|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-15)Ginebra, 2-27 de noviembre de 2015** |  |
| **UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES** |
|  |  |
| **SESIÓN PLENARIA** | **Documento 13-S** |
| **24 de junio de 2015** |
| **Original: inglés** |
| Nota del Secretario General |
| postura de la OMI acerca de los PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-15 SOBRE ASUNTOS RELATIVOS A SERVICIOS MARÍTIMOS |
|  |

Tengo el honor de señalar a la atención de la Conferencia, a petición de la Organización Marítima Internacional (OMI), el documento informativo anexo.

 Houlin ZHAO
 Secretario General

Generalidades

Más del 90% del comercio mundial se transporta por mar. Este porcentaje equivale a un total de 7 500 millones de toneladas (32 billones de toneladas-millas), de las que alrededor de un 33% es petróleo, un 27% son productos a granel (minerales, carbón, grano y fosfatos) y el 40% restante está compuesto de carga general. La actividad de esta flota de buques mercantes genera a la economía mundial unos ingresos anuales estimados de 380 000 millones de dólares de los Estados Unidos en concepto de fletes, lo que equivale a un 5% del comercio mundial total.

El sector emplea a más de 1,2 millones de marinos.

Punto 1.1 del orden del día

1.1 examinar atribuciones adicionales de espectro al servicio móvil a título primario e identificar bandas de frecuencias adicionales para las telecomunicaciones móviles internacionales (IMT) así, como las disposiciones transitorias conexas, para facilitar el desarrollo de aplicaciones terrenales móviles de banda ancha, de conformidad con la Resolución **233 (CMR‑12)**;

 Antecedentes

El examen de las siguientes bandas de frecuencias preocupa en gran manera a la comunidad marítima:

 1) 406-406,1 MHz, que utiliza Cospas-Sarsat;

 2) 1 518-1 559 MHz, que utilizan las terminales de satélite instaladas a bordo de los buques que se rigen por el Convenio SOLAS;

 3) 1 559-1 610 MHz, que utiliza el servicio de radionavegación por satélite;

 4) 1 626,5-1 660,5 MHz, que utilizan las terminales de satélite instaladas a bordo de los buques que se rigen por el Convenio SOLAS;

 5) 1 668‑1 675 MHz, utilizada como enlace ascendente emparejada con la banda de enlace descendente 1 518-1 525 MHz para las comunicaciones por satélite;

 6) 2 900‑3 100 MHz, que utiliza el servicio de radionavegación marítima (radar de banda S); y

 7) 3 400-4 200 MHz, que utilizan parcialmente los enlaces de conexión de Inmarsat.

 El radar de banda S es especialmente importante para la seguridad de la navegación (servicio de salvaguardia de la vida) y para su uso en condiciones meteorológicas adversas como, por ejemplo, fuertes lluvias. Los anteriores estudios del UIT-R sobre el uso compartido de bandas para los valores comprendidos entre 2 900 y 3 100 MHz han perdido su validez, ya que no tuvieron en cuenta el equipo de nueva generación.

 Postura de la OMI

 Excluir las bandas de frecuencias 406-406,1 MHz, 1 518‑1 559 MHz, 1 559‑1 610 MHz, 1 626,5‑1 660,5 MHz, 1 668‑1 675 MHz, 2 900‑3 100 MHz y 3 400‑4 200 MHz, o cualquier otra banda de frecuencias utilizada por los sistemas de seguridad marítima, como bandas candidatas de conformidad con el punto 1.1 del orden del día de la CMR‑15, debido a las posibles repercusiones negativas para la seguridad marítima y el movimiento eficaz del comercio internacional.

 En caso de que se decida seleccionar la banda de frecuencias 2 700‑2 900 MHz como banda candidata de conformidad con el punto 1.1 del orden del día de la CMR‑15, la OMI pide a la UIT que evalúe el efecto de la banda 2 900‑3 100 MHz, incluida la coexistencia consiguiente entre distintos tipos de radares en que puede traducirse la posible utilización de telecomunicaciones móviles internacionales entre 2 700-2 900 MHz.

 Garantizar que las emisiones de telecomunicaciones móviles internacionales que operen en bandas adyacentes a las bandas de frecuencias mencionadas no afecten a la operación de los sistemas marítimos existentes.

Punto 1.8 del orden del día

1.8 examinar las disposiciones relativas a las estaciones terrenas situadas a bordo de barcos (ETB), basándose en los estudios realizados de conformidad con la Resolución **909 (CMR‑12)**;

 Antecedentes

 En la actualidad, unos 12 000 buques utilizan terminales de apertura muy pequeña para las comunicaciones de banda ancha. Este servicio está limitado a distancias de la costa de 125 kilómetros para la banda de frecuencias de 14-14,5 GHz y 300 kilómetros para la banda de 5 925‑6 425 MHz, de conformidad con la Resolución **902 (CMR‑03)**. El objetivo de este punto del orden del día es examinar las disposiciones relativas a las estaciones terrenas a bordo de buques (ESV). Los buques necesitan especialmente la comunicación por banda ancha cuando entran y salen de los puertos a fin de, por ejemplo:

 1) sincronizar las bases de datos;

 2) transmitir de forma electrónica documentos de entrada y salida del puerto, lo cual está armonizado por el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de la OMI (Convenio de facilitación), entre otros, y de conformidad con el concepto de ventanilla única marítima para mejorar la eficacia de las operaciones portuarias; y

 3) permitir que la tripulación se comunique con sus familias.

 Postura de la OMI

 La OMI pide que las modificaciones de la Resolución **902 (CMR-2003)** permitan que la gente de mar utilice las ESV de forma sencilla y directa más cerca de la costa, de conformidad con los resultados de los estudios encaminados a mantener la compatibilidad con otros servicios que podrían verse afectados.

Punto 1.12 del orden del día

1.12 considerar una ampliación de la actual atribución mundial al servicio de exploración de la Tierra por satélite (activo) en la banda de frecuencias 9 300-9 900 MHz, de hasta 600 MHz, en las bandas de frecuencias 8 700-9 300 MHz y/o 9 900-10 500 MHz, de conformidad con la Resolución **651 (CMR‑12)**;

 Antecedentes

 Más de un millón de radares náuticos operan en la banda de frecuencias 9 200-9 500 MHz. Los respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR) del SMSSM operan también en esta banda de frecuencias que está incluida en la disposición número **31.2** del Artículo **31** del Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Apéndice **15** del Reglamento de Radiocomunicaciones, en el que se enumeran las frecuencias para las comunicaciones de socorro y seguridad marítimas del SMSSM y la protección contra interferencias perjudiciales. El servicio de radionavegación marítima en la banda de frecuencias 9 300-9 800 MHz está protegido por la disposición número **5.476A** del Reglamento de Radiocomunicaciones.

 Los anteriores estudios del UIT-R sobre el uso compartido de bandas para los valores comprendidos entre 9 200 y 9 500 MHz han perdido su validez, ya que no tuvieron en cuenta el equipo de nueva generación.

 Postura de la OMI

 La protección del servicio de radionavegación marítima que funciona en la banda de frecuencias 9 200-9 500 MHz es fundamental para la «seguridad de la navegación» y «la seguridad de la vida humana» y de conformidad con los números **1.59** y **4.10** del Reglamento de Radiocomunicaciones. La OMI pide que si la banda de 9 200-9 500 MHz se examina en el marco del punto 1.12 del orden del día, sobre el servicio de exploración de la Tierra por satélite (activo), se debe garantizar debidamente que no se produzca ningún posible efecto perjudicial en el transporte marítimo mundial.

Punto 1.14 del orden del día

1.14 considerar la posibilidad de establecer una escala de tiempo de referencia continua, ya sea a través de la modificación del tiempo universal coordinado (UTC) o mediante cualquier otro método y adoptar las medidas oportunas a ese fin de conformidad con la Resolución **653 (CMR‑12)**;

 Antecedentes

 Cuando se mide el tiempo con respecto a la rotación de la Tierra, éste corre ligeramente más lento que cuando se hace mediante relojes atómicos (utilizados en el Sistema mundial de navegación por satélite) y para corregir esta disparidad se añaden «segundos intercalares» cuando la diferencia se aproxima a un segundo. Esto ha ocurrido 26 veces en los últimos 40 años, más recientemente en junio de 2015. El tiempo corregido se conoce como tiempo universal coordinado (UTC) y las prescripciones relativas a la inserción del segundo intercalar se presentan en la Recomendación UIT-R TF.460-6.

 El UIT-R ha estado realizando trabajos sobre la futura eliminación de los segundos intercalares, lo que ocasionaría que el UTC se fuera desviando gradualmente del tiempo de rotación de la Tierra, sin limitación, pero todavía no se ha llegado a ningún acuerdo. La ventaja de eliminar el segundo intercalar radica en que se evitaría el coste y los trastornos relacionados con el ajuste del equipo, mientras que la desventaja sería que la definición del UTC cambiaría, lo que podría tener consecuencias reglamentarias.

 La OMI utiliza ampliamente el UTC en sus prescripciones y seguirá utilizándolo en el futuro.

 Algunos fabricantes han notificado problemas para actualizar el equipo a la hora de tener en cuenta los segundos intercalares.

 La navegación astronómica está prescrita por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, y es importante para la comunidad marítima, que requiere un tiempo basado en la rotación de la Tierra. La navegación por inercia, que utilizan actualmente los buques de las armadas y podrá introducirse en la marina mercante, requiere una referencia temporal exacta.

 La OMI reconoce que los distintos métodos para abordar este punto del orden del día presentan ventajas e inconvenientes, y recomienda a las Administraciones que los examinen teniendo en cuenta que la cuestión rebasa el ámbito marítimo.

 Postura de la OMI

 La OMI pide que se reconozca la importancia de los sistemas marítimos cuando se adopte una decisión sobre este punto del orden del día y se trate de reducir al mínimo las repercusiones para los servicios marítimos.

Punto 1.15 del orden del día

1.15 examinar la demanda de espectro para las estaciones de comunicación a bordo del servicio móvil marítimo con arreglo a la Resolución **358 (CMR‑12)**;

 Antecedentes

 Los Gobiernos Miembros de la OMI han identificado la necesidad de examinar la mejora y ampliación de las estaciones de comunicación a bordo del servicio móvil marítimo en las bandas de ondas decimétricas.

 Las comunicaciones a bordo por ondas decimétricas se utilizan mucho en los buques, incluidas las emergencias a bordo, lucha contra incendios, atraque, control de pasajeros, etc. Hay seis frecuencias basadas en una separación de canales de 25 kHz y cuatro frecuencias adicionales basadas en una separación de canales de 12,5 kHz, según lo previsto en la disposición número **5.287** del Reglamento de Radiocomunicaciones, pero estos canales no siempre están disponibles en todos los países y no son suficientes en todos los casos. La tecnología se define actualmente como FM analógica, de conformidad con lo dispuesto en la Recomendación UIT-R M.1174-2, la cual ha demostrado ser muy robusta en operaciones realizadas en buques de metal. Una revisión de esta Recomendación para introducir tecnologías digitales podría proporcionar más canales de voz en una frecuencia, pero hay que evaluar el funcionamiento en el entorno operacional junto con la compatibilidad con el equipo existente basado en una tecnología analógica.

 Las telecomunicaciones móviles internacionales también están autorizadas a utilizar esta banda de frecuencia, en virtud de la disposición **5.286AA** del Reglamento de Radiocomunicaciones y pueden ser una futura fuente de interferencia.

 Postura de la OMI

 La OMI apoya las medidas que harían más eficaz la utilización de la banda de frecuencias disponible para los sistemas de a bordo y recibiría con satisfacción una solución internacional para identificar los canales previstos en la disposición número **5.287** del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Punto 1.16 del orden del día

1.16 examinar las disposiciones reglamentarias y las atribuciones de espectro para permitir posibles nuevas aplicaciones de la tecnología de sistemas de identificación automática y posibles nuevas aplicaciones para mejorar las radiocomunicaciones marítimas de conformidad con la Resolución **360** **(CMR‑12)**;

 Antecedentes

 El Sistema de Identificación Automática (SIA) está aceptado y se utiliza ampliamente para el transporte marítimo, pero en algunas zonas del mundo la capacidad de los canales está llegando a su límite debido a la introducción de nuevas aplicaciones y el creciente número de dispositivos AIS, por ejemplo, para pesca y otras actividades de ocio. La continua introducción de nuevas aplicaciones necesitará que se disponga de nuevos canales, que la CMR-12 ha facilitado con fines de experimentación.

 La necesidad de intercambiar información digital (VDE) en el dominio marítimo, donde la banda móvil de ondas métricas desempeña una función primordial en la comunicación buque-buque y buque-costera, continúa aumentando.

 Un estudio realizado en 2008 en la zona de la bahía de Tokio (Tokio wan) indicó que se utilizaba el 27,4% de los intervalos del SIA. En 2012 se alcanzaron cargas del 38%. Este aumento del 10% en un plazo de cuatro años indica que en el Japón podría alcanzarse pronto el factor límite del 50% señalado en el Apéndice **18** (Gestión de la carga del enlace de datos en ondas métricas) de la Recomendación A‑124 de la AISM.

 Postura de la OMI

 No debería ser necesario introducir modificaciones en el equipo existente del SIA a bordo de los buques existentes. Debería permitirse que las aplicaciones nuevas que utilicen la tecnología SIA evolucionen, respaldadas por comunicaciones fundamentalmente en las nuevas frecuencias identificadas por la CMR-12, protegiendo al mismo tiempo la integridad de la finalidad operacional original del SIA en las frecuencias existentes del SIA. De este modo se abordarán también las preocupaciones sobre la congestión manifestadas anteriormente trasladando diversas aplicaciones a canales alternativos en la banda móvil de ondas métricas.

 La OMI apoya el concepto de sistema de intercambio de datos por ondas métricas, sin que la Organización se comprometa en cuanto a prescripciones futuras sobre el uso de la banda de frecuencias en ondas métricas.

Punto 2 del orden del día

2 examinar las Recomendaciones UIT-R revisadas e incorporadas por referencia en el Reglamento de Radiocomunicaciones, comunicadas por la Asamblea de Radiocomunicaciones de acuerdo con la Resolución **28 (Rev.CMR-03)**, y decidir si se actualizan o no las referencias correspondientes en el Reglamento de Radiocomunicaciones, con arreglo a los principios contenidos en el Anexo 1 a la Resolución **27 (Rev.CMR‑12)**;

 Antecedentes

 En el Reglamento de Radiocomunicaciones se incluyen mediante referencia varias recomendaciones. La OMI ha examinado todas ellas.

 Postura de la OMI

 La OMI ha estudiado las recomendaciones pertinentes y ha formulado observaciones sobre cada una de ellas, las cuales se reproducen en el Anexo 1. La OMI considera importante la incorporación por referencia debido al estrecho vínculo entre muchas de las Recomendaciones UIT-R relativas al equipo del SMSSM y su funcionamiento, y las normas de funcionamiento establecidas por la OMI. La OMI solicita una indicación temprana de cualquier cambio propuesto por la UIT al mecanismo de incorporación por referencia y a la lista de las recomendaciones incorporadas.

Punto 4 del orden del día

4 de conformidad con la Resolución **95 (Rev.CMR‑07)**, considerar las resoluciones y recomendaciones de las conferencias anteriores con miras a su posible revisión, sustitución o supresión;

 Antecedentes

 En el Reglamento de Radiocomunicaciones se incluyen mediante referencia varias resoluciones y recomendaciones. La OMI ha examinado todas ellas.

 Postura de la OMI

 La OMI ha estudiado las resoluciones y recomendaciones pertinentes y ha formulado las observaciones sobre ellas que figuran en el Anexo 2.

Punto 9 del orden del día

9 examinar y aprobar el informe del Director de la Oficina de Radiocomunicaciones, de conformidad con el Artículo 7 del Convenio:

9.1 sobre las actividades del Sector de Radiocomunicaciones desde la CMR-12;

9.2 sobre las dificultades o incoherencias observadas en la aplicación del Reglamento de Radiocomunicaciones; y

9.3 sobre acciones en respuesta a la Resolución **80 (Rev.CMR-07)**;

Punto 9.1 del orden del día (tema 9.1.1)

 Antecedentes

 En virtud del punto 9.1 del orden del día (cuestión 9.1.1), se invita al UIT-R a estudiar la protección de los sistemas que operan en el servicio móvil marítimo por satélite en la banda de frecuencias 406‑406,1 MHz, de conformidad con la Resolución **205 (Rev.CMR‑12)**.

 La RLS de 406 MHz del sistema por satélite de Cospas-Sarsat es un dispositivo de alerta de socorro obligatorio a bordo de los buques que se rigen por el Convenio SOLAS, que a menudo se lleva como medio secundario de alerta. Los buques no regidos por el Convenio SOLAS suelen llevarlo como dispositivo primario de alerta fuera de la zona marítima A1.

 Existen pruebas de que la potencia necesaria de salida del transmisor de dicha RLS de 406 MHz Cospas-Sartat (junto con los otros dispositivos ELT y PLB) es superior al valor mínimo del proyecto del sistema, aparentemente, a causa de otras emisiones desde fuera y dentro de la banda de frecuencia.

 Además de los sistemas UWB y de TV por cable, se están elaborando planes para los sistemas de transmisión por cable eléctrico que operen en una banda de frecuencias de hasta 470 MHz, los cuales podrían producir interferencias en banda con el sistema de Cospas-Sarsat.

 Las bandas de frecuencias propuestas para su utilización con fines de protección pública y operaciones de socorro en caso de catástrofe (PPDR), en relación con el punto 1.3 del orden del día, incluyen una banda de 380-470 MHz que también puede producir interferencias en banda con el sistema de Cospas-Sarsat.

 Existe también la posibilidad de desarrollar sistemas IMT que funcionen en la banda 410-430 MHz, que podría causar un aumento de las emisiones fuera de banda en la banda 406-406,1 MHz.

 Postura de la OMI

 Es fundamental proteger la banda de frecuencias 406-406,1 MHz del SMS de emisiones que degraden el funcionamiento de los transpondedores y receptores de satélite en 406 MHz, con el riesgo de que impidan la detección de señales de radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS).

Punto 9.1 del orden del día (tema 9.1.6)

 Antecedentes

 En virtud del punto 9.1 del orden del día (cuestión 9.1.6), se invita al UIT-R a que examine las definiciones de servicio fijo, estación fija y estación móvil, de conformidad con la Resolución **957 (CMR-12)**.

 En el marco de este punto del orden del día, se invita al UIT-R a que examine las definiciones de servicio fijo, estación fija y estación móvil que figuran en el Artículo 1 del Reglamento de Radiocomunicaciones, con miras a introducir posibles modificaciones. Además, también se invita al UIT-R a que estudie las posibles repercusiones sobre los procedimientos reglamentarios del Reglamento de Radiocomunicaciones (coordinación, notificación e inscripción) y el impacto sobre las actuales asignaciones de frecuencias de otros servicios que vengan derivados de las posibles modificaciones de las definiciones que figuran en el Artículo 1.

 Postura de la OMI

 Garantizar que las medidas que se adopten en la CMR‑15 en relación con este punto del orden del día no inciden negativamente en los servicios marítimos y las aplicaciones marítimas.

Punto 10 del orden del día

10recomendar al Consejo los puntos que han de incluirse en el orden del día de la próxima CMR, y formular opiniones sobre el orden del día preliminar de la conferencia subsiguiente y sobre los posibles órdenes del día de futuras conferencias, de conformidad con el Artículo 7 del Convenio;

 Antecedentes

 La Resolución **808 (CMR-12)**, en la que figura el orden del día preliminar de la CMR‑18, incorpora, como punto 2.1 que ha de incluirse en el orden del día para dicha conferencia, el examen de las medidas reglamentarias, incluidas las atribuciones de espectro, para respaldar la modernización del SMSSM y la aplicación de la navegación-e, de conformidad con la Resolución **359 (CMR-12)**.

 Debido a la complejidad de los trabajos relativos al examen del SMSSM, la OMI tiene previsto terminar el plan de modernización del SMSSM en 2018. Se espera que la primera etapa sobre los futuros trabajos, que consistirá en la implantación de la navegación electrónica, se produzca en el periodo de 2016 a 2019. Habida cuenta de lo anterior, no se prevé que sea posible definir medidas reglamentarias definidas antes de la CMR‑18.

 Si bien no está directamente relacionado con la modernización del SMSSM, la OMI ha recibido una solicitud para introducir un nuevo proveedor de servicios de satélite en el SMSSM. Si se reconoce un nuevo proveedor de servicios de satélite para la utilización del SMSSM, la UIT habrá de considerar las medidas reglamentarias consiguientes.

 En el momento de reconocer un nuevo proveedor de servicios de satélite para utilizar el SMSSM, la OMI es partidaria de que se incluya un punto del orden del día de una futura conferencia para examinar las medidas reglamentarias consiguientes a este respecto.

 Proyecto de postura de la OMI

 Por determinar.

NOTA – Se ha encargado al Grupo mixto de Expertos OMI/UIT sobre asuntos de radiocomunicaciones marítimas que estudie las cuestiones relacionas con el punto 10 del orden del día de la CMR‑15, habida cuenta de las propuestas enviadas a la CMR‑15, en su reunión del 5 al 9 de octubre de 2015. El Comité de Seguridad Marítima ha autorizado al Grupo de Expertos a transmitir información adicional sobre la postura de la OMI relativa a la CMR‑15 directamente a la UIT para que la examine la Conferencia.

ANEXO 1

RECOMENDACIÓN UIT-R M.476-5

Equipos telegráficos de impresión directa en el servicio móvil marítimo[[1]](#footnote-1)\*\*

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1970-1974-1978-1982-1986-1995)

La OMI ya no la necesita y probablemente la comunidad marítima ya no la necesite tampoco.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.489-2

Características técnicas de los equipos de radiotelefonía de ondas métricas utilizados en el servicio móvil marítimo con una separación de 25 kHz entre canales adyacentes

(1974-1978-1995)

La OMI necesita esta Recomendación para apoyar las prescripciones del Capítulo IV del Convenio SOLAS en relación con el equipo que se debe llevar a bordo, y la necesita la comunidad marítima en general. Es probable que se siga necesitando en el futuro.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.492-6

Procedimientos de explotación para la utilización de equipos telegráficos de impresión directa en el servicio móvil marítimo

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1974-1978-1982-1986-1990-1992-1995)

En la actualidad la OMI la necesita para apoyar la prescripción del Capítulo IV del Convenio SOLAS relacionada con el equipo de IDBE que ha de llevarse a bordo, aunque el sistema se utiliza muy poco.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.541-9

Procedimientos operacionales para la utilización de equipos de llamada
 selectiva digital en el servicio móvil marítimo

Cuestión UIT-R 9/8

(1978-1982-1986-1990-1992-1994-1995-1996-1997-2004)

La OMI necesita esta Recomendación y es probable que se siga necesitando en el futuro.

RECOMENDAcIÓN UIT-R M.585-6

Asignación y utilización de las identidades del servicio móvil marítimo

(1982-1986-1990-2003-2007-2009-2012)

Necesaria para la comunidad marítima y útil para la OMI.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.625-3

Equipos telegráficos de impresión directa que emplean la identificación automática en el servicio móvil marítimo[[2]](#footnote-2)\*\*

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1986-1990-1992-1995)

En la actualidad la OMI la necesita para apoyar la prescripción del Capítulo IV del Convenio SOLAS relacionada con el equipo de IDBE que ha de llevarse a bordo, aunque este sistema se usa muy poco.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.633-4

Características de transmisión de un sistema de radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) que utiliza un sistema de satélites en la banda de 406 MHz

(1986-1990-2000-2004-2010)

La OMI la utiliza para apoyar las normas de funcionamiento de las RLS.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.690-1

Características técnicas de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) que funcionan con frecuencias portadoras de 121,5 MHz y 243 MHz

(Cuestión UIT-R 31/8)

(1990-1995)

La OMI la necesita para definir las características de la señal de radiorrecalada para la RLS satelitaria prescrita en el Capítulo IV del Convenio SOLAS. Es probable que la comunidad marítima la siga utilizando durante cierto tiempo para las RLS y los dispositivos de hombre al agua.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1084-4

Soluciones provisionales para utilización más eficaz de la banda 156‑174 MHz por las estaciones del servicio móvil marítimo

(Cuestión UIT-R 96/8)

(1994-1995-1997-1998-2001)

La OMI la utiliza para describir los canales de ondas métricas.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1171

Procedimientos de radiotelefonía en el servicio móvil marítimo

(1995)

La OMI y la comunidad marítima la necesitarán mientras las estaciones costeras ofrezcan un servicio público de correspondencia. No obstante, el número de estas estaciones costeras va en descenso.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1172

Abreviaturas y señales diversas que habrán de utilizarse para las radiocomunicaciones en el servicio móvil marítimo

(1995)

La OMI ya no la necesita dado que utiliza las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas, pero la comunidad marítima sí la necesita.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1173

Características técnicas de los transmisores de banda lateral única utilizados para la radiotelefonía en el servicio móvil marítimo, en las bandas comprendidas entre 1 606,5 kHz (1 605 kHz en la Región 2) y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz

(1995)

Tanto la OMI como la comunidad marítima la necesitan, y es probable que la sigan necesitando en el futuro.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1174-2

Características técnicas de los equipos utilizados para las comunicaciones a bordo de barcos en las bandas comprendidas entre 450 y 470 MHz

(1995-1998)

Necesaria para la comunidad marítima y útil para la OMI. Esta Recomendación se refiere al punto 1.15 del orden del día para el cual la OMI ha elaborado una postura.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1638

Características y criterios de protección de los estudios sobre el uso compartido de bandas de los radares de radiolocalización, radionavegación aeronáutica y meteorológicos que funcionan en las bandas de frecuencias
entre 5 250 y 5 850 MHz

(2003)

La OMI no la necesita, pero es posible que la comunidad marítima la precise en los casos en los que se utilicen radares en esta banda.

ANEXO 2

RESOLUCIÓN 13 (Rev.CMR-97)

Formación de los distintivos de llamada y atribución
de nuevas series internacionales

Mantener.

RESOLUCIÓN 18 (Rev.CMR-12)

Relativa al procedimiento que ha de utilizarse para identificar
y anunciar la posición de los barcos y aeronaves de Estados
que no sean partes en un conflicto armado

Mantener.

RESOLUCIÓN 205 (Rev.CMR-12)

Protección de la banda 406-406,1 MHz atribuida al servicio móvil por satélite

A reserva del punto 9.1 del orden del día, tema 9.1.1.

RESOLUCIÓN 207 (Rev.CMR-03)

Medidas para hacer frente a la utilización no autorizada de frecuencias
en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo y al servicio móvil aeronáutico (R) y a las interferencias causadas a las mismas

Mantener.

RESOLUCIÓN 222 (Rev.cmr-12)

Utilización de las bandas 1 525-1 559 MHz y 1 626,5-1 660,5 MHz por el servicio móvil por satélite y procedimientos para garantizar el acceso al espectro a largo plazo para el servicio móvil aeronáutico por satélite (R)

Mantener.

RESOLUCIÓN 331 (Rev.cmr-12)

Explotación del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)

Mantener.

RESOLUCIÓN 339 (Rev.CMR-07)

Coordinación de los servicios NAVTEX

Mantener.

RESOLUCIÓN 343 (Rev.CMR-12)

Certificación marítima para el personal de estaciones de barco y de estaciones terrenas de barco que no están provistas obligatoriamente
de equipos de radiocomunicaciones

Se debe mantener para garantizar el funcionamiento común entre los buques regidos por los convenios y los que no lo están.

RESOLUCIÓN 344 (Rev.CMR-12)

Gestión del recurso de numeración de identidades del servicio móvil marítimo

Mantener.

RESOLUCIÓN 349 (Rev.CMR-12)

Procedimientos operativos para cancelar falsas alertas de socorro en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos

Mantener.

RESOLUCIÓN 352 (CMR-03)

Utilización de las frecuencias portadoras 12 290 kHz y 16 420 kHz para llamadas relacionadas con la seguridad hacia los centros de coordinación de salvamento y desde éstos

Mantener.

RESOLUCIÓN 354 (CMR‑07)

Procedimientos de radiotelefonía de socorro y seguridad a 2 182 kHz

Mantener.

RESOLUCIÓN 356 (CMR-07)

Registro de la UIT sobre información del servicio marítimo

Mantener.

ResoluCIÓN 358 (CMR‑12)

Examen de la mejora y ampliación de las estaciones de comunicaciones a bordo del servicio móvil marítimo en la banda de ondas decimétricas

A reserva del punto 1.15 del orden del día.

RESOLUCIÓN 359 (CMR‑12)

Considerar la aplicación de disposiciones reglamentarias para modernizar
el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos y
los estudios relacionados con la navegación-e

A reserva del punto 10 del orden del día.

ResoluCIÓN 360 (CMR‑12)

Consideración de disposiciones reglamentarias y atribuciones de espectro para las aplicaciones avanzadas de la tecnología de los sistemas de identificación automática y para radiocomunicaciones marítimas avanzadas

A reserva del punto 1.16 del orden del día.

ResoluCIÓN 758 (CMR‑12)

Atribución al servicio fijo por satélite y al servicio móvil marítimo por satélite en la gama 7/8 GHz

A reserva del punto 1.9.2 del orden del día.

ResoluCIÓN 909 (CMR‑12)

Disposiciones relativas a estaciones terrenas a bordo de barcos que funcionan en las redes del servicio fijo por satélite en las bandas de enlace ascendente 5 925‑6 425 MHz y 14‑14,5 GHz

A reserva del punto 1.8 del orden del día.

RESOLUCIÓN 612 (Rev.CMR-12)

Utilización del servicio de radiolocalización entre 3 y 50 MHz para prestar apoyo al funcionamiento de los radares oceanográficos de alta frecuencia

Mantener.

RECOMENDACIÓN 7 (Rev.CMR-97)

Adopción de formularios normalizados para las licencias de las estaciones de barco y estaciones terrenas de barco, estaciones de aeronave
y estaciones terrenas de aeronave

Mantener.

RECOMENDACIÓN 37 (cMR-03)

Procedimientos operacionales para la utilización de las estaciones
terrenas a bordo de barcos (ESV)

A reserva del punto 1.8 del orden del día.

RECOMENDACIÓN 316 (Rev.MOB-87)

Uso de estaciones terrenas de barcos en los puertos
y otras aguas bajo jurisdicción nacional

Mantener.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. \*\* Se conserva esta Recomendación a fin de suministrar información sobre el equipo existente, aunque probablemente se suprimirá en una fecha posterior. Los equipos nuevos deberán cumplir la Recomendación UIT-R M.625, que dispone el intercambio de señales de identificación para el uso de señales de identificación del servicio móvil marítimo de nueve cifras y por razones de compatibilidad con el equipo existente instalado en cumplimiento de esta Recomendación.

*Nota de la Secretaría*: Las referencias de la presente Recomendación al Reglamento de Radiocomunicaciones se refieren a este Reglamento en su versión revisada por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 1995. Estos elementos del Reglamento de Radiocomunicaciones entrarán en vigor el 1 de junio de 1998. Donde procede, también se incluyen entre corchetes las referencias equivalentes de la versión actual del Reglamento de Radiocomunicaciones. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* El nuevo equipo debería cumplir lo dispuesto en la presente Recomendación, que prevé la compatibilidad con el equipo existente construido de conformidad con la Recomendación UIT-R M.476. [↑](#footnote-ref-2)