfica	IN
7. Observaciones adicionales	AREA BOUNDED BY 15-13N, 15-11N, 073-57E AND 073-52E.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 211330 UTC AUG 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 233/09
2. Zona general	SOUTH PACIFIC OCEAN
3. Localidad	1. HAZARDOUS OPERATIONS SPACE DEBRIS. 090600 TO 090845
4. Número de la carta	UTC MAR IN AREA BOUNDED BY:
5. Tema clave	A. 19-30S 120-00W
6. Posición geográfica	B. 26-30S 120-00W
7. Observaciones adicionales	C. 30-00S 123-30W
8. Detalles de anulación	D. 30-00S 132-00W
	2. CANCEL THIS MSG 090945 UTC MAR 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 198/09
2. Zona general	JAPAN, HONSHU.
3. Localidad	NOJIMA SAKI, SOUTHEASTWARD.
4. Número de la carta	1. HAZARDOUS OPERATIONS ROCKET, FLARE FIRING AND BOMBING
5. Tema clave	FROM 041500 TO 071500 UTC AUG, ALTERNATE FROM 071500
6. Posición geográfica	TO 081500 UTC AUG. AREA BOUNDED BY:
7. Observaciones adicionales	A. 34-35.2N 140-16.8E.
8. Detalles de anulación	B. 34-08.2N 141-01.8E.
	C. 33-44.2N 140-22.8E.
	D. 34-31.2N 140-07.8E.
	2. CANCEL THIS MSG 071600 UTC AUG 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 74/09
2. Zona general	INDIAN OCEAN.
3. Localidad	ILES KERGUELEN NORTH-EASTWARDS.
4. Número de la carta	1. ROCKET LAUNCHING SCHEDULED 0330 TO 0530 UTC 28 APR TO
5. Tema clave	03 MAY 09. FOLLOWING RANGE CLEARANCE AREA ESTABLISHED:
6. Posición geográfica	A. 44-20S 074-45E.
7. Observaciones adicionales	B. 44-20S 077-30E.
8. Detalles de anulación	C. 49-10S 074-45E.
	D. 49-10S 077-30E.
	VESSELS TO REMAIN CLEAR OF THIS AREA.
	2. CANCEL THIS MESSAGE 030630 UTC MAY 09.

14. Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
ACT OF PIRACY	
ARMED ROBBERY	

Nota:

- i) Añadir información adicional si se dispone de ella, por ejemplo: "Regional Piracy Centre, KUALA LUMPUR, TEL, FAX, E-MAIL:"

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.4

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 99/09
2. Zona general	GULF OF ADEN.
3. Localidad	M/V ALWAYS SAIL REPORTS ACT OF PIRACY/ARMED
4. Número de la carta	ROBBERY IN VICINITY 11-50N 048-60E AT 120600 UTC
5. Tema clave	AUG 09. TWO ZODIACS CARRYING 3-4 MEN EACH
6. Posición geográfica	APPROACHING FROM ASTERN AT 20 KNOTS AT FIRST
7. Observaciones adicionales	LIGHT. ATTEMPTED TO BOARD PORT SIDE AFT.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 60/09
2. Zona general	MALACCA STRAIT.
3. Localidad	PIRACY ATTACKS/ARMED ROBBERY CONCENTRATED IN
4. Número de la carta	MALACCA STRAIT BETWEEN
5. Tema clave	A. 03-50N 099-25E.
6. Posición geográfica	B. 03-49N 100-19E.
7. Observaciones adicionales	C. 03-05N 100-57E.
8. Detalles de anulación	D. 03-17N 099-50E.
	REPORTED ATTACKS ALWAYS OCCUR AT NIGHT. VESSELS
	ADVISED TO MAINTAIN ANTI-PIRACY WATCHES. ALL
	SUSPICIOUS OR UNEXPLAINED CRAFT MOVEMENTS OR
	PIRACY ATTACKS SHOULD BE REPORTED IMMEDIATELY TO
	THE NEAREST RCC, NATIONAL OR REGIONAL PIRACY
	CENTRE OR THE NEAREST POINT ON THE COAST WITH
	WHICH THEY CAN COMMUNICATE.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XV 231/09
2. Zona general	CHILE.
3. Localidad	ISLA SAN AMBROSIO AND ISLA SAN FELIX.
4. Número de la carta	1. FOUR SPEEDBOATS CARRYING 20 PIRATES, ALL ARMED
5. Tema clave	WITH AUTOMATIC WEAPONS, ATTACKED A FISHING BOAT
6. Posición geográfica	KILLING FOUR PASSENGERS AND INJURING EIGHT
7. Observaciones adicionales	OTHERS. THE WOUNDED PASSENGERS WERE SENT TO
8. Detalles de anulación	SHORE FOR MEDICAL TREATMENT.
	2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC JUN 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 254/09
2. Zona general	NIGERIA.
3. Localidad	BONNY RIVER.
4. Número de la carta	TUGBOAT HERKULES, HIJACKED 25 JUL. VESSEL WAS
5. Tema clave	HEADED TO AKPO OIL FIELD WHEN GUNMEN IN TWO
6. Posición geográfica	SPEEDBOATS SEIZED THE VESSEL AND ITS 12 MAN CREW.
7. Observaciones adicionales	THE GUNMEN LATER RELEASED THE VESSEL AND SEVEN
8. Detalles de anulación	CREW MEMBERS. CREW MEMBERS WERE ROBBED OF THEIR POSSESSIONS. VESSELS ARE REQUESTED TO MAINTAIN A VILIGATE WATCH.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 17/09
2. Zona general	BRAZIL.
3. Localidad	SALVADOR.
4. Número de la carta	DUTY WATCHMAN ONBOARD A REFRIGERATED CARGO SHIP
5. Tema clave	SPOTTED TWO ROBBERS HIDING BEHIND A 40 FOOT
6. Posición geográfica	CONTAINER. THEY HAD STOLEN SHIPS STORES FROM THE
7. Observaciones adicionales	PAINT LOCKER AND LOWERED THEM INTO A WAITING BOAT.
8. Detalles de anulación	WHEN THEY REALIZED THEY WERE SPOTTED THEY JUMPED INTO THE WATER AND ESCAPED IN A WAITING BOAT.

15. Tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3 y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.15

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 95/09
2. Zona general	HOKKAIDO, EAST COAST AND OKHOTSK COAST.
3. Localidad	TSUNAMI WARNING AT 130436 UTC JAN 09. DANGEROUS
4. Número de la carta	DRIFTING OBJECTS, CHANGE OF DEPTH AND DAMAGE OF
5. Tema clave	HARBOUR FACILITIES OR NAVIGATIONAL AIDS MAY OCCUR.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XII 55/09
2. Zona general	PACIFIC COASTAL AREAS.
3. Localidad	TSUNAMI WARNING.
4. Número de la carta	AN EARTHQUAKE OCCURRED AT 152341 UTC AUG 09.
5. Tema clave	PRELIMINARY MAG 7.9. PRELIMINARY LOCATION VICINITY
6. Posición geográfica	OF PERU COAST
7. Observaciones adicionales	13-5S 076-7W. A TSUNAMI WARNING IS IN EFFECT FOR
8. Detalles de anulación	PERU, CHILE, ECUADOR AND COLOMBIA. A TSUNAMI WATCH
	IS IN EFFECT FOR PANAMA, COSTA RICA, NICARAGUA,
	GUATEMALA, EL SALVADOR, MEXICO AND HONDURAS. A
	TSUNAMI ADVISORY IS ISSUED FOR THE STATE OF HAWAII
	EFFECTIVE AT 160020 UTC AUG. A TSUNAMI HAS BEEN
	GENERATED WHICH COULD CAUSE DAMAGE TO COASTS AND
	ISLANDS IN THE PACIFIC AREA. TSUNAMI WAVE HEIGHTS
	CANNOT BE PREDICTED AND MAY BE A SERIES OF WAVES
	WHICH COULD BE DANGEROUS FOR SEVERAL HOURS AFTER
	THE INITIAL WAVE ARRIVAL.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	SUBAREA I 233/09
2. Zona general	SOUTHERN BALTIC, THE BELTS, THE SOUND.
3. Localidad	THE WATER LEVEL IS EXPECTED TO DROP 80 CM BELOW
4. Número de la carta	MSL AFTERNOON 20 AUG 09. RISING TO ABOUT MSL
5. Tema clave	MORNING 21 AUG 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 05/09
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	AN EARTHQUAKE HAS OCCURRED AT 211128 UTC JAN WITH
4. Número de la carta	A PRELIMINARY MAGITUDE OF 7.6 VICINITY 07-23N 086-
5. Tema clave	49W. A TSUNAMI HAS BEEN GENERATED.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 319/09
2. Zona general	NEW ZEALAND, NORTH ISLAND, SOUTH ISLAND, EAST
3. Localidad	COAST.
4. Número de la carta	DUE TO TSUNAMI AFTERMATH ALL AIDS TO NAVIGATION IN
5. Tema clave	NORTH AND SOUTH ISLANDS ARE UNRELIABLE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

16. Información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS)

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3 y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.16

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 250/09
2. Zona general	FLORIDA.
3. Localidad	SOUTH COAST.
4. Número de la carta	THE WORLD HEALTH ORGANIZATION HAS ADVISED THAT AN
5. Tema clave	OUTBREAK OF BIRD FLU HAS OCCURRED IN THE VICINITY
6. Posición geográfica	OF MIAMI. VESSELS THAT VISITED THIS PORT SINCE 20
7. Observaciones adicionales	JAN 09 AND THOSE PLANNING TO VISIT SHOULD CONSULT
8. Detalles de anulación	WWW.WHO.INT FOR MORE INFORMATION.

17. Prescripciones relacionadas con la protección

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Nota:

- i) De conformidad con las prescripciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias únicamente.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.17

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 88/09
2. Zona general	FRANCE NORTH COAST.
3. Localidad	BAIE DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.
4. Número de la carta	SECURITY ANNOUNCEMENT. REF: ISPS CODE - SECURITY
5. Tema clave	LEVELS IN FRENCH TERRITORIAL WATERS IN THE BAIE DE
6. Posición geográfica	SEINE AND IN LE HAVRE HARBOUR UPGRADED TO SECURITY
7. Observaciones adicionales	LEVEL 3. ALL VESSELS ARE PROHIBITED TO ENTER BAIE
8. Detalles de anulación	DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 111/09
2. Zona general	JAPAN.
3. Localidad	THE GOVERNMENT OF JAPAN ANNOUNCES PUBLICLY THAT IT
4. Número de la carta	SETS MARITIME SECURITY LEVEL 1 IN ACCORDANCE WITH
5. Tema clave	THE PROVISION OF ARTICLE 3 OF SOLAS XI-2. FOR
6. Posición geográfica	DETAILS, CALL SOLAS CONVENTION IMPLEMENTATION
7. Observaciones adicionales	OFFICE,
8. Detalles de anulación	PHONE: 81-3-5253-8071.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	SUBAREA I 49/09
2. Zona general	SWEDEN.
3. Localidad	HEIGHTENED ISPS SECURITY LEVEL.
4. Número de la carta	THE SWEDISH GOVERNMENT HAS DECIDED THAT ALL SHIPS
5. Tema clave	IN SWEDISH PORTS OR IN SWEDISH TERRITORIAL WATERS
6. Posición geográfica	ABOUT TO ENTER A SWEDISH PORT, SHALL APPLY
7. Observaciones adicionales	SECURITY LEVEL 2.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 285/09
2. Zona general	ARGENTINA.
3. Localidad	THE ARGENTINIAN GOVERNMENT HAS SET MARITIME
4. Número de la carta	SECURITY LEVEL 3 FOR ALL PORTS. ALL VESSELS
5. Tema clave	ENTERING ARGENTINA WATERS OR PORTS ARE REQUIRED TO
6. Posición geográfica	MAINTAIN AN ARMED SECURITY WATCH.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

BOLETINES

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 120/09
2. Zona general	NAVAREA I MESSAGES IN FORCE AT 091000 UTC MAY 09:
3. Localidad	2005 SERIES: 402.
4. Número de la carta	2008 SERIES: 019 035 050 247 251 279 293 329.
5. Tema clave	2009 SERIES: 075 078 089 090 096 099 101 102 108
6. Posición geográfica	117 118 119 120 121 124 125.
7. Observaciones adicionales	NOTES:
8. Detalles de anulación	1. TEXTS OF NAVAREA ONE MESSAGES ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICES TO MARINERS.
	2. NAVAREA ONE MESSAGES LESS THAN 42 DAYS OLD(075/09 ONWARD) ARE CURRENTLY INCLUDED ON RELEVANT SAFETYNET AND/OR NAVTEX BROADCASTS.
	3. CANCEL NAVAREA I 115/09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 141/09
2. Zona general	1. NAVAREA VII MESSAGES IN FORCE = 055, 060, 070, 072, 077, 078, 102, 104, 105, 111, 112, 113, 114, 126, 129, 137, 140 OF 2009.
3. Localidad	2. MESSAGES RE-ISSUED AS NOTICES TO MARINERS = NIL.
4. Número de la carta	3. MESSAGES ISSUED THIS WEEK = 140, 141 OF 2009.
5. Tema clave	4. MESSAGES CANCELLED THIS WEEK = 141 OF 2009.
6. Posición geográfica	5. CANCEL THIS MESSAGE.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 265/09
2. Zona general	NAVAREA II IN FORCE AT 02 SEP 09.
3. Localidad	2008 :017 - 112 - 239 - 241 - 254 - 258 - 259 - 260 - 263 - 264 - 265.
4. Número de la carta	1. ONLY THOSE LESS THAN 42 DAYS OLD ARE DAILY BROADCASTED ON SAFETYNET AT 1630 UTC.
5. Tema clave	2. NAVAREA II WARNINGS ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICES TO MARINERS (SECTION 1.2).
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

VARIOS

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 126/09
2. Zona general	CANCEL NAVAREA VII 100/09 BAIXO RIBEIRO LIGHT,
3. Localidad	NORMAL CONDITIONS RESTORED.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 74/09
2. Zona general	RADIO SERVICES.
3. Localidad	1. U.S. COAST GUARD WILL TERMINATE HF RADIOTELEX
4. Número de la carta	(SITOR) SERVICES FOR COLLECTION OF AMVER SHIP
5. Tema clave	POSITION REPORTS AND OF METEOROLOGICAL
6. Posición geográfica	OBSERVATION FROM:
7. Observaciones adicionales	A. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION ATLANTIC
8. Detalles de anulación	(CAMSLANT NMN) AND COMMUNICATIONS STATION
	KODIAK (NOJ) EFFECTIVE 312359 UTC MAR 09.
	B. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION PACIFIC
	(CAMSPAC NMC/NMO) AND COMMUNICATIONS STATION
	GUAM (NRV) WILL CONTINUE AT LEAST UNTIL
	302359 UTC SEP 09.
	AMVER AND NOAA METEOROLOGICAL REPORTS WILL
	CONTINUE TO BE RECEIVED AT NO CHARGE THRU
	SHIPCOM HF RADIOTELEX (NBDP) SERVICE VIA
	STATIONS KLB NEAR SEATTLE AND WLO NEAR MOBILE,
	ALABAMA, AND NOAA'S SEAS (SHIPBOARD
	ENVIRONMENTAL (DATA) ACQUISITION SYSTEM) PROGRAM
	THROUGH INMARSAT-C. AMVER REPORTS MAY ALSO BE
	SENT AT NO CHARGE THRU GLOBE WIRELESS. BROADCAST
	OF MARITIME SAFETY INFORMATION BY HF SITOR (HF
	NAVTEX) WILL NOT BE AFFECTED BY THIS ACTION
	2. CANCEL THIS MSG 010001 UTC OCT 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 30/09
2. Zona general	JAPAN, KYUSHU - EAST COAST.
3. Localidad	HYUGA NADA AND APPROACHES.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. SEARCH AND RESCUE EXERCISES BY AIRCRAFT. 2300
6. Posición geográfica	TO
7. Observaciones adicionales	1200 UTC DAILY 30 JUN, 01, 02, 06 TO 09, 13 TO
8. Detalles de anulación	16, 21
	TO 23 AND 27 TO 30 JUL 09 IN AREAS BOUNDED BY:
	A. 32-26.20N 131-46.85E,
	32-33.20N 132-09.85E,
	32-11.20N 132-13.85E,
	31-57.21N 132-00.85E,
	31-59.21N 131-35.85E.
	B. 31-23.21N 132-07.85E,
	32-09.21N 132-53.85E,
	32-35.83N 134-00.00E,
	31-52.91N 134-00.00E,
	30-48.21N 132-22.85E,
	31-04.21N 132-07.85E.
	2. CANCEL THIS MSG 301300 UTC JUL 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XV 55/09
2. Zona general	DUE TO TIME CHANGE CARRIED OUT 300001 UTC MAR 09
3. Localidad	CHILEAN STANDARD TIME HAS CHANGED TO TIME ZONE
4. Número de la carta	(UTC+4). VESSELS SHOULD COMPLY WITH REGULATIONS OF
5. Tema clave	NATIONAL MARITIME AUTHORITY IN THE FOLLOWING WEB
6. Posición geográfica	SITE: WWW.SHOA.MIL.CL
7. Observaciones adicionales	(SERVICIOS/RADIOAVISOS/RADIOWARNINGS/PROVISIONS OF
8. Detalles de anulación	THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY). ALL VESSELS ARE
	REQUESTED TO SEND IN CLEAR TEXT, WIND, SEA AND
	ATMOSPHERIC PRESSURE REPORTS, TO CHILREP.

PROBLEMAS RELATIVOS A LAS CNE

Elemento del mensaje	Ejemplo
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 89/09
2. Zona general	GULF OF MEXICO.
3. Localidad	NEW ORLEANS TO JACKSONVILLE.
4. Número de la carta	DUE TO A PRODUCTION PROBLEM THAT HAS CAUSED
5. Tema clave	DISPLACED FEATURES, IT HAS BEEN DETERMINED THAT
6. Posición geográfica	ELECTRONIC NAUTICAL CHART US2GC12M (NEW ORLEANS
7. Observaciones adicionales	TO JACKSONVILLE) IS NOT TO BE USED FOR NAVIGATION
8. Detalles de anulación	OR SITUATIONAL AWARENESS.
	A REVIEW IS IN PROCESS TO ADDRESS THIS SITUATION.

ZONAS DE PESCA A EVITAR

Elemento del mensaje	Ejemplo
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 445/09
2. Zona general	LIGURIAN SEA.
3. Localidad	1. FISHING OPERATIONS 031000 UTC THRU 152000 UTC
4. Número de la carta	AUG BY F/V TRAWLER IN AREA BOUND BY:
5. Tema clave	A. 43-20N 009-27E.
6. Posición geográfica	B. 42-46N 008-40E.
7. Observaciones adicionales	C. 43-37N 008-40E.
8. Detalles de anulación	D. 43-38N 007-53E.
	E. 44-20N 008-53E.
	F. 43-53N 009-27E.
	WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL THIS MSG 152100 AUG 09.

SITIO EN LA RED FUERA DE SERVICIO

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 43/09
2. Zona general	NAVAREA VIII WEBSITE.
3. Localidad	1. NAVAREA VIII WEBSITE UNUSABLE
4. Número de la carta	122300 UTC TO 132300 UTC NOV.
5. Tema clave	FOR URGENT SERVICE, CONTACT NAVAREA VIII,
6. Posición geográfica	PHONE: 91 135 274 7365,
7. Observaciones adicionales	FAX: 91 135 274 8373,
8. Detalles de anulación	E-MAIL: INHO_MARINESAFETY@DATAONE.IN.
	2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC NOV 09.

8 RADIOAVISOS Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS

8.1 Transmisión de radioavisos y boletines meteorológicos y marinos (aplicación del SMSSM)

8.1.1 La aplicación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) prescrita por las disposiciones relativas a radiocomunicaciones de las enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS y compatible con las mismas, a través del servicio NAVTEX, el servicio internacional SafetyNET y el servicio de transmisión de ISM en ondas decamétricas.

Principios

8.1.2 Los principios relativos a la elaboración y emisión de radioavisos y boletines meteorológicos y marinos son los siguientes:

- .1 a efectos de la elaboración y emisión de radioavisos meteorológicos y de la elaboración y emisión regulares de boletines meteorológicos y marinos, los océanos y mares se dividen en zonas de las cuales se responsabilizan los servicios meteorológicos nacionales.
- .2 las zonas de responsabilidad, en su conjunto, cubren totalmente los océanos y los mares a través de la información meteorológica que figura en los radioavisos y en los boletines meteorológicos y marinos.
- .3 la emisión de radioavisos meteorológicos y de boletines regulares de meteorología marítima para las zonas que el sistema NAVTEX no cubre se realizará a través del servicio internacional SafetyNET para la recepción de información sobre seguridad marítima (ISM) en cumplimiento del capítulo IV del Convenio SOLAS (Radiocomunicaciones), enmendado.

Nota: asimismo, es posible que los servicios meteorológicos nacionales tengan que elaborar y/o emitir radioavisos y pronósticos regulares para transmitirlos a través de un servicio de información sobre seguridad marítima por impresión directa en ondas decamétricas, a los buques que navegan exclusivamente en determinadas zonas donde se preste dicho servicio.

- .4 La elaboración y emisión de radioavisos y de boletines meteorológicos y marinos para las distintas zonas de responsabilidad se coordinan siguiendo los procedimientos mencionados en el Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) y la Guía de los Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 471), y se resumen en la sección siguiente.
- .5 La eficacia y utilidad de la transmisión de radioavisos y de boletines meteorológicos y marinos se supervisan a partir de las opiniones e informes de los navegantes.
- .6 Las transmisiones de información sobre seguridad marítima las supervisa el servicio emisor responsable de las mismas a fin de garantizar su exactitud e integridad.

8.2 Procedimientos

Definiciones

8.2.1 Un "servicio preparatorio" es un servicio meteorológico nacional que asume la doble responsabilidad de elaborar los pronósticos y radioavisos para parte, o el conjunto, de un zona de información sobre seguridad marítima (ISM) designada, en el marco del sistema de la OMM para la difusión de pronósticos y radioavisos meteorológicos a la navegación, en virtud del SMSSM, y de trasladarlos al servicio emisor pertinente.

8.2.2 Un "servicio emisor" es un servicio meteorológico nacional que asume la responsabilidad de garantizar que los pronósticos y radioavisos meteorológicos a la navegación se transmitan a través de Inmarsat y del servicio SafetyNET a la zona designada para la cual el servicio aceptó la responsabilidad en virtud de las prescripciones de transmisión del SMSSM. El servicio emisor se encarga de elaborar un boletín completo basándose en la información facilitada por los servicios preparatorios que le están vinculados, y de insertar el correspondiente epígrafe LIG, como se especifica en el anexo 4 b) del Manual del servicio internacional SafetyNET. El servicio emisor es también responsable de supervisar las transmisiones de información en su zona de responsabilidad asignada.

Elaboración y emisión de boletines meteorológicos y marinos

8.2.3 Los boletines meteorológicos y marinos incluirán los siguientes elementos en el orden especificado a continuación:

- .1 Parte I: Avisos de temporal;
- .2 Parte II: Sinopsis de las principales características del mapa meteorológico de superficie y, en la medida de lo posible, de las principales características de las condiciones correspondientes de la superficie del mar; y
- .3 Parte III: Pronósticos.

8.2.4 Los boletines meteorológicos y marinos podrán incluir, además, las siguientes partes:

- .1 Parte IV: Análisis y/o pronóstico en formato IAC FLEET;
- .2 Parte V: Selección de informes de estaciones marítimas; y
- .3 Parte VI: Selección de informes de estaciones terrenas.

Notas: 1) Los informes que se incluyen en la parte VI deberían ser para una selección fija de estaciones en un orden establecido.

- 2) Las partes IV, V y VI podrán transmitirse a otra hora prevista.

8.2.5 En la zona o zonas en las cuales un servicio emisor haya asumido la responsabilidad, el servicio debería seleccionar la estación terrena costera apropiada para prestar servicio a dicha zona. En particular, se deberían adoptar los siguientes procedimientos:

- .1 Para transmisiones programadas: se deberían emitir como mínimo a través de un único satélite designado para tal efecto, de conformidad con un programa preestablecido o coordinado por la OMM.

- .2 Para transmisiones no programadas: se deberían emitir en el marco del servicio SafetyNET a través de todos los satélites oceánicos de Inmarsat que cubran la zona de responsabilidad del servicio emisor.

8.2.6 Los boletines meteorológicos y marinos se elaborarán y emitirán como mínimo dos veces al día.

8.2.7 Los boletines meteorológicos y marinos se emitirán a una hora programada y en el orden siguiente: parte I, seguida inmediatamente de la parte II y a continuación de la parte III. Se ha elaborado un programa de las horas de inicio de la transmisión de estos boletines con respecto a todas las zonas ISM y las ETC que operan en dichas zona, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las horas sinópticas de la OMM fijadas para las observaciones, el análisis de datos y la elaboración de pronósticos. Además, como estos programas de transmisión para el servicio internacional SafetyNET tienen que coordinarse bajo los auspicios de la OMM, en colaboración con otras organizaciones como la OHI, los servicios emisores no deberían modificar unilateralmente estos programas coordinados y publicados, ni solicitar a la OMM que efectúe modificaciones con frecuencia.

8.2.8 Los servicios emisores han de garantizar que en todos los radioavisos y pronósticos que vayan a ser transmitidos por una ETC se adopta el formato correcto de direccionamiento de los mensajes LIG.

8.2.9 Los radioavisos se emitirán en lenguaje sencillo. Las sinopsis y los pronósticos deberían emitirse en un lenguaje sencillo, aunque podrán utilizarse algunas abreviaturas, especialmente cuando es necesario reducir el tamaño de un boletín a fin de retransmitirlo por un sistema de poca anchura de banda, como el servicio NAVTEX (véase el párrafo 8.2.13).

8.2.10 Los avisos, las sinopsis y los pronósticos que se vayan a emitir por el servicio internacional SafetyNET y por el servicio internacional NAVTEX se transmitirán en inglés.

Nota: además, si un servicio meteorológico nacional desea emitir radioavisos y pronósticos a fin de cumplir las obligaciones nacionales estipuladas en el Convenio SOLAS, la transmisión de los mismos podrá efectuarse en otros idiomas. Dichas transmisiones formarán parte de un servicio nacional SafetyNET o NAVTEX.

8.2.11 A fin de garantizar la integridad de los radioavisos y pronósticos recibidos por los navegantes, es esencial que los servicios emisores supervisen las transmisiones que ellos generan. Esta labor es especialmente importante en un sistema altamente automatizado que depende de la observación estricta del procedimiento y el formato a seguir. Esto puede conseguirse habilitando en el servicio emisor una instalación receptora de mensajes LIG.

Nota: todos los servicios emisores podrán utilizar el receptor LIG para determinar lo siguiente:

- 1) Que el mensaje se ha transmitido;
- 2) Que el mensaje se recibe correctamente;
- 3) Que los mensajes de anulación se ejecutan adecuadamente; y
- 4) La causa de todo retraso injustificado en la transmisión del mensaje.

8.2.12 En el texto de la sinopsis se deberá evitar, en la medida de lo posible, el uso de terminología técnica.

8.2.13 La terminología utilizada en los boletines de terminología marítima deberá corresponderse con la de la lista multilingüe de términos utilizados en boletines meteorológicos y marinos, que figura en el Apéndice I.2 del Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) y en el Anexo 2.B de la Guía de los Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 471). En el Apéndice II.2 del Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) figuran directrices específicas para el servicio NAVTEX, incluida una lista de abreviaturas de uso común en los mensajes meteorológicos marinos. La lista de abreviaturas de uso común también figura en el párrafo 8.6 del presente documento.

8.3 Radioavisos

8.3.1 Los radioavisos se emitirán en caso de vientos duros y muy duros (fuerza 8 ó 9 en la escala Beaufort), temporales (fuerza 10 o superior en la escala Beaufort) y ciclones tropicales (huracanes en el Atlántico norte y en el noroeste del Pacífico, tifones en el oeste del Pacífico, ciclones en el océano Índico y ciclones de naturaleza similar en otras regiones).

8.3.2 La emisión de radioavisos para vientos fuertes (de fuerza 7 en la escala Beaufort) es opcional.

8.3.3 Los radioavisos de vientos, temporales y ciclones tropicales deberán comprender los siguientes elementos en el orden especificado a continuación:

- .1 tipo de radioaviso;
- .2 fecha y hora de referencia en UTC;
- .3 tipo de perturbación (por ejemplo, baja presión, huracán, etc.), indicando la presión central en hectopascales;
- .4 situación de la perturbación en latitud y longitud o con referencia a marcas bien conocidas;
- .5 dirección y velocidad del desplazamiento de la perturbación;
- .6 extensión de la zona afectada;
- .7 velocidad o fuerza y dirección del viento en las zonas afectadas;
- .8 estado de la mar y el oleaje en la zona afectada;
- .9 otros datos pertinentes, como los posibles puntos futuros de la perturbación.

Los puntos .1, .2, .4, .6 y .7 enumerados *supra* siempre se incluirán en los radioavisos.

8.3.4 Cuando se emitan radioavisos que informan de más de una perturbación o sistema de presión, éstos se describirán en orden de peligrosidad.

8.3.5 Los radioavisos serán lo más breves posible y, al mismo tiempo, claros y concisos.

8.3.6 En el radioaviso se indicará la hora en que se registró por última vez un ciclón tropical o tormenta extratropical en un lugar determinado.

8.3.7 Los radioavisos se emitirán tan pronto como sea necesario y se transmitirán inmediatamente después de que se hayan recibido, repitiendo dicha operación seis minutos más tarde, cuando se trate de una transmisión no programada.

8.3.8 Cuando no resulte necesario emitir ningún radioaviso de vientos, temporales o ciclones tropicales, este hecho se indicará claramente en la parte I de todos los boletines meteorológicos y marinos.

8.3.9 Los radioavisos se actualizarán siempre que sea necesario y después se emitirán inmediatamente.

8.3.10 Los radioavisos seguirán vigentes hasta que se modifiquen o anulen.

8.3.11 Los radioavisos emitidos como parte I de un boletín programado no tendrán que volver a transmitirse seis minutos más tarde.

8.3.12 También se emitirán, según sea necesario, radioavisos que informen de otras situaciones de riesgo, como visibilidad reducida, mala mar (mucho oleaje, riesgo de olas erráticas, etc.), acumulación de hielo, etc.

8.4 Sinopsis

8.4.1 La sinopsis que se facilite en la parte II de los boletines meteorológicos y marinos comprenderá los siguientes elementos en el orden indicado a continuación:

- .1 fecha y hora de referencia en UTC;
- .2 sinopsis de las principales características del mapa meteorológico de superficie, y
- .3 dirección y velocidad de desplazamiento de las perturbaciones tropicales y sistemas de presión significativos.

8.4.2 Las características esenciales del estado de la mar (mar de fondo y oleaje) deberían incluirse en la sinopsis siempre que se disponga de esta información; además de las características de cualquier otro elemento de la superficie marítima (hielos flotantes, corrientes, etc.) si se estima viable y significativo.

8.4.3 Debería hacerse una descripción de las perturbaciones tropicales y los sistemas de baja presión significativos que afecten o puedan afectar una determinada zona dentro o cerca del periodo de validez de un pronóstico; asimismo, deberían incluirse la presión central y/o la intensidad, el lugar, el desplazamiento y los cambios de intensidad para cada sistema; los frentes significativos, los centros de alta presión; las vaguadas y las crestas deberán incluirse siempre que ello aclare la situación meteorológica.

8.4.4 La dirección y la velocidad de desplazamiento de las perturbaciones tropicales y los sistemas de presión significativos deberían indicarse en puntos del compás y metros por segundo o nudos.

8.4.5 Se indicarán las unidades que se utilizan para indicar la velocidad de desplazamiento de los sistemas.

8.5 Pronósticos

8.5.1 Los pronósticos que se transmiten en la parte III de los boletines meteorológicos y marinos comprenderán los siguientes aspectos en el orden especificado a continuación:

- .1 el periodo de validez del pronóstico,
- .2 el nombre o designación de la zona o zonas objeto del pronóstico dentro de la zona de ISM principal, y
- .3 una descripción de los siguientes elementos:
 - i) velocidad o fuerza del viento y dirección,
 - ii) estado del mar (altura significativa de ola/mar total);
 - iii) visibilidad cuando el pronóstico no alcanza a 5 millas marinas; y
 - iv) acumulación de hielo, cuando proceda.

8.5.2 Los pronósticos deberían indicar los cambios significativos previstos durante el periodo de validez de los mismos, e igualmente los factores meteorológicos significativos, como las precipitaciones heladas, de nieve o de lluvia, y una perspectiva para un periodo de más de 24 horas. Además, cuando sea posible también deberían incluirse fenómenos como rompientes, mar encontrado, y olas anormales.

8.5.3 El periodo de validez debería indicarse en número de horas desde la emisión del pronóstico o por la fecha y hora en UTC, del comienzo y final de dicho periodo.

8.5.4 Se deberían utilizar los siguientes términos descriptivos para la visibilidad:

- i) muy reducida (menos de 0,5 millas marinas)
- ii) reducida (0,5 a 2 millas marinas)
- iii) moderada (2 a 5 millas marinas)
- iv) buena (más de 5 millas marinas)

8.6 Abreviaturas de uso común en el servicio internacional NAVTEX

Términos completos	Abreviatura NAVTEX	Términos completos	Abreviatura NAVTEX
North or Northerly (Norte)	N	Slowly (Lentamente)	SLWY
Northeast or Northeasterly (Noreste)	NE	Quickly (Rápidamente)	QCKY
East or Easterly (Este)	E	Rapidly (Rápidamente)	RPDY
Southeast or Southeasterly (Sureste)	SE	Knots (Nudos)	KT
South or Southerly (Sur)	S	Km/h (km/h)	KMH
Southwest or Southwesterly (Sureste)	SW	Nautical miles (Millas náuticas)	NM
West or Westerly (Oeste)	W	Metres (Metros)	M
Northwest or Northwesterly (Noroeste)	NW	HectoPascal (HectoPascuales)	HPA
Decreasing (Disminuyendo)	DECR	Meteo... (Meteo...)	MET
Increasing (Aumentando)	INCR	Forecast (Predicción/pronóstico)	FCST
Variable (Variable)	VRB	Further outlooks (Evolución probable)	TEND
Becoming (Evolucionando)	BECMG	Visibility (Visibilidad)	VIS
Locally (Localmente)	LOC	Slight (Leve)	SLGT o SLT
Moderate (Moderado)	MOD	Quadrant (Cuadrante)	QUAD
Occasionally (Ocasionalmente)	OCNL	Possible (Posible)	POSS
Scattered (Disperso)	SCT	Probability/Probable (Probabilidad/probable)	PROB
Temporarily/Temporary (Temporalmente/temporal)	TEMPO	Significant (Importante)	SIG
Isolated (Aislado)	ISOL	No change (Ningún cambio)	NC
Frequent/Frequency (Frecuente/frecuencia)	FRQ	No significant change (Ningún cambio significativo)	NOSIG
Showers (Aguaceros)	SHWRS o SH	Following (Siguiendo)	FLW
Cold Front (Frente frío)	C-FRONT o CFNT	Next (Próximo)	NXT
Warm Front (Frente caliente)	W-FRONT o WFNT	Heavy (Fuerte)	HVY
Occlusion Front (Frente de oclusión)	O-FRONT o OFNT	Severe (Severo)	SEV o SVR

Weakening (Debilitándose)	WKN	Strong (Fuerte)	STRG
Building (Formándose)	BLDN	From (Procedente de)	FM
Filling (Colmándose)	FLN	Expected (Previsto)	EXP
Deepening (Profundizando)	DPN	Latitude/Longitude (Latitud/longitud)	LAT/LONG
Intensifying/Intensify (Intensificándose /intensificar)	INTSF	Filling (Colmándose)	FLN
Improving/Improve (Mejorando/mejorar)	IMPR	Deepening (Profundizándose)	DPN
Stationary (Estacionario)	STNR	Intensifying/Intensify (Intensificándose/ intensificar)	INTSF
Quasi-Stationary (Casi estacionario)	QSTNR	Improving/Improve (Mejorando/mejorar)	IMPR
Moving/Move (Desplazándose/ desplazarse)	MOV o MVG	Stationary (Estacionario)	STNR
Veering (Cambio de dirección (en el sentido de las agujas del reloj))	VEER	Quasi-Stationary (Casi estacionario)	QSTNR
Backing (Cambio de dirección (en sentido contrario de las agujas del reloj))	BACK	Moving/Move (Desplazándose/ desplazarse)	MOV o MVG

8.7 Delimitación de las zonas METAREA



Figura 4: Zonas METAREA para la coordinación y difusión de radioavisos y pronósticos meteorológicos en el marco del SMSSM

La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.

9 NOTIFICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

9.1 Las comunicaciones relativas a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como los alertas de socorro, la coordinación de las operaciones, las comunicaciones locales y las señales de determinación de la situación no se transmitirán nunca como ISM, incluso si (en el caso de algunos alertas costera-buques) se transmiten por el servicio internacional SafetyNET o NAVTEX, que también se utilizan para transmitir ISM. Por consiguiente, la presente orientación no es aplicable a estas comunicaciones.

9.2 No obstante, las operaciones de búsqueda y salvamento pueden requerir la difusión de ISM en la categoría de radioavisos náuticos, como se describe en el párrafo 4.2.2.6.

10 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA DEL MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACION SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

10.1 Las propuestas de enmienda o de mejora al servicio de información sobre seguridad marítima deberían presentarse al Comité de Seguridad Marítima para que lo evalúe a través del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento.

10.2 Dependiendo de la naturaleza de las enmiendas propuestas, se debería solicitar la aprobación de la OHI, la OMM, la IMSO y la UIT y la participación activa de otros órganos, según sea necesario.

10.3 Se considera que es necesaria la participación activa de la OHI, la OMM, la IMSO y la UIT a fin de coordinar las transmisiones de toda la información sobre seguridad marítima.

10.4 Las enmiendas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima se notificarán a todas las Partes interesadas con 12 meses de antelación como mínimo, y entrarán en vigor el 1 de enero del año siguiente.
