



SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD
DE LA NAVEGACIÓN
54º periodo de sesiones
Punto 25 del orden del día

NAV 54/25
14 agosto 2008
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

Sección	Página
1 GENERALIDADES	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	8
3 ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO, NOTIFICACIÓN PARA BUQUES Y CUESTIONES CONEXAS	10
4 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LOS SIP, INCLUIDAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE	19
5 ENMIENDAS A LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	24
6 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SISTEMA DE ALARMA QUE HA DE LLEVARSE A BORDO PARA LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE	25
7 EXAMEN DEL REGLAMENTO DE ABORDAJES EN RELACIÓN CON EL DERECHO DE PASO DE LOS BUQUES SOBRE LAS EMBARCACIONES DE RECREO	27
8 ENMIENDAS AL ANEXO I DEL REGLAMENTO DE ABORDAJES RELATIVAS A LAS ESPECIFICACIONES DE COLOR DE LAS LUCES	29
9 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA UIT, INCLUIDAS LAS TRATADAS POR LA COMISIÓN DE ESTUDIO 8 DE RADIOCOMUNICACIONES DEL UIT-R	30
10 CÓDIGO DE CONDUCTA EN CASO DE MANIFESTACIONES Y CAMPAÑAS CONTRA BUQUES EN ALTA MAR	33

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

Sección	Página
11 MEDIDAS PARA REDUCIR AL MÍNIMO LAS TRANSMISIONES DE DATOS INCORRECTOS POR EL EQUIPO DEL SIA	37
12 SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN (WWRNS)	37
13 ELABORACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA	39
14 ELABORACIÓN DE PRESCRIPCIONES PARA LOS SIVCE QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO	44
15 DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE LIMITACIONES OPERACIONALES UNIFORMES PARA LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD	49
16 DIRECTRICES SOBRE LA DISPOSICIÓN Y EL DISEÑO ERGONÓMICO DE LOS CENTROS DE SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE PASAJE	51
17 EXAMEN DE LAS EXPRESIONES VAGAS DE LA REGLA V/22 DEL CONVENIO SOLAS	53
18 REVISIÓN DE LAS ORIENTACIONES SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MENSAJES BINARIOS SIA	54
19 INCREMENTO DE LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE PRÁCTICOS	56
20 ANÁLISIS DE SINIESTROS	57
21 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	58
22 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL NAV 55	58
23 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009	61
24 OTROS ASUNTOS	61
25 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	67

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS
- ANEXO 2 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 3 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](85) – ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "A LA ALTURA DE LA COSTA DE PORTUGAL – COPREP"
- ANEXO 4 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](85) – ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EXISTENTE "CORAL SHIPREP" EN LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DEL "MONUMENTO MARINO NACIONAL DE PAPAĦANAUMOKUĦKEA"
- ANEXO 5 PROYECTO DE CIRCULAR SN – DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DEL CONCEPTO MODULAR A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.[...](85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO (RESOLUCIÓN A.572(14), ENMENDADA)
- ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/19 DEL CONVENIO SOLAS (SISTEMA DE ALARMA PARA LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE)
- ANEXO 8 DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R SOBRE DETECCIÓN POR SATÉLITE DEL SIA
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR SN SOBRE LA CORRECCIÓN DE LA CIRCULAR SN.1/Circ.227 SOBRE DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE UN SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) DE A BORDO
- ANEXO 10 PROYECTO DE DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA LA UIT, LA CEI Y LA AISM
- ANEXO 11 ANTEPROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87) – GARANTIZAR LA SEGURIDAD DURANTE LAS MANIFESTACIONES, PROTESTAS O ENFRENTAMIENTOS EN ALTA MAR
- ANEXO 12 PROYECTO DE ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO Y LA IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA
- ANEXO 13 PROYECTO DE MARCO DEL PROCESO DE IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

ANEXO 14 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/19 DEL CONVENIO SOLAS (SIVCE)

ANEXO 15 PROYECTO DE CIRCULAR SN SOBRE LA TRANSICIÓN DE LAS CARTAS DE PAPEL A LA NAVEGACIÓN CON SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y VISUALIZACIÓN DE CARTAS ELECTRÓNICAS (SIVCE)

ANEXO 16 PROYECTO DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 55º PERIODO DE SESIONES

ANEXO 17 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ RELACIONADOS CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2008-2009

ANEXO 18 PROYECTO DE CIRCULAR SN SOBRE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA PRESENTACIÓN DE SÍMBOLOS, TÉRMINOS Y ABREVIATURAS NÁUTICOS

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación celebró su 54º periodo de sesiones del 30 de junio al 4 de julio de 2008 en la sede de la Organización, bajo la presidencia del Sr. K. Polderman (Países Bajos). El Vicepresidente, Sr. J.M. Sollosi (Estados Unidos), también estuvo presente.

1.2 Asistieron al periodo de sesiones representantes de los siguientes países:

ALEMANIA	ITALIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	MALASIA
AUSTRALIA	MALTA
BAHAMAS	MÉXICO
BÉLGICA	NIGERIA
BOLIVIA	NORUEGA
BRASIL	NUEVA ZELANDIA
BULGARIA	PAÍSES BAJOS
CANADÁ	PANAMÁ
COLOMBIA	PAPUA NUEVA GUINEA
CUBA	PERÚ
CHILE	POLONIA
CHINA	PORTUGAL
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA DOMINICANA
ESPAÑA	REPÚBLICA POPULAR
ESTADOS UNIDOS	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTONIA	RUMANIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TURQUÍA
GHANA	TUVALU
GRECIA	UCRANIA
INDONESIA	URUGUAY
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	VANUATU
IRLANDA	VENEZUELA
ISLANDIA	
ISLAS MARSHALL	

del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y del siguiente Estado que no es Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

1.3 Asistieron al periodo de sesiones representantes de las Naciones Unidas y de los siguientes organismos especializados:

ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)

1.4 También estuvieron representadas las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)

COMISIÓN EUROPEA (CE)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)

COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
(ITF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)

COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)

BIMCO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE
(IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS
(INTERTANKO)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)

GREENPEACE INTERNACIONAL

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)

INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)

Discurso inaugural del Secretario General

1.5 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció un discurso inaugural, cuyo texto completo se reproduce en el documento NAV 54/INF.11.

Observaciones del Presidente

1.6 El Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras alentadoras y su asesoramiento y aseguró que sus recomendaciones y peticiones se tendrían debidamente en cuenta durante las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo y de redacción.

Otros asuntos

1.7 La delegación de Ucrania señaló que hacía más de un mes que el buque de pabellón de Gibraltar **Lehmann Timber** había sido secuestrado por piratas que operaban desde Somalia, cuando se dirigía al canal de Suez. Un armador alemán de Hamburgo había iniciado negociaciones con los piratas para que liberaran a la tripulación y el buque; no obstante, hasta la fecha no se había llegado a una solución positiva. La situación se agravaba porque la tripulación (que se componía de nacionales rusos, ucranianos y estonios) se estaba quedando sin agua y sin alimentos y algunos de sus miembros necesitaban atención médica. En las noticias más recientes sobre el estado de la tripulación difundidas por los medios de comunicación el viernes, 27 de junio de 2008, se informó de que gran parte de la tripulación ya no se encontraba en el buque y se desconocía su paradero. La delegación de Ucrania también dio las gracias al Secretario General por su apoyo y en particular por su carta dirigida al Gobierno Federal de Transición de Somalia, con el mensaje de que emprendieran medidas para terminar con el sufrimiento de la tripulación y liberar el buque. La delegación de Ucrania aprovechó la oportunidad para pedir a todas las partes interesadas que duplicaran sus esfuerzos para liberar a la tripulación y el buque lo antes posible.

1.8 El Secretario General expresó su deseo de que el asunto se resolviera lo antes posible y que los miembros de la tripulación fueran rescatados sanos y salvos. Hizo referencia a las medidas adoptadas por la Organización para resolver este asunto y a la resolución sobre Somalia recientemente adoptada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas a favor de una intervención, en el mar territorial del país, por buques militares de terceros países que naveguen en aguas del océano Índico occidental y en el golfo de Adén para impedir actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

1.9 La delegación de Turquía manifestó un profundo pesar por las personas fallecidas en el accidente marítimo ocurrido en Filipinas. Asimismo, se mostró preocupada y apesadumbrada por las observaciones y la intervención de la distinguida delegación de Ucrania acerca de los actos de piratería y robos a mano armada. Además, manifestó su agradecimiento al Secretario General por sus amables palabras y por el reconocimiento de la contribución del Gobierno turco a la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en el estrecho de Estambul, el estrecho de Çanakkale y el mar de Mármara. Como sabían los Estados Miembros de la Organización, así como la comunidad marítima mundial, Turquía había introducido los servicios de tráfico marítimo a finales de 2003 y había garantizado el servicio para el estrecho de Estambul y el estrecho de Çanakkale por separado con el proyecto de una ampliación para abarcar todo el estrecho de Estambul y el paso del estrecho de Çanakkale e incluir el DST del mar de Mármara posteriormente. Según había mencionado el Secretario General en su discurso inaugural, la ampliación planeada para cubrir el DST del mar de Mármara estaría disponible en un futuro próximo. La instalación de otros tres sensores dirigidos por telemando y su conexión al sistema existente se había concluido y durante la semana en curso se iniciaría el periodo de pruebas. Se había previsto que una vez que se hubieran llevado a cabo las últimas pruebas necesarias de puesta a punto, se informaría oficialmente a la Organización por los canales de comunicación generales a su debido tiempo. Entretanto, se llevaría a cabo una vigilancia pasiva en la zona del mar de Mármara y se había asignado el canal radiotelefónico de ondas métricas 10 para ese sector. No obstante, se continuaría con las operaciones normales para el servicio existente y no se esperaban cambios para el servicio actual en esa etapa.

1.10 La delegación de Filipinas expresó el más profundo agradecimiento de su Gobierno por las manifestaciones de compasión y apoyo que el Presidente, el Secretario General y varias delegaciones le habían dirigido a la luz del trágico suceso ocurrido en Filipinas con el transbordador de pasajeros **Princess of the Stars**. La delegación de Filipinas informó al Comité

de que las autoridades filipinas ya habían empezado a investigar el suceso. También indicó que una vez que las investigaciones y los procedimientos necesarios se hubieran ultimado, se enviaría el informe pertinente a la OMI a fin de poder extraer lecciones del suceso que puedan beneficiar al sector del transporte marítimo internacional.

Adopción del orden del día

1.11 El Subcomité adoptó el orden del día (NAV 54/1) y acordó, en general, que la labor del Subcomité debía guiarse por las anotaciones al orden del día y el calendario provisionales (NAV 54/1/1), enmendados. El orden del día del periodo de sesiones, junto con la lista de documentos presentados para su examen en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento NAV 54/INF.12.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota, en general, de las decisiones y observaciones (NAV 54/2, NAV 54/2/1 y NAV 54/2/2) de interés para su labor del MSC 83, SLF 50, A 25, DE 50, COMSAR 12 y MSC 84, y las examinó en relación con los puntos del orden del día pertinentes.

Resultados de la labor del MSC 83 y MSC 84

Examen de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares

2.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, tras examinar las recomendaciones de la reunión de los Presidentes celebrada en 2007 (MSC 83/WP.10), había convenido en que debían seguirse estrictamente las Directrices, pero tras reconocer que al mismo tiempo era necesaria una cierta flexibilidad en determinadas circunstancias, acordó lo siguiente:

- .1 las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no deberían celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de comités o subcomités;
- .2 si se constituyen subgrupos de un grupo de trabajo, éstos deberían reunirse fuera de las horas normales de trabajo; y
- .3 ampliar el plazo para la presentación de los documentos informativos voluminosos, que podrán presentarse hasta nueve semanas antes de la reunión, en lugar de 13, si se envían en formato electrónico, y enmendar en consecuencia las Directrices de los comités.

Directrices revisadas de los comités

2.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 84 había aprobado el proyecto de enmiendas (MSC 84/21, anexo) y había pedido a la Secretaría que preparara las Directrices revisadas de los comités y las distribuyera mediante la circular MSC-MEPC.1/Circ.2, que incorpora las enmiendas aprobadas y sustituye a las Directrices existentes.

Aplicación de los procedimientos de organización del orden del día

2.4 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 84 había acordado que se aplicara estrictamente el procedimiento de organización del orden del día especificado en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices revisadas de los comités, lo cual reduciría la necesidad de varios grupos en una reunión, así como de las reuniones interperiodos, de modo que los órdenes del día de todos los subcomités sean manejables.

Plan estratégico y Plan de acción de alto nivel de la Organización

2.5 El Subcomité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.989(25): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013)", y la resolución A.990(25): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009". Las medidas solicitadas en los párrafos de la parte dispositiva de las dos nuevas resoluciones implican medidas de seguimiento destinadas a lograr los objetivos de ambos planes y a servir de vínculo entre la estrategia de la Organización y la labor de los distintos órganos de la OMI.

2.6 En ese contexto, el Subcomité tomó nota asimismo de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, había refrendado las recomendaciones de su Grupo especial de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización, que figuran a continuación:

- .1 todos los órganos de la OMI deberían asignar, indicándolo con la suficiente antelación en los órdenes del día de cada periodo de sesiones, un tiempo adecuado para el examen sistemático de las medidas de alto nivel y las prioridades conexas, y su conexión con los principios estratégicos;
- .2 todos los órganos de la OMI deberían asegurarse de que las actividades previstas y los resultados conexas se describen brevemente y con precisión en el Plan de acción de alto nivel y que la consecución de tales resultados se supervisa sistemáticamente y con regularidad;
- .3 al examinar los programas de trabajo y órdenes del día provisionales para sus próximos periodos de sesiones, todos los órganos de la OMI deberían establecer dentro de cada punto una referencia cruzada a los correspondientes principios estratégicos y medidas de alto nivel;
- .4 los subcomités deberían, al informar a los Comités sobre sus programas de trabajo, notificarles también la situación de sus resultados previstos;
- .5 deberían elaborarse, con la participación de todos los presidentes, Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel y sobre la presentación de informes al respecto, con objeto de facilitar la labor de todos los órganos de la OMI; y
- .6 en todos los documentos de la OMI, particularmente en las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, deberían demostrarse, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluyendo, en el resumen que figura al principio de cada documento, referencias a los correspondientes principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos.

2.7 El Subcomité también tomó nota de que, en el contexto de las recomendaciones del Consejo mencionadas, el MSC 84 había examinado las propuestas surgidas de la reunión de los Presidentes de 2008 y había acordado lo siguiente:

Cuadro sobre los resultados previstos

- .1 la sección actual del cuadro sobre los resultados previstos elaborada para la resolución A.990(25) incluye algunas partes en las que no figuran con precisión los programas de trabajo propiamente dichos de los subcomités y es preciso que todos los presidentes de los subcomités, junto con sus secretarios respectivos, lo examinen para identificar los puntos de los programas de trabajo que faltan y mejorar la exactitud de la información recogida en el cuadro;
- .2 los comités deberían también examinar la sección del cuadro sobre los resultados previstos durante el bienio en cuestión y revisarla para incluir cualquier punto nuevo y urgente del programa de trabajo, y deberían informar al Consejo de estas actualizaciones para que las refrende;
- .3 la sección del cuadro sobre los resultados previstos debería también incluir anotaciones sobre la situación de la labor de los subcomités por lo que respecta a los puntos del programa de trabajo a largo plazo cuyos resultados definitivos no se producirán en el bienio en cuestión;

Formato y procedimiento para la presentación de informes por los subcomités sobre los resultados previstos

- .4 los subcomités, en cada periodo de sesiones, deberían elaborar y adjuntar a sus informes respectivos un informe sobre la situación de sus resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para el bienio en cuestión, utilizando el formato propuesto en el anexo del documento STW 39/WP.1, para que el Comité lo examine y refrende; y
- .5 por lo que respecta a la terminología que debe utilizarse para describir la situación de los resultados previstos, no debería usarse la expresión "en curso", sino que habrán de indicarse los progresos reales de la labor y también debe incluirse la situación de la labor sobre los programas de trabajo a largo plazo.

3 ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO, NOTIFICACIÓN PARA BUQUES Y CUESTIONES CONEXAS

Generalidades

3.1 El Presidente recordó que en el NAV 51 (NAV 51/19, párrafo 3.4), al resumir las extensas deliberaciones sobre la calidad de las propuestas de organización del tráfico marítimo, había hecho hincapié en la necesidad de utilizar un procedimiento, similar al que utiliza actualmente el Comité para la evaluación de las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, para proceder a la evaluación previa de las propuestas de organización del tráfico marítimo. Había recomendado además que en futuros periodos de sesiones del Subcomité, él mismo procedería, en consulta con la Secretaría y con el Presidente del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo, a una evaluación preliminar de las propuestas siguiendo los criterios generales que figuran en las circulares MSC/Circ.1060 y MSC.1/Circ.1060/Add.1 sin

abordar los aspectos técnicos de las propuestas. Los resultados de la evaluación se darían entonces a conocer al Subcomité por conducto de un documento de trabajo. El Subcomité había apoyado esta manera de proceder propuesta.

3.2 El Presidente informó al Subcomité que, en consecuencia, había elaborado, en colaboración con la Secretaría, el documento NAV 54/WP.1, en el que figuraba una evaluación preliminar de las propuestas de medidas de organización del tráfico y de sistemas de notificación para buques. El Subcomité examinó el documento NAV 54/WP.1 y observó que, en general, las propuestas eran conformes a los criterios que figuran en las circulares MSC/Circ.1060 y MSC.1/Circ.1060/Add.1.

Nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

Nuevo dispositivo de separación del tráfico – "En los accesos al puerto de Salónica"

3.3 A petición del Gobierno de Grecia, el Subcomité examinó brevemente una propuesta (NAV 54/3/6) para el establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico "En los accesos al puerto de Salónica".

Nuevos dispositivos de separación del tráfico para el "Mar de Åland"

3.4 A petición de los Gobiernos de Finlandia y de Suecia, el Subcomité examinó brevemente una propuesta conjunta (NAV 54/3/7 y Corr.1 (inglés solamente), anexos 1 y 2) relativa al establecimiento de tres nuevos dispositivos de separación del tráfico, a saber, "En el mar de Åland septentrional", "En el mar de Åland meridional" y "A la altura de Lågskär" para el mar de Åland.

Nuevo dispositivo de separación del tráfico "En la bahía de Liverpool"

3.5 A petición del Gobierno del Reino Unido, el Subcomité examinó brevemente una propuesta (NAV 54/3/9) para el establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico "En la bahía de Liverpool".

3.6 El observador de la ICS planteó su preocupación por el trazado del nuevo dispositivo de separación del tráfico propuesto en el yacimiento petrolífero de Douglas y sugirió que sería recomendable que el Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo examinara el dispositivo en consulta con el Reino Unido.

Modificación de los dispositivos de separación del tráfico existentes

Modificación del dispositivo de separación del tráfico "En el acceso a Boston, Massachusetts"

3.7 A petición del Gobierno de los Estados Unidos, el Subcomité examinó una propuesta (NAV 54/3) para modificar la vía norte-sur del dispositivo de separación del tráfico existente "En el acceso a Boston, Massachusetts". El propósito de esta modificación es reducir la anchura de las vías en esta parte del DST de Boston para que sea coherente con la de las vías este-oeste y, de esta manera, reducir significativamente la probabilidad de que se produzcan muertes y lesiones graves de ballenas francas del Atlántico norte por sus colisiones con buques, manteniendo y mejorando al mismo tiempo la seguridad marítima.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships"

3.8 A petición del Gobierno del Reino Unido, el Subcomité examinó una propuesta (NAV 54/3/5) para enmendar el dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships" con objeto de mejorar la gestión del tráfico en la zona general, que puede verse afectada por las propuestas de nuevas instalaciones de energía renovable mar adentro, y garantizar así la seguridad de la navegación y la protección del medio marino.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "En los accesos al río Humber"

3.9 A petición del Gobierno del Reino Unido, el Subcomité examinó una propuesta (NAV 54/3/8) para enmendar el dispositivo de separación del tráfico existente "En los accesos al río Humber" con objeto de separar los flujos de tráfico opuestos, mejorar la gestión del tráfico en la zona general, y mantener así la seguridad de la navegación y la protección del medio marino.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "En Hatter Barn"

3.10 A petición del Gobierno de Dinamarca, el Subcomité examinó una propuesta (NAV 54/3/10) para modificar el dispositivo de separación del tráfico existente "En Hatter Barn", incluida la suspensión de la zona de navegación costera.

Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico

Establecimiento de una nueva zona a evitar de carácter recomendatorio y estacional "En el canal de Great South", a la altura de la costa oriental de los Estados Unidos

3.11 A petición del Gobierno de los Estados Unidos, el Subcomité examinó una propuesta (NAV 54/3/1) para establecer una nueva zona de carácter recomendatorio y **estacional** de cuatro meses de duración: del 1 de abril al 31 de julio de cada año) "En el canal de Great South", a la altura de la costa oriental de los Estados Unidos. El objetivo de esta propuesta era reducir significativamente la probabilidad de que se produzcan muertes y lesiones graves de ballenas francas del Atlántico Norte por sus colisiones con buques durante el periodo de tiempo en que un porcentaje elevado de ballenas francas se encuentra en el canal de Great South y realiza actividades que las hagan especialmente susceptibles de sufrir colisiones con buques. Esta propuesta está relacionada con la propuesta (NAV 54/3) de los Estados Unidos de modificar el dispositivo de separación del tráfico (DST) "En el acceso a Boston, Massachusetts" ya que el límite occidental de la zona a evitar es directamente adyacente al DST.

Establecimiento de una nueva zona a evitar y dos nuevas zonas en las que no se permite fondear en el océano Atlántico noroccidental, a la altura de la costa de los Estados Unidos

3.12 A petición del Gobierno de los Estados Unidos, el Subcomité examinó una propuesta (NAV 54/3/2) para establecer una nueva zona a evitar y dos nuevas zonas en las que **no se permite** fondear a fines de seguridad, de protección y de regulación del tráfico marítimo en las proximidades del puerto en aguas profundas de *Northeast Gateway Energy Bridge*, que se va a situar en el océano Atlántico noroccidental a la altura de la costa de los Estados Unidos.

3.13 La delegación de Noruega pidió aclaraciones a los Estados Unidos sobre la fecha en que se iba a construir el puerto en aguas profundas de *Northeast Gateway Energy Bridge*.

3.14 La delegación de los Estados Unidos informó al Subcomité que las medidas de organización del tráfico propuestas se implantarían sólo después de que se hubiera iniciado la construcción del puerto propuesto.

Establecimiento de nuevas derrotas en aguas profundas que conducen al mar de Åland

3.15 A petición de los Gobiernos de Finlandia y Suecia, el Subcomité examinó brevemente una propuesta conjunta (NAV 54/3/7 y Corr.1 (inglés solamente), anexos 1 y 2) para el establecimiento de nuevas derrotas en aguas profundas que conducen al mar de Åland, a saber, una derrota en aguas profundas dentro de los límites del DST "En el mar de Åland septentrional" y una derrota en aguas profundas dentro de los límites del DST "En el mar de Åland meridional".

Sistemas de notificación obligatoria para buques

Nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa de Portugal-COPREP"

3.16 A petición del Gobierno de Portugal, el Subcomité examinó brevemente una propuesta (NAV 54/3/4) para el establecimiento de un nuevo sistema de notificación **obligatoria** para buques en la zona geográfica marítima "A la altura de la costa de Portugal-COPREP". El sistema de notificación obligatoria para buques incluye los dispositivos de separación del tráfico existentes en la zona, incluida la zona a evitar alrededor de la isla de Berlenga, y prevé puntos de notificación que contribuirán a reducir al mínimo los procedimientos de notificación para buques y la operación conjunta de los puertos y otras entidades relacionadas.

Modificación del sistema de notificación para buques del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea, "CORAL SHIPREP"

3.17 A petición del gobierno de los Estados Unidos, el Subcomité examinó brevemente una propuesta (NAV 54/3/3) para simplificar las coordenadas de los límites del sistema de notificación para buques a fin de facilitar su utilización y cumplimiento por los marineros, y actualizar la dirección del sistema de notificación para buques existente del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea "CORAL SHIPREP".

Examen de los sistemas de notificación obligatoria para buques adoptados

3.18 La delegación de Noruega, respaldada por varias otras delegaciones manifestaron su preocupación por el número creciente de sistemas de notificación obligatoria para buques que se habían establecido a lo largo de los años. Estas delegaciones opinaron que era necesario simplificar y reducir el número de sistemas de notificación obligatoria para buques dados los avances relacionados con el SIA y la LRIT, y que esta cuestión debía ser examinada por el Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimos.

3.19 El Presidente recordó que en el NAV 52 y el NAV 53 había tomado la iniciativa de señalar a los Miembros la necesidad de llevar a cabo una evaluación de los sistemas de notificación obligatoria para buques existentes, según se especifica en la resolución MSC.43(64): "Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques", enmendada mediante las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79), que guarda relación con los sistemas de

notificación para buques. Además, en la regla V/11.11 del Convenio SOLAS se indica que la Organización se cerciorará de que los sistemas de notificación para buques adoptados se revisan de acuerdo con las directrices y los criterios elaborados por la Organización. Para terminar, en la sección 4.4 de la resolución MSC.43(64), enmendada, se indica que la Organización deberá proporcionar un foro para examinar y volver a evaluar los sistemas, según sea necesario, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre tales sistemas.

3.20 El Presidente sugirió una vez más que los Miembros deberían llevar a cabo un examen y una nueva evaluación de los sistemas de notificación obligatoria para buques existentes basándose en la experiencia obtenida, y adoptar las medidas que sean oportunas. El Presidente también encargó al Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo que examinara esta cuestión y asesorara al Subcomité al respecto.

Información sobre nuevas medidas de organización del tráfico en la parte meridional del mar Báltico que Alemania y Polonia están examinando y evaluando actualmente

3.21 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por Alemania y Polonia (NAV 54/INF.5) sobre las nuevas medidas de organización del tráfico en la parte meridional del mar Báltico que están examinando y evaluando actualmente estos países, basándose en un análisis de las condiciones del tráfico, de navegación y ambientales.

3.22 El Subcomité también tomó nota de que Alemania y Polonia tenían la intención de presentar estas medidas de organización del tráfico en una propuesta conjunta al 55º periodo de sesiones del Subcomité, a reserva de las consultas que realicen con todos los gobiernos de los Estados Bálticos que tienen un interés en la zona en cuestión y, en particular, con Dinamarca y Suecia.

Mandato del Grupo de trabajo

3.23 Tras deliberaciones preliminares, de las que se informa en los párrafos 3.1 a 3.20 anteriores, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, además de las decisiones pertinentes de otros órganos de la OMI (punto 2) procediera a:

- .1 examinar todos los documentos presentados en relación con el punto 3 (salvo el documento NAV 54/INF.5) respecto de la organización del tráfico marítimo y cuestiones conexas, y preparar las medidas de organización del tráfico y de notificación pertinentes, según proceda, así como las recomendaciones oportunas para su examen y aprobación por el Pleno;
- .2 examinar la cuestión del incremento en el número de sistemas de notificación obligatoria para buques y proporcionar observaciones y orientaciones, según proceda;
- .3 examinar el documento MSC 82/21/3 (Noruega, Reino Unido y OHI) en relación con el punto 5 del orden del día y ultimar las propuestas de enmiendas a los anexos 1 y 2 de la resolución A.572(14), enmendada: "Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo" a fin de armonizarla con las especificaciones para denotar los límites de las medidas de organización del tráfico marítimo y la cartografía de las vías marítimas archipelágicas adoptadas por la OHI, y elaborar recomendaciones para que el pleno las examine y apruebe;

- .4 tener en cuenta las orientaciones sobre el factor humano actualizadas por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 15.7), incluido el Proceso de análisis del factor humano (PAFH) que se recogen en la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346, en todos los aspectos de los puntos examinados; y
- .5 presentar un informe al pleno el jueves 3 de julio de 2008 para que éste lo examine.

Informe del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

3.24 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo (NAV 54/WP.4), el Subcomité lo aprobó en general, y en particular (en relación con los párrafos 3.1 a 10.2 y los anexos 1 a 14) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

Nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

Nuevo dispositivo de separación del tráfico – "En los accesos al puerto de Salónica"

3.25 El Subcomité tomó nota de que el DST propuesto podría haberse extendido aproximadamente una milla y media en su límite septentrional. No obstante, debido a motivos relacionados con la cuestión de evitar las zonas de fondeo en general, teniendo en cuenta las futuras enmiendas previstas, así como la expansión de la pista del aeropuerto internacional, que ya estaba en curso, se decidió continuar en esta etapa, con el dispositivo actual y evaluar la situación en cuanto el DST entre en funcionamiento. No se propuso ninguna zona de navegación costera, debido a los pasos estrechos, las ayudas a la navegación existentes y los buques pequeños que pretenden cruzar la zona, que tienen que cumplir el Reglamento de Abordajes.

3.26 El Subcomité aprobó el nuevo dispositivo de separación del tráfico propuesto "En los accesos al puerto de Salónica" con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 1, e invitó al Comité a que lo adoptara.

Nuevos dispositivos de separación del tráfico para el "Mar de Åland"

3.27 El Subcomité aprobó los tres nuevos dispositivos de separación del tráfico propuestos, "En el mar de Åland septentrional" y "En el mar de Åland meridional", con algunas correcciones en la descripción, según figuran en el anexo 1, e invitó al Comité a que los adoptara.

Nuevo dispositivo de separación del tráfico "En la bahía de Liverpool"

3.28 El Subcomité tomó nota de que el Reino Unido había respondido a las preocupaciones manifestadas en el Grupo de trabajo y había demostrado la existencia de una "necesidad imperiosa" para una medida de organización del tráfico marítimo en relación con el acceso de los buques a la plataforma petrolífera de Douglas. Esto incluyó una evaluación del riesgo para la navegación en la que se abordaba el propósito, los antecedentes y la justificación de la propuesta. Se pusieron de relieve zonas en las que habían ocurrido accidentes y sucesos peligrosos investigados por la División de investigación de accidentes marítimos (MAIB) del Reino Unido, ilustraciones de modalidades de tráfico marítimo en la zona y una lista de comprobación de criterios de proyecto basada en la sección 6 de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.

3.29 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo había examinado dos opciones de organización del tráfico marítimo:

- .1 un dispositivo de separación del tráfico con una zona a evitar centrada en la plataforma petrolífera de Douglas dentro de la zona de separación, si la propuesta había demostrado que había una necesidad imperiosa; o
- .2 derrotas de una dirección separadas mediante líneas de separación si la propuesta había demostrado que había una necesidad menos imperiosa.

3.30 El Subcomité también tomó nota de que el Grupo de trabajo había sometido a debate la cuestión y decidió que la opción preferida era un DST con una zona a evitar establecida en una milla marina cuadrada centrada en la plataforma.

3.31 El Subcomité aprobó el nuevo dispositivo de separación del tráfico propuesto "En la bahía de Liverpool" con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 1, e invitó al Comité a que lo adoptara.

Modificaciones de dispositivos de separación del tráfico existentes

Modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "En el acceso a Boston, Massachusetts"

3.32 El Subcomité aprobó las modificaciones propuestas para el tramo norte-sur del dispositivo de separación del tráfico existente "En el acceso a Boston, Massachusetts" con algunas correcciones en la descripción, según figuran en el anexo 1, e invitó al Comité a que las adoptara.

Modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships"

3.33 El Subcomité aprobó el dispositivo de separación del tráfico modificado "A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships" con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 1, e invitó al Comité a que lo adoptara.

Modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "En los accesos al río Humber"

3.34 El Subcomité se mostró conforme con los objetivos de la propuesta y la necesidad de ampliar el DST existente en los accesos nororientales al río Humber. No obstante, el Subcomité tomó nota de que las coordenadas actuales se basaban en el dátum de 1936 del Servicio cartográfico de Gran Bretaña y era necesario actualizarlas. La delegación del Reino Unido facilitó un conjunto de coordenadas geográficas revisadas para todo el DST basadas en el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).

3.35 El Subcomité aprobó el dispositivo de separación del tráfico modificado "En los accesos al río Humber" con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 1, e invitó al Comité a que lo adoptara.

Modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente "En Hatter Barn"

3.36 El Subcomité aprobó el dispositivo de separación del tráfico modificado "En Hatter Barn" con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 1, e invitó al Comité a que lo adoptara.

Medidas de organización del tráfico distintas de las de los dispositivos de separación del tráfico (DST)

Establecimiento de una nueva zona a evitar "En el canal de Great South" de carácter recomendatorio y estacional a la altura de la costa oriental de los Estados Unidos

3.37 El Subcomité aprobó la nueva zona a evitar propuesta "En el canal de Great South", de carácter recomendatorio y **estacional**, con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 2, e invitó al Comité a que la adoptara.

Establecimiento de una nueva zona a evitar y dos nuevas zonas en las que no se permite fondear en el océano Atlántico noroccidental, a la altura de la costa de los Estados Unidos

3.38 El Subcomité aprobó la nueva zona a evitar y las dos nuevas zonas en las que no se permite fondear propuestas en las proximidades del puerto en aguas profundas de *Excelerate Northeast Gateway Energy Bridge*, con algunas correcciones en la descripción, según figuran en el anexo 2, e invitó al Comité a que las adoptara. El puerto en aguas profundas *Excelerate Northeast Gateway Energy Bridge* propuesto debe construirse aún, y los Estados Unidos comunicarán oportunamente a la Organización la fecha de implantación de esta medida de organización del tráfico.

Establecimiento de una nueva derrota en aguas profundas que conduce al mar de Åland

3.39 El Subcomité aprobó las nuevas derrotas en aguas profundas propuestas dentro de los límites de los DST "En el mar de Åland septentrional" y "En el mar de Åland meridional", con algunas correcciones en la descripción, según figuran en el anexo 2 e invitó al Comité a que las adoptara.

Establecimiento de una nueva derrota de dos direcciones para el mar Åland

3.40 El Subcomité aprobó la nueva derrota de dos direcciones que conduce al mar de Åland, con algunas correcciones en la descripción, según figura en el anexo 2, e invitó al Comité a que la adoptara.

Establecimiento de una nueva zona a evitar "En la bahía de Liverpool"

3.41 El Subcomité aprobó la nueva zona a evitar propuesta "En la bahía de Liverpool", según figura en el anexo 2, e invitó al Comité a que la adoptara.

Implantación de los dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados y de otras medidas de organización del tráfico

3.42 Los DST nuevos así como las modificaciones a los DST existentes y otras medidas de organización del tráfico mencionados en los párrafos 3.25 a 3.31, 3.32 a 3.36 y 3.37 a 3.41,

excepto el párrafo 3.38, se implantarán cuando hayan transcurrido seis meses como mínimo desde su adopción por el Comité.

Dispositivos de notificación obligatoria para buques

Nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa de Portugal-COPREP"

3.43 El Subcomité aprobó el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques propuesto "A la altura de la costa de Portugal-COPREP" con algunas correcciones, según figura en el anexo 3, e invitó al Comité a que lo adoptara.

Modificaciones del sistema de notificación para buques existente del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea "CORAL SHIPREP"

3.44 El Subcomité aprobó las modificaciones propuestas al sistema de notificación para buques existente del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea "CORAL SHIPREP" con algunas correcciones, según figura en el anexo 5, e invitó al Comité a que las adoptara.

Implantación de los sistemas de notificación obligatoria para buques

3.45 El nuevo sistema de notificación obligatoria para buques, así como las modificaciones al sistema de notificación para buques existentes mencionados en los párrafos 3.43 y 3.44 anteriores se implantarán cuando hayan transcurrido seis meses como mínimo desde su adopción por el Comité.

Cuestión del número creciente de sistemas de notificación obligatoria para buques

3.46 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo había examinado la cuestión del número creciente de sistemas de notificación obligatoria para buques y de la posibilidad de utilizar el SIA y/o la LRIT para satisfacer las prescripciones de notificación en tales sistemas. Independientemente de la herramienta utilizada para realizar notificaciones, se observó que se había producido un incremento considerable en el tráfico de buques, así como en el tamaño de éstos y, por consiguiente, el Grupo de trabajo reafirmó la necesidad de examinar cuidadosamente las cuestiones relativas a la notificación para buques.

3.47 El Subcomité también tomó nota de que al deliberar sobre esta cuestión, el Grupo de trabajo se había mostrado de acuerdo con los siguientes puntos:

- .1 el SIA y la LRIT no podían en todos los casos sustituir a la notificación manual en los sistemas de notificación para buques. La notificación manual presentaba ciertas ventajas, por ejemplo, el hecho de que el marinero tuviera que tomar la iniciativa para hacer la notificación permitía garantizar que la persona que se encontraba en el puente estaba más alerta y era consciente de lo que tenía que hacer al entrar en la zona de notificación. Además, dado que en la regla V/11.6 del Convenio SOLAS se requiere que un sistema sea capaz de interacción, un sistema de notificación para buques podía proporcionar al marinero información valiosa al entrar en una zona de notificación;
- .2 se podrían plantear problemas al sustituir completamente con el SIA la notificación manual en un sistema de notificación para buques ya que la cobertura

del SIA requiere la "visibilidad directa" en el alcance de las ondas métricas y hay zonas en que la cobertura costera del SIA es incompleta o inexistente; y

- .3 convendría que los Gobiernos Miembros, al examinar la elaboración de nuevas propuestas de sistemas de notificación obligatoria para buques, consideren las siguientes cuestiones:
 - .1 los adelantos tecnológicos, en particular, al SIA y a la LRIT y si estos adelantos pueden implantarse en el sistema de notificación para buques; y
 - .2 puede haber zonas en que deben tomarse decisiones de navegación críticas y, por consiguiente, la notificación manual en dichas zonas podría distraer al marino de la toma de estas decisiones.

3.48 Al considerar el modo de proceder con esta cuestión, el Subcomité acordó que cualquier examen debía realizarse en el contexto de la regla V/11 del Convenio SOLAS y que era asimismo prematuro que el Subcomité emprendiera un examen completo de todos los sistemas de notificación obligatoria ya que el SIA y la LRIT se están aún desarrollando. Asimismo, se observó que con los futuros adelantos del SIA y la LRIT quizá haya un medio de adaptar estos adelantos para que cumplan las prescripciones de notificación para buques. El Subcomité también acordó que los Gobiernos Miembros deberían, en el momento de presentar un nuevo sistema de notificación, examinar los sistemas existentes para determinar si éstos podrían modificarse para tener en cuenta los adelantos tecnológicos. Para terminar, el Subcomité señaló que en el párrafo 4.4 de las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques se prevé el examen de los sistemas de notificación para buques existentes y que los Gobiernos Miembros podrían plantear sus preocupaciones con respecto a un sistema en particular a la Organización.

4 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LOS SIP, INCLUIDAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE

4.1 El Subcomité recordó que el MSC 82, tras tomar nota de que el Subcomité estaba elaborando normas de funcionamiento revisadas para los SIN y los SIP, en relación con su punto del orden del día titulado "Revisión de las normas de funcionamiento de los SIN y de los SIP", a fin de implantar plenamente la regla V/15 del Convenio SOLAS, había encargado al NAV 53 que tuviera en cuenta los criterios ergonómicos que figuran en la circular MSC-MEPC.7/Circ.3, cuando examinara este asunto. Además, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que tuvieran experiencia con la cuestión del factor humano a que participaran en las deliberaciones del NAV 53 para garantizar que el factor humano y, en particular, los criterios ergonómicos se tienen en cuenta cuando se examine la aplicación de las reglas V/15 y V/23 del Convenio SOLAS.

4.2 El Subcomité también recordó que el DE 50 había examinado el documento DE 50/10/2/Rev.1 (IACS), en el que se recoge una propuesta de un proyecto de revisión del Código de Alarmas e Indicadores, y tras tomar nota de que el Código revisado propuesto por la IACS había recibido la aprobación general y recordar que el MSC 79 le había encargado que colaborara en este asunto con los subcomités pertinentes, según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité DE, había acordado remitir el proyecto de Código revisado (DE 50/10/2/Rev.1) al NAV 53, DSC 12, FP 52 y BLG 12 para que formularan observaciones sobre las cuestiones que son competencia de dichos subcomités.

4.3 El Subcomité tomó nota de que el DE 51 había examinado los documentos DE 51/6 y DE 51/2/2 (Secretaría) en los que se informaba de los resultados de la labor del NAV 53, el DSC 12 y el FP 52, y había observado que el NAV 53 no había formulado ninguna observación sobre la propuesta de revisión, si bien había tomado nota de que la labor que realiza el Subcomité DE estaba relacionada con la labor del Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité NAV sobre los SIP, y de que se requería una coordinación constante y, por consiguiente, el NAV 53 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIP que siguiera colaborando con el Subcomité DE para garantizar un planteamiento uniforme con respecto a los alertas, incluidas las alarmas y los indicadores. En segundo lugar, el DE 51 había tomado nota del documento DE 51/6/1 (Alemania), en el que se informaba de los progresos realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité NAV sobre los sistemas integrados de puente (SIP) respecto de la elaboración de un sistema de gestión de alertas en el puente como parte de las directrices sobre los SIP, y había invitado al Grupo a que siguiera participando en la labor del Subcomité sobre la revisión del Código de Alarmas e Indicadores. El DE 51 había aplazado el examen definitivo del proyecto revisado de Código hasta el DE 52 y había pedido a la IACS que ultimara el proyecto revisado de Código de Alarmas e Indicadores y presentara un documento en el que se incluyera el proyecto revisado de Código al DE 52.

4.4 El Subcomité recordó además que el NAV 52 se había mostrado de acuerdo con las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia de que era necesario seguir trabajando en la sección 3 (Aplicación), la sección 15 (Orientación a los fabricantes de equipo para que faciliten material de familiarización a bordo), en la cual debía distinguirse claramente entre orientaciones y prescripciones, y en el apéndice 1 (Definiciones), en el cual debía incluirse una definición de "interfaz hombre-máquina". El NAV 52 también había tomado nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había indicado que era necesario seguir trabajando en varios otros campos. El NAV 52 se mostró también de acuerdo con la conclusión del Grupo de trabajo por correspondencia de que una revisión de las normas de funcionamiento para los SIP debía incluir la elaboración de directrices sobre la gestión de los recursos del puente y realizarse en el marco de la regla V/15 del Convenio SOLAS. Asimismo, el Subcomité estuvo de acuerdo en que debía desarrollarse la propuesta de un concepto modular de los SIN y de las futuras normas de funcionamiento específicas revisadas.

4.5 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo técnico constituido en el NAV 53 había opinado que las actuales normas de funcionamiento de los SIP no resultaban prácticas de aplicar y hacer cumplir. Aunque se había apoyado el concepto de elaborar nuevas normas de funcionamiento, el Grupo había llegado a la conclusión de que en el caso de los SIP sería más apropiado elaborar directrices, y algunos aspectos de los puntos que se habían identificado como esenciales en el documento sobre los SIP podrían tener en realidad un ámbito de aplicación más amplio, que se extienda en general al proyecto de puente. En particular, el Subcomité se había mostrado de acuerdo con las opiniones del Grupo de que la cuestión de la "gestión de alertas en el puente" debía tratarse como normas de funcionamiento y que para todos los demás aspectos de los SIP era adecuado elaborar directrices.

4.6 El Subcomité también tomó nota de que el NAV 53 había acordado que era necesario ampliar la fecha de ultimación prevista para este punto del programa de trabajo hasta 2009 y que el título debía cambiarse a "Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente". También era necesario seguir trabajando en la elaboración de orientaciones sobre la aplicación del concepto modular a las futuras normas de funcionamiento.

4.7 El Subcomité tomó nota asimismo de que el NAV 53 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre los SIP, coordinado por Alemania, con el siguiente mandato:

- .1 elaborar directrices sobre los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente, teniendo en cuenta que es necesario aplicar sistemáticamente la regla V/15 del Convenio SOLAS;
- .2 elaborar propuestas para perfeccionar la circular SN sobre la aplicación del concepto modular a las futuras normas de funcionamiento;
- .3 seguir colaborando con el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) para garantizar la gestión uniforme de los alertas, incluidas las alarmas e indicadores; y
- .4 presentar un informe al NAV 54 para su examen.

4.8 El Subcomité examinó brevemente el informe presentado por Alemania (NAV 54/4) en el que se resumían la labor y las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia y se proporcionaba un esbozo del proyecto de directrices para los SIP y para la gestión de alertas en el puente, así como un proyecto de circular SN sobre la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento.

4.9 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 54/4/1 (Noruega) en el que se facilitaban observaciones generales sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y se proponía también la elaboración de frases uniformes de alerta cuando se utilicen alarmas de voz.

4.10 El Subcomité estuvo de acuerdo en que no resultaría posible para el Grupo de trabajo técnico elaborar en el presente periodo de sesiones una serie de frases de alerta uniformes. Ésta era una tarea que tendría que llevar a cabo el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices relativas a los SIP, que se esperaba que se volviera a constituir una vez examinado el informe del Grupo de trabajo técnico.

4.11 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 54/4 y NAV 54/4/1 al Grupo de trabajo técnico que se constituirá en relación con los puntos 4, 9 y 24 (subpunto sobre el símbolo de presentación del AIS-SART) para que lo examine y ofrezca asesoramiento al respecto.

Constitución del Grupo de trabajo técnico

4.12 Tras haber examinado también los puntos 4, 9 y 24 (subpunto sobre el símbolo de presentación del AIS-SART) que se juzgó que estaban dentro del ámbito de trabajo del Grupo de trabajo técnico, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo técnico y le encargó que examinara todos los documentos pertinentes presentados en relación con los puntos 4, 9 y 24 (subpunto sobre el símbolo de presentación del AIS-SART) y, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar el documento NAV 54/4 y, teniendo en cuenta el marco para el examen de la cuestión de la ergonomía y el entorno de trabajo a fin de reducir el número de casos de lesiones corporales y de errores humanos (MSC-MEPC.7/Circ.3):

- .1 examinar la estructura del proyecto de directrices para los SIP y proporcionar observaciones y orientaciones, según proceda (NAV 54/4, anexo 1);
 - .2 examinar el proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente y proporcionar observaciones y orientaciones, según proceda (NAV 54/4, anexo 2);
 - .3 examinar y ultimar el proyecto de circular SN sobre directrices para la aplicación del concepto modular a las futuras normas de funcionamiento (NAV 54/4, anexo 3);
-
- .2 examinar el documento NAV 54/4/1 y proporcionar observaciones y orientaciones para la elaboración de una serie de frases de alerta uniformes que se utilizarán en los sistemas de alarma de voz para beneficio de la tripulación del puente (NAV 54/4/1, párrafo 4);
 - .3 elaborar el proyecto revisado de mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las cuestiones relativas a los SIP a fin de progresar en la labor con miras a su ultimación en el NAV 55;
 - .4 elaborar, según proceda, recomendaciones, opiniones y declaraciones de coordinación para los órganos pertinentes de la UIT en relación con los documentos NAV 54/9 y MSC 84/23/1 (punto 9 del orden del día);
 - .5 elaborar una enmienda al anexo 2 de la circular SN/Circ.227 por lo que respecta a las instalaciones existentes del SIA a bordo para armonizarlo con el contenido de la resolución MEPC.118(52);
 - .6 examinar el documento NAV 54/24/1 y ultimar el símbolo de presentación del AIS-SART y preparar una adición a la circular SN/Circ.243 (punto 24 B del orden del día);
 - .7 tener en cuenta las orientaciones sobre la influencia del factor humano actualizadas por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 15.7), incluido el Proceso de análisis del factor humano (PAFH) que figura en la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346 en todos los aspectos de los puntos examinados; y
 - .8 presentar un informe al Pleno el jueves 3 de julio de 2008 para que éste lo examine.

Informe del Grupo de trabajo técnico

4.13 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 54/WP.5), el Subcomité (en relación con los párrafos 3.1 a 3.10 y el anexo 1) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

Proyecto de directrices para los SIP

4.14 El Subcomité examinó la estructura del proyecto de directrices para los SIP que figura en el anexo 1 del documento NAV 54/4, y refrendó la recomendación del Grupo de trabajo de que, debido a la aplicación más amplia de las directrices, era adecuado utilizar el nuevo título "Directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición y su integración". El Subcomité también estuvo de acuerdo en proceder del modo propuesto por el Grupo de trabajo para la ultimación de dos documentos separados:

- .1 las directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición y su integración; y
- .2 las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente.

Proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente

4.15 El Subcomité examinó el esbozo del proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente y deliberó sobre las preocupaciones planteadas por lo que respecta a la viabilidad práctica de que todos los tipos de equipos instalados en los puentes de los buques satisfagan todas las prescripciones especificadas en el módulo A del proyecto de normas de funcionamiento, en el caso de que se adopten estas normas. Se consideró importante reunir el mayor número posible de alarmas pero se cuestionó la viabilidad práctica de que estas normas de funcionamiento se apliquen a todo el equipo en el puente. Por consiguiente, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a proporcionar orientaciones sobre esta cuestión.

4.16 El Subcomité también tomó nota de que por lo que respecta a la utilización de la terminología era necesario mantener la coherencia con las normas de funcionamiento para los SIN, recientemente adoptadas por la Organización.

Proyecto de circular SN sobre la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento

4.17 El Subcomité examinó el proyecto de circular SN sobre directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento, y ultimó el proyecto de circular que figura en el anexo 5, para que el Comité la aprobara.

Alarmas de voz

4.18 El Subcomité observó que la utilización de frases normalizadas era uno de los medios disponibles para fomentar la utilización de las alarmas de voz. La delegación del Japón opinó que esta cuestión no debía examinarse únicamente en el presente periodo de sesiones sino también en el seno del Grupo de trabajo por correspondencia que presentaría un informe al NAV 55. El Subcomité coincidió con las opiniones manifestadas por Noruega y el Japón y con el hecho de que era necesario seguir examinando ciertas cuestiones tales como el idioma, la longitud de las frases, el tono, el acento, el acuse de recibo, la interrupción y la prioridad en comparación con dispositivos audibles existentes que se exigen en cierta reglamentación. Se consideró importante volver a deliberar sobre las cuestiones mencionadas.

4.19 Teniendo en cuenta la carga del Grupo de trabajo por correspondencia no se consideró una medida eficaz añadir la cuestión de las alarmas de voz a la labor de este grupo. En general se manifestó la preferencia de que el Grupo se concentre en la ultimación del proyecto de directrices

para el equipo y los sistemas del puente, su disposición y su integración, y el proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente.

4.20 El Subcomité tomó nota de la opinión de Noruega de llevar a cabo una labor oficiosa como preparación de un documento que se presentaría al NAV 55, e invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas sobre esta cuestión al NAV 55 ya que el plazo de ultimación de este punto del programa de trabajo del orden del día es 2009.

Reestablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIP

4.21 El Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre los SIP, coordinado por Alemania*, con el siguiente mandato:

- .1 ultimar el proyecto de directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición y su integración, teniendo en cuenta la necesidad de aplicar sistemáticamente la regla V/15 del Convenio SOLAS;
- .2 ultimar el proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente;
- .3 seguir colaborando con el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) para garantizar la gestión uniforme de los alertas, incluidas las alarmas e indicadores; y
- .4 presentar su informe al NAV 55 para que éste lo examine.

5 ENMIENDAS A LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

5.1 El Subcomité recordó que el NAV 43 había elaborado y aprobado enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo que el MSC 69 había adoptado mediante la resolución MSC.71(69), para que se distribuyeran mediante la circular SN/Circ.199, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.572(14), enmendada.

5.2 El Subcomité recordó también que el MSC 82, tras haber examinado una propuesta de Noruega, el Reino Unido y la OHI (MSC 82/21/3) para que se enmendaran las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada) a fin de armonizarla con las especificaciones para denotar los límites de las medidas de organización del tráfico marítimo y la cartografía de las vías marinas archipelágicas adoptadas por la OHI, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto sobre "Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo", asignando un periodo de sesiones para ultimar la labor.

*

Coordinador:

Sr. Florian Motz
Department of Ergonomics
Research Institute for Communication,
Information Processing and Ergonomics
Neuenahrer Straße 20
53343 Wachtberg-Werthhoven
Alemania
Teléfono: + 49 - (0)228 / 9435 - 271
Facsímil: + 49 - (0)228 / 9435 - 508
Correo electrónico: motz@fgan.de

5.3 El Subcomité examinó brevemente el documento MSC 82/21/3 y acordó remitirlo al Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo que se constituirá en relación con los puntos 3 y 5 del orden del día.

Informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo

5.4 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo (NAV 54/WP.4), el Subcomité (en relación con los párrafos 9.1 y 9.2 y el anexo 15) adoptó las medidas que se indican a continuación.

5.5 El Subcomité estuvo de acuerdo con las propuestas de enmienda a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada), que figuran en el anexo 6. Se invitó al Comité a adoptarlas a reserva de la confirmación de la Asamblea.

5.6 Se invitó al Comité a suprimir el punto titulado "Enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo" del programa de trabajo del Subcomité puesto que la labor al respecto se había ultimado.

6 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SISTEMA DE ALARMA QUE HA DE LLEVARSE A BORDO PARA LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 81 había examinado el documento MSC 81/23/2 (Bahamas y Dinamarca), en el que se proponía enmendar el Convenio SOLAS 1974 a fin de exigir que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 y los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, estén dotados de un sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente (BNWAS) en funcionamiento cuando el buque esté navegando, con el propósito de incrementar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta el factor humano. Tras examinar la cuestión, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 53 un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente", fijando en 2008 la fecha de ultimación de la labor, y encomendó al NAV 52 que realizara un examen preliminar de la cuestión.

6.2 El Subcomité recordó también que el NAV 52 había realizado un examen preliminar del documento MSC 81/23/2 (Bahamas y Dinamarca), en el que se recogía la propuesta de enmienda a la regla V/19.2.2 del Convenio SOLAS, y había opinado que era necesario volver a examinarla.

6.3 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había examinado el documento NAV 53/6 (Dinamarca), en el que se proponía una enmienda a la regla V/19 del Convenio SOLAS para exigir que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 y los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, estén equipados con un BNWAS y que éste funcione cuando el buque esté navegando. El Subcomité había tomado nota asimismo de la información estadística y el análisis de los accidentes debidos a que el personal se queda dormido, que se recogen en el documento NAV 53/INF.8 (Japón).

6.4 El Subcomité tomó nota de que en el NAV 53 se había registrado un apoyo considerable a la propuesta de Dinamarca de enmendar la regla V/19 del Convenio SOLAS a fin de prescribir que se lleve a bordo un BNWAS. La mayoría de las delegaciones opinó que la instalación de un BNWAS no debería comportar una reducción de la dotación en el puente de un buque y que

convendría introducir texto a tal efecto en el preámbulo de la resolución mediante la que se prescriba. El equipo instalado debería funcionar a base de sensores. El observador de la ICS opinó que era necesario seguir investigando la cuestión antes de adoptar una decisión final sobre la obligatoriedad de llevar a bordo un BNWAS. Los observadores de la IFSMA y la ITF apoyaron en principio la propuesta, aunque indicaron que en el informe se deberían reflejar las inquietudes planteadas con respecto a la fatiga. Varias delegaciones habían apoyado esta intervención.

6.5 El Subcomité tomó nota también de que, al resumir las deliberaciones, el Presidente había observado que la propuesta de enmendar la regla V/19 del Convenio SOLAS para introducir una prescripción de llevar un BNWAS a bordo había recibido considerable apoyo. Era evidente que los Miembros estaban convencidos de que la instalación de este sistema no debería comportar una reducción de la dotación en el puente. El equipo del BNWAS debería incluir tecnología basada en sensores y no debería considerarse una solución al problema de la fatiga. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran las propuestas y observaciones oportunas al NAV 54 para su examen.

6.6 El Subcomité examinó el documento NAV 54/6 (Japón), en el que se respaldan, en principio, las prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente. El Japón opinó que las prescripciones relativas al BNWAS que ha de llevarse a bordo deberían aplicarse a los buques a los que se permite navegar con una guardia a cargo de un solo tripulante, si bien esto no significaba que el llevar un BNWAS a bordo debiera conducir a una reducción de los niveles de dotación en el puente. En segundo lugar, la Administración podría admitir la alarma audible a distancia de tercera fase como alternativa, teniendo en cuenta el tamaño y/o el tipo de buque; el equipo que ya estuviera instalado y tenga funciones similares al BNWAS debería admitirse a discreción de la Administración; la función de alarma audible a distancia sería una opción para los buques existentes y el BNWAS podría desconectarse conforme a lo que decidiese el capitán.

6.7 El Subcomité examinó también el documento NAV 54/6/1 (Dinamarca), en el que se propone añadir un sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS) a las prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que han de llevarse a bordo que figuran en la regla V/19.2.2.3 del Convenio SOLAS. Dinamarca indicó, que, en su opinión, la introducción del BNWAS podría evitar varios accidentes e hizo referencia a uno que se produjo en 2005, cuando un buque de carga colisionó con el puente combinado para automóviles y trenes que atraviesa el Gran Belt. Asimismo, se habían registrado dos varadas cerca de la isla de Bornholm, en las que los oficiales de la guardia se encontraban incapacitados en el momento del accidente.

6.8 Se mantuvo un debate general sobre la cuestión y la mayoría de los que intervinieron al respecto respaldaron, en principio, el establecimiento de una prescripción relativa al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente, con la inclusión de la cláusula de exención, es decir, la prescripción de que, a discreción de la Administración, podría eximirse al equipo ya instalado del cumplimiento estricto de las normas de funcionamiento existentes.

6.9 La delegación de Singapur, respaldada por varias delegaciones, propuso que las prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente se aplicaran únicamente a los buques de arqueo bruto superior a 500 que navegan en aguas internacionales.

6.10 El Subcomité, utilizando como base el anexo del documento NAV 54/6/1, acordó un proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar una nueva prescripción relativa al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente, que figura en el anexo 7, e invitó al Comité a que lo aprobara con miras a su adopción en su 86º periodo de sesiones.

6.11 Varias delegaciones expresaron la opinión de que la instalación de un sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente debería llevarse a cabo durante un periodo programado de entrada en dique seco, ya que la instalación supondría pasar líneas de señal a partes del buque distintas del puente y la penetración de paredes requiere la aprobación de la Administración o de una organización reconocida. En el caso de algunos buques este periodo programado de entrada en dique seco puede caer antes de las fechas de implantación y es necesario que esto se señale a los propietarios de buques.

6.12 Por consiguiente, se invitó al Comité a que suprimiera el punto "Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente" del programa de trabajo del Subcomité, dado que se había ultimado la labor relativa a dicho punto.

7 EXAMEN DEL REGLAMENTO DE ABORDAJES EN RELACIÓN CON EL DERECHO DE PASO DE LOS BUQUES SOBRE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

7.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 había deliberado a fondo sobre el documento MSC 82/21/4 (Italia), en el que se proponía, a fin de establecer la prioridad de los buques sobre las embarcaciones utilizadas únicamente con fines recreativos y de reducir el riesgo de abordajes en zonas restringidas en las que hay una gran concentración de embarcaciones de recreo y en las que es muy difícil para los buques de gran tamaño maniobrar en condiciones de seguridad, elaborar enmiendas al Reglamento de Abordajes para dar derecho de paso a los buques con respecto a las embarcaciones de recreo y, tras reconocer la necesidad de debatir a fondo los aspectos técnicos de la cuestión, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo", asignando un periodo de sesiones para su ultimación.

7.2 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había tomado nota con interés de la información pertinente presentada por Italia (NAV 53/INF.9) para enmendar el Reglamento de Abordajes, según se indica en el documento MSC 82/21/4. Italia quería subrayar que si se reconoce y refrenda este principio general, se incrementaría el nivel de seguridad en el mar y se evitarían futuros accidentes.

7.3 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había tomado nota con interés del documento NAV 53/21/3 (ISAF), en el que se apoyaban todas las iniciativas de carácter práctico que ayuden a evitar accidentes pero se indicaba encarecidamente que el caso presentado en el documento NAV 53/INF.9 (Italia) no justificaba las modificaciones propuestas del Reglamento de Abordajes.

7.4 El Subcomité examinó el documento NAV 54/7 (Italia), en el que figuran propuestas pertinentes de revisión del Reglamento de Abordajes, enmendado, en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo. Italia proponía que se enmendaran las reglas 3, 8, 15, 17, 18, 25 y 34 del Reglamento de Abordajes a fin de reducir el riesgo de abordajes, en particular en las zonas en las que la densidad de embarcaciones de recreo sea elevada y los buques de grandes dimensiones tengan dificultades para maniobrar de manera segura.

7.5 La delegación de Italia aclaró además que, teniendo en cuenta los estudios en curso destinados a extender la utilización del SIA a los buques no regidos por el Convenio SOLAS, estaba dispuesta a examinar la utilización del SIA (clase B) a bordo de las embarcaciones de recreo a fin de reducir el riesgo de abordajes, en particular en lo que respecta a las zonas de densidad elevada o tráfico marítimo.

7.6 El Subcomité examinó también el documento NAV 54/7/1 (ISAF e IAIN), en el que se respalda plenamente toda iniciativa que contribuya en la práctica a evitar accidentes en el mar pero se hace hincapié claramente en que el caso presentado por Italia no justifica los cambios propuestos del Reglamento de Abordajes y podría causar confusión y reducir la seguridad. En el Reglamento de Abordajes se define una embarcación de acuerdo con su capacidad para mantenerse apartada y se tiene en cuenta cualquier restricción de su maniobrabilidad. Italia (documento NAV 53/INF.9) había propuesto una desviación fundamental respecto de dicho principio, clasificando los buques según su uso y no de acuerdo con sus propias características y capacidad de maniobra. Dicha desviación podría traducirse en situaciones complicadas y peligrosas, en las que, por ejemplo, un buque de vela que intentara mantenerse apartado sin la potencia motriz necesaria para ello tendría que pasar a considerarse un buque sin gobierno (regla 3 f)), y un buque comercial tendría que demorarse en determinar si la embarcación pequeña en cuestión es comercial o de recreo.

7.7 El Subcomité examinó también el documento NAV 54/7/2 (Nueva Zelanda), en el que figuran observaciones acerca de las propuestas de enmienda al Reglamento de Abordajes, enmendado, y se proponen medidas alternativas. Nueva Zelanda consideró que la enmienda propuesta no permitiría alcanzar los objetivos por diversos motivos y propuso, en su lugar, aplicar la regla 1 b) del Reglamento de Abordajes, las medidas de organización del tráfico marítimo, la legislación nacional para establecer controles del tráfico marítimo regional y las campañas de sensibilización educativas para poner de relieve el Reglamento de Abordajes actual ante los usuarios de embarcaciones de recreo a través de la concesión de licencias o del registro.

7.8 Un gran número de delegaciones y observadores intervino al respecto. La mayoría de las delegaciones compartió la preocupación de Italia sobre el riesgo de abordaje, en particular en las zonas con densidad elevada de embarcaciones de recreo y en las que los buques de grandes dimensiones tengan dificultades para maniobrar de forma segura. No obstante, una gran mayoría no era partidaria de enmendar el Reglamento de Abordajes en esta etapa y, en su lugar, se mostró a favor de un enfoque local basado en reglas nacionales, campañas de sensibilización educativas y otras medidas prácticas destinadas a las embarcaciones de recreo. No se respaldaron las propuestas de enmienda al Reglamento de Abordajes y, en consecuencia, se invitó a Italia a que volviera a examinar y revisar su propuesta, teniendo en cuenta los resultados de otros estudios y avances con respecto a los buques no regidos por el Convenio SOLAS, en relación con la utilización del SIA (clase B).

7.9 El Subcomité pidió a los Miembros que facilitaran información a los Estados interesados para llevar a cabo más estudios sobre la cuestión. La delegación de Italia informó al Subcomité que su país seguiría recopilando y analizando datos sobre sucesos en los que se vean involucrados buques y embarcaciones de recreo y, al mismo tiempo, seguiría los estudios llevados a cabo en la OMI para los buques no regidos por el Convenio SOLAS, con respecto a la utilización del SIA (clase B). Italia desearía también apoyar la petición del Subcomité a los Estados y organizaciones internacionales interesados para lograr medidas coordinadas a fin de

proseguir los estudios y contribuir a un debate muy constructivo con el propósito de encontrar una solución común para esta cuestión tan delicada relativa al riesgo de abordaje, particularmente en las zonas con densidad elevada de embarcaciones de recreo y en las que los buques de grandes dimensiones tienen dificultades para maniobrar de forma segura.

7.10 Por consiguiente, se invitó al Subcomité a que suprimiera el punto "Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo" del programa de trabajo del Subcomité, dado que se había ultimado la labor relativa a dicho punto.

8 ENMIENDAS AL ANEXO I DEL REGLAMENTO DE ABORDAJES RELATIVAS A LAS ESPECIFICACIONES DE COLOR DE LAS LUCES

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 80 (MSC 80/24, párrafo 21.24.1), basándose en una propuesta de Noruega (MSC 80/21/8), había acordado añadir al programa de trabajo del Subcomité un punto de prioridad alta titulado "Revisión del Anexo I del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972", asignando dos periodos de sesiones para ultimar la labor.

8.2 El Subcomité recordó también que el NAV 52 había examinado brevemente la propuesta de Noruega (NAV 52/8). La delegación de los Países Bajos había declarado que, en la medida de lo posible, la Organización y sus Miembros deberían utilizar normas consagradas del sector y, en particular, las promulgadas por organismos internacionales de normalización. Noruega había propuesto la revisión de las normas basándose en la revisión realizada por la Comisión Internacional del Alumbrado; no obstante, no se habían explicado los motivos de esta revisión y Noruega tampoco había aclarado las posibles consecuencias de las modificaciones propuestas de la sección 7 (Especificaciones de color para las luces) del Anexo I del Reglamento de Abordajes. Por este motivo, y dado que no se habían demostrado las ventajas correspondientes en materia de seguridad mediante un estudio de EFS, los Países Bajos no pudieron aceptar la propuesta de Noruega. Varias delegaciones habían respaldado la opinión de los Países Bajos, incluida la necesidad de llevar a cabo un estudio de EFS y un análisis costo-beneficio. Por consiguiente, el Subcomité pidió a Noruega que volviera a considerar su propuesta y presentara un documento revisado al NAV 53. Noruega accedió a la petición y declaró que posiblemente presentaría una propuesta revisada.

8.3 El Subcomité recordó también que, en el NAV 53, la delegación de Noruega había informado de que no había podido presentar ningún documento a ese periodo de sesiones, tal como lo había indicado en el NAV 52. No obstante, Noruega se mantuvo en su posición de que el Anexo I del Reglamento de Abordajes, que trata de las especificaciones de color de las luces, debía ser enmendado. Actualmente, en la sección 7 del Anexo I del Reglamento de Abordajes se estipula que las normas especificadas en el Reglamento quedan dentro de los límites del área del diagrama especificado para cada color por la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE). Al haber enmendado la CIE sus diagramas, esto ya no se aplicaba, y las coordenadas x e y especificadas en el Reglamento de Abordajes ya no coincidían con las definidas por la CIE. Por consiguiente, en opinión de Noruega, la enmienda al Reglamento de Abordajes era una tarea que debía llevarse a cabo. No obstante, se reconoció que la realización de esta tarea tenía ciertas consecuencias. Por ello, la delegación de Noruega propuso que el Subcomité solicitara al Comité que ampliara el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2008. De ese modo, Noruega presentaría una propuesta al NAV 54 con la mayor antelación posible, a fin de conceder al Subcomité tiempo suficiente para estudiarla.

8.4 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había invitado a los Gobiernos Miembros y las ONG a que presentaran observaciones y propuestas adecuadas para su examen en el NAV 54. Se invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2008, lo que fue el acordado por el MSC 83.

8.5 La delegación de Noruega declaró que al plantear la cuestión sometida a examen había opinado que, debido a la revisión de la norma de la CIE sobre colores de las señales luminosas, había una incongruencia entre la parte 1 y la parte 2 de la sección 7 del Anexo I del Reglamento de Abordajes. Sin embargo, tras haber sido informado de que la parte 1 de la sección 7 no se refería a la norma de la CIE en su integridad, si no sólo al diagrama especificado para cada color, y dado que las coordenadas de la parte 2 de la sección 7 se encontraban dentro de los límites del diagrama, Noruega dejó de ver incongruencias en la regla y, por tanto, retiró la propuesta de enmiendas del Reglamento de Abordajes.

8.6 Se invitó al Comité a que suprimiera en consecuencia el punto "Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces" del programa de trabajo del Subcomité, dado que se había ultimado la labor relativa a dicho punto.

9 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA UIT, INCLUIDAS LAS TRATADAS POR LA COMISIÓN DE ESTUDIO 8 DE RADIOCOMUNICACIONES DEL UIT-R

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 había ampliado el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2009.

9.2 El Subcomité también recordó que el NAV 53 había tomado nota del documento NAV 53/9 (Secretaría) que incluía una versión revisada de la recomendación M.1371-2 del UIT-R que había sido adoptada por la Comisión de Estudio 8 del UIT-R, y del documento NAV 53/9/1 (Secretaría) en el que figuraba la versión revisada de la recomendación M.824-2 del UIT-R, que también había sido adoptada por la Comisión de Estudio 8 del UIT-R y se había puesto en conocimiento de la OMI.

9.3 El Subcomité recordó asimismo que el NAV 53 había examinado el documento NAV 53/9/2 (Reino Unido) relativo a la necesidad de considerar un "margen de seguridad" en el uso compartido de bandas, como protección adicional contra las variaciones en el rendimiento de los distintos operadores de radar, en diversas condiciones ambientales y de otra índole, ya que todos los ensayos marítimos dados a conocer por el UIT-R abarcaron objetivos marinos simulados no fluctuantes. El NAV 53 tomó nota de esta necesidad y estuvo de acuerdo en que era también necesario poner esta cuestión en conocimiento de las autoridades reguladoras de las radiocomunicaciones y se mostró conforme con un proyecto de circular MSC sobre el margen de seguridad para la protección de los sistemas de radar. Posteriormente, el MSC 83 aprobó la circular MSC.1/Circ.1250: "Margen de seguridad para la protección de los sistemas de radar".

Repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones existentes del SIA a bordo

9.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había remitido al NAV 54 el documento MSC 84/23/1 (AISM), en el que se señalaba la posible modificación del soporte físico de todas las unidades del SIA tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2004 al Anexo II del Convenio MARPOL el 1 de enero de 2007, para que el Subcomité lo examinara en relación con su punto del orden del día titulado "Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R", y le había encargado que informara de los resultados del examen al MEPC 58 y al MSC 85.

9.5 El Subcomité examinó los documentos MSC 84/23/1 (AISM) y NAV 54/9 (Secretaría) con el propósito de resolver el problema sin tener que introducir ningún cambio en el soporte físico. Dado que el número de categorías es el mismo (4), el Subcomité estuvo de acuerdo en que sería suficiente revisar los documentos de referencia, a saber, el anexo 2 de la circular SN/Circ.227 y la recomendación M. 1371-3 del UIT-R, para que se refleje la correspondencia entre las letras de la nueva clasificación y los números sin que haya que introducir ninguna modificación en el soporte físico.

9.6 El Subcomité también estuvo de acuerdo en remitir los documentos MSC 84/23/1 y NAV 54/9 al Grupo de trabajo técnico constituido en relación con el punto 4 del orden del día para que lo examinara y proporcionara asesoramiento al respecto.

Detección por satélite del SIA

9.7 El Subcomité examinó los documentos NAV 54/9/1, NAV 54/INF.2 y NAV 54/INF.10 (Secretaría) relativos a la detección por satélite del SIA mejorada.

9.8 La Secretaría señaló al Subcomité el último párrafo de la declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5 B del UIT-R, en su reunión de febrero de 2008, para la OMI, la AISM y el CIRM, relativa al anteproyecto de nuevo informe M.[SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada, recogido en el documento NAV 54/9/1. Se había invitado a la OMI a que pidiera a la UIT que iniciara medidas para implantar la "detección por satélite mejorada" según se prescribe en el anteproyecto de nuevo informe, que figura en el documento NAV 54/INF.2. Además, la UIT informó que para poner en práctica el funcionamiento de esta detección por satélite mejorada se invitaba a la OMI a que considerara la necesidad de especificar modificaciones al equipo del SIA de clase A de a bordo.

9.9 El Subcomité observó que hasta la fecha la cuestión de la detección por satélite del SIA no había sido examinada en detalle por el Comité ni por ninguno de sus Subcomités pertinentes, como por ejemplo, el Subcomité COMSAR o NAV, y, por tanto, no había ninguna política sobre esta cuestión.

9.10 El Subcomité también tomó nota de que el documento NAV 54/INF.10 incluía el asesoramiento sobre esta cuestión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones de radiocomunicaciones marítimas. El Grupo de expertos consideró que era importante para la OMI en primer lugar tomar una decisión clara sobre si respaldaba esta cuestión o si no manifestaba ningún interés. En segundo lugar, se consideró extremadamente importante que la OMI informara a la UIT rápidamente sobre la dirección de sus políticas a este respecto. El Grupo opinó también que sería necesario revisar las normas de funcionamiento del equipo de clase A del SIA cuando se tome la decisión sobre una prescripción obligatoria. Como resultado de esto, será necesario actualizar el soporte lógico de todos los buques. Para terminar, el Grupo indicó que, en principio, todos los que pudieran recibir estas señales podrían utilizar la información recopilada incluso para actividades comerciales. A este respecto el Grupo recordó que el MSC 79 había examinado las cuestiones relativas a la disponibilidad libre de los datos sobre buques generados por el SIA y los riesgos para la protección que esto conlleva. El Comité acordó en ese momento que la publicación en la Red mundial o en otro lugar de los datos SIA transmitidos por los buques podría ser perjudicial para la seguridad y la protección de los buques y las instalaciones portuarias y menoscababa los esfuerzos de la Organización y de sus Estados Miembros para mejorar la seguridad de la navegación y la protección en el sector del transporte marítimo internacional.

9.11 El observador de la ICS informó al Subcomité que la necesidad de una nueva frecuencia supondría en realidad sustituir todo el equipo del SIA existente.

9.12 El Subcomité opinó que por el momento era prematuro seguir abordando la cuestión de la detección por satélite del SIA y que convenía:

- .1 señalar esta cuestión al Comité con el objeto de obtener una clara dirección de las políticas; y
- .2 enviar una declaración de coordinación a la UIT en la que se explicara que era necesario mantener más deliberaciones en la OMI antes de poder ofrecer orientaciones sobre la cuestión; la declaración de coordinación debía enviarse lo antes posible a fin de informar al Grupo de trabajo 5B del UIT-R a tiempo para su próxima reunión que se celebrará en octubre del presente año.

9.13 El Subcomité invitó al Comité a que tomara una decisión clara sobre si respaldaba la cuestión de la detección por satélite del SIA, teniendo en cuenta que:

- .1 en principio, todos los que sean capaces de recibir estos mensajes podrían utilizar la información recopilada incluso para actividades comerciales; y
- .2 quizá sea necesario especificar posteriormente modificaciones al equipo de clase A del SIA de a bordo.

9.14 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran también propuestas sobre esta cuestión al MSC 85, según proceda.

9.15 A la luz de lo indicado anteriormente, el Subcomité encargó a la Secretaría que enviara una declaración de coordinación al Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre detección por satélite del SIA, con copia a la AISM y al CIRM, según figura en el anexo 8, e invitó al Comité a que refrendara esta medida.

Informe del Grupo de trabajo técnico

9.16 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 54/WP.5), el Subcomité (en relación con los párrafos 4.1 a 4.5 y los anexos 2 y 3) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

Repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones existentes del SIA a bordo

9.17 Aunque se tuvo en cuenta que el Subcomité había observado que el número de categorías que hay que transmitir seguía siendo el mismo (4), se acordó que dado que una reevaluación de la carga había resultado en un cambio fundamental desde un punto de vista operacional, era necesario poner en conocimiento de los usuarios el hecho de que las categorías A, B, C y D habían pasado a ser las categorías X, Y, Z y OS. Por consiguiente, el Subcomité revisó el anexo 2 (Cuadro de los tipos de buque) de la circular SN/Circ.227 y elaboró un proyecto de circular SN sobre la corrección de la circular SN/Circ.227: " Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", que figura en el anexo 9 para que el Comité la apruebe.

9.18 El Subcomité también ultimó un proyecto de declaración de coordinación para la UIT, la CEI y la AISM, que figura en el anexo 10, en el que se les informa del cambio en las categorías de riesgo o contaminación y se les invita a que lo tengan en cuenta en cualquier revisión futura de su documentación. Se invitó al Comité a que apruebe la declaración de coordinación y a que autorice a la Secretaría a que la remita a la UIT, la CEI y la AISM.

9.19 El Subcomité también observó que era necesario actualizar el curso modelo del Convenio de Formación sobre el sistema de identificación automática (Curso modelo 1.34) e invitó a la Secretaría a que informara al Subcomité STW en consecuencia.

9.20 El Subcomité invitó además a la Secretaría a que informara al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino de los resultados de las deliberaciones por lo que respecta a las repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones existentes del SIA a bordo, que habían resultado en un proyecto de revisión del anexo 2 (Cuadro de los tipos de buque) de la circular SN/Circ.227, incluido el pertinente proyecto de declaración de coordinación para la UIT, la CEI y la AISM.

10 CÓDIGO DE CONDUCTA EN CASO DE MANIFESTACIONES Y CAMPAÑAS CONTRA BUQUES EN ALTA MAR

10.1 El Subcomité recordó que, tras examinar el documento MSC 82/21/8 en el que el Japón manifestaba su preocupación por los accidentes graves, incluidos abordajes de buques, que se habían producido cuando grupos no gubernamentales de activistas opuestos a ciertas actividades marítimas habían emprendido acciones directas contra buques, propuso elaborar un código de conducta para los participantes en manifestaciones y campañas, que recogería una serie de directrices de carácter recomendatorio para los manifestantes y las autoridades a fin de garantizar y potenciar la seguridad de las tripulaciones, mantener el orden de la navegación marítima y preservar el derecho a manifestarse pacíficamente, el MSC 82 había acordado incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y FSI un punto de alta prioridad titulado "Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación, y había nombrado coordinador al Subcomité NAV.

10.2 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había tomado nota con interés de la información facilitada por el Japón (NAV 53/INF.11) sobre la necesidad de elaborar un código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y de la navegación marítima durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, incluida la solicitud del Japón de que se añadiera un punto con tal fin en el orden del día provisional del NAV 54.

10.3 El Subcomité examinó la propuesta del Japón (NAV 54/10/1) sobre la necesidad de elaborar un código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y de la navegación marítima durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, incluido un proyecto de texto de dicho código. El código de conducta propuesto era un instrumento de carácter no obligatorio y no sería necesario que se enmendaran o revisaran otros instrumentos de la OMI.

10.4 El Subcomité examinó también los documentos NAV 54/10 y NAV 54/10/2 (Greenpeace Internacional), en los que se indica que no se habían aportado argumentos convincentes para la elaboración de un nuevo instrumento y que un instrumento o documento nuevo de ese tipo no mejoraría la eficacia de los instrumentos internacionales existentes relativos a la seguridad marítima. Cualquier documento o instrumento nuevo, como el propuesto, implicaba cuestiones jurídicas y políticas que trascienden del ámbito de la seguridad marítima y afectarían a cuestiones fundamentales con respecto a la legítima libertad de expresión y el derecho internacional sobre

derechos humanos. Por consiguiente, Greenpeace recomienda que el Subcomité decida no elaborar ningún instrumento o documento nuevo. No obstante, en caso de que el Subcomité decidiera elaborar un documento o instrumento nuevo, Greenpeace instó a que éste fuera equilibrado y no vinculante, y que se limitara a reafirmar los instrumentos existentes que protegen actualmente la seguridad de la navegación a la vez que reconociera el derecho a la libertad de expresión, garantizado internacionalmente. Greenpeace Internacional (NAV 54/10/2) consideró que la propuesta de código:

- .1 no mejoraría la seguridad de la navegación marítima internacional;
- .2 presentaba una dimensión jurídica y política con respecto a la legítima libertad de expresión y la legislación internacional sobre derechos humanos que trasciende del ámbito de la seguridad marítima; y
- .3 no debería utilizarse como base para ningún instrumento nuevo.

10.5 El Presidente informó al Subcomité de que, en su opinión, son pertinentes los dos puntos que se indican a continuación:

- .1 no sería ni posible, ni práctico, ni necesario que el Subcomité estudiase en detalle todas las repercusiones del derecho a la libertad de expresión, acordado internacionalmente, en la elaboración del código propuesto si el objeto de estudio era únicamente la seguridad de la navegación; y
- .2 no sería ni posible, ni práctico, ni necesario que el Subcomité procediera a examinar las circunstancias motivo de controversia a este respecto y no podía limitarse más que a tomar nota de la postura adoptada por Greenpeace.

10.6 El Presidente informó también al Subcomité de que, en su opinión, sería prudente que el Subcomité restringiera su examen de la cuestión a los aspectos relacionados con la seguridad de la navegación. No obstante, en el caso de que el análisis demostrara que las cuestiones jurídicas constituirían una parte ineludible y esencial de la elaboración del código propuesto y desviarían la atención del Subcomité de los aspectos relacionados con la seguridad de la navegación, sería prudente que el Subcomité interrumpiera la labor relativa al código y pidiera al Comité que lo orientara.

10.7 El Presidente informó al Subcomité de que tenía la firme intención de mantener abierta la última opción en el caso de que se comprobara que no podían realizarse avances sin abordar los aspectos jurídicos. El Presidente concluyó invitando al Subcomité a que tuviera en cuenta sus opiniones en el examen posterior de la cuestión.

10.8 Se mantuvo un amplio debate sobre la cuestión. La delegación de Suecia, con el respaldo de la mayoría de las delegaciones que intervinieron al respecto, compartió en general las preocupaciones del Japón, pero opinó que el código de conducta propuesto no añadiría valor alguno a otros instrumentos internacionales ya existentes que tratan la cuestión sometida a examen. Esas delegaciones se inclinaron por elaborar un proyecto de circular MSC o una resolución, que serviría esencialmente de recordatorio para todas las partes interesadas acerca de la existencia de los instrumentos actuales y subrayaría la importancia de cumplirlos.

10.9 El Subcomité decidió no elaborar un código de conducta sino un proyecto de resolución MSC y, con miras a que se avance sobre la cuestión, decidió constituir un grupo de redacción para ultimar un proyecto de resolución MSC sobre el asunto.

Constitución del Grupo de redacción

10.10 Tras examinar la cuestión más a fondo, el Subcomité constituyó un grupo de redacción al que asignó el siguiente mandato:

El Grupo de redacción debería elaborar, teniendo en cuenta los documentos NAV 54/10, NAV 54/10/1 y NAV 54/10/2, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 un proyecto de resolución MSC sobre las manifestaciones/campañas contra buques en alta mar, a partir de un primer esbozo presentado oralmente en el Pleno por la delegación de Australia; y
- .2 presentar un informe al Pleno el viernes 4 de julio de 2008, para su examen.

Informe del Grupo de redacción

10.11 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de redacción (NAV 54/WP.9), el Subcomité (en relación con los párrafos 3 y 4 y el anexo) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

10.12 El Subcomité, utilizando como base el primer esbozo presentado por la delegación de Australia, elaboró un proyecto de resolución MSC titulado "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar".

10.13 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de redacción había deliberado sobre una amplia gama de cuestiones relacionadas con las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar. Hubo cuatro asuntos sobre los que se registró un debate significativo:

- .1 al deliberar sobre el modo de evitar abordajes, una delegación manifestó su preferencia por que se hiciera referencia específica en la resolución al hecho de que los buques deberían mantener una "distancia segura". Si bien la regla 8 del Reglamento de Abordajes incluía una referencia de este tipo, varias delegaciones no estuvieron conformes con acogerse sólo a determinadas disposiciones de este instrumento, por lo que no se incluyó una referencia a la distancia segura en el proyecto de resolución;
- .2 una delegación pidió que se añadiera una disposición en la que se exhortara a los manifestantes a que se abstuvieran de participar en actividades peligrosas. Se indicó que el proyecto de resolución ya incluía disposiciones que abordaban este asunto. Además, el Grupo entendía que cualquier obligación relativa a la necesidad de abstenerse de participar en actividades peligrosas debería aplicarse por igual a todos los buques durante manifestaciones, protestas o enfrentamientos. Por consiguiente, no se incluyó más texto al respecto;

- .3 el Grupo convino en que, al hacer referencia a buques que participen en manifestaciones, protestas o enfrentamientos, la intención era que esto se interpretara de manera amplia, incluyendo tanto al buque que realiza la protesta como al que es objeto de la misma; y
- .4 el Grupo no pudo alcanzar el consenso sobre la cuestión relacionada con las ventajas e inconvenientes de adoptar un enfoque sencillo o una descripción más amplia en la que se enumeren instrumentos internacionales específicos sobre derechos humanos y obligaciones. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la posibilidad de que, al adoptar un párrafo descriptivo más amplio, esta resolución estaría invadiendo el ámbito de los derechos humanos internacionales. La Organización no era el organismo especializado de las Naciones Unidas para dicho ámbito ni tenía en él ninguna competencia especial. Una delegación expresó la opinión de que era necesario hacer referencia explícita a los convenios internacionales pertinentes, con miras a establecer que la libertad de expresión y de asociación pacífica eran derechos garantizados por el derecho internacional y que la aplicación de los instrumentos de seguridad marítima debería respetar estos derechos. Al respecto, el Grupo incluyó una opción en el proyecto de resolución que recibió el apoyo mayoritario. Alternativamente, teniendo en cuenta la divergencia de opinión, se elaboró el texto siguiente, que podrían examinar el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento y el Comité de Seguridad Marítima: "AFIRMANDO los derechos relativos a las formas de protesta y manifestación legítimas y pacíficas y observando que existen instrumentos internacionales que pueden ser pertinentes para estos derechos, por ejemplo, la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 y los Pactos internacionales de derechos humanos de 1966, que establecen que el derecho a la protesta conlleva obligaciones y responsabilidades especiales y, por tanto, puede estar sujeto a determinadas restricciones".

10.14 El Subcomité acordó el anteproyecto de resolución MSC, "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar", que figura en el anexo 11, como labor en curso, e invitó al Subcomité FSI a que examinara el texto para recabar observaciones al respecto, con objeto de ultimar el texto del proyecto de resolución MSC en el NAV 55.

10.15 El Subcomité tomó nota además de que se había manifestado preocupación con respecto a la utilización de la palabra "intencionalmente" en el párrafo 2 de la parte dispositiva del proyecto de resolución MSC y, en segundo lugar, que debía también hacerse referencia en el párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución al Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros). El Presidente invitó a los Gobiernos Contratantes a que presentaran observaciones y propuestas al respecto.

10.16 El Subcomité tomó nota de que el origen de este anteproyecto de resolución MSC era la propuesta del Japón recogida en el documento NAV 54/10/1, relativa a la elaboración de un "Código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y de la navegación marítima durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar". La delegación del Japón manifestó su agradecimiento por el hecho de que el anteproyecto de resolución MSC expresará la grave preocupación y la condena de las acciones que ponen intencionalmente en peligro la vida humana, el medio marino y los bienes durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar tales como los perpetrados contra los buques de investigación de ballenas del Japón

en el Antártico. El Japón seguía preocupado por el hecho de que una resolución MSC, por si sola, no evitaría o eliminaría las acciones que ponen en peligro la vida humana y los bienes en el mar y seguiría haciendo un llamamiento a todos los Estados, en particular a todos los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados en los que están registradas las organizaciones que participan en las protestas en el mar que ponen en peligro la vida y los bienes, para que apliquen todas las reglas pertinentes del derecho internacional y las leyes nacionales respectivas y colaboren para evitar estas acciones.

11 MEDIDAS PARA REDUCIR AL MÍNIMO LAS TRANSMISIONES DE DATOS INCORRECTOS POR EL EQUIPO DEL SIA

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 82, tras examinar el documento MSC 82/21/10 (Egipto) en el que se proponía elaborar un sistema para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA de los buques, acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con el Subcomité FSI (en lo que respecta a la supervisión por el Estado rector del puerto y cuestiones conexas) y con el Subcomité COMSAR, según fuera necesario. Se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que facilitaran la información pertinente a esos subcomités.

11.2 El Subcomité examinó el documento MSC 82/21/10 (Egipto) en el que se propone un método para garantizar que los mensajes transmitidos por el equipo del SIA de los buques sean más exactos.

11.3 El observador de la AISM recordó al Subcomité que había presentado al NAV 53 un documento informativo (NAV 53/INF.10) sobre las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA. El observador de la AISM recordó también a este respecto la circular MSC adoptada recientemente (MSC.1/Circ.1252) titulada "Directrices para la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA)", destinada a reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA. El Subcomité tomó nota de la información facilitada.

11.4 El Subcomité, tras tomar nota de que no se habían presentado otras propuestas sustanciales sobre esta cuestión al presente periodo de sesiones para su examen, acordó remitir al NAV 55 el estudio más a fondo de este punto.

11.5 Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas adecuadas para examinarlas en el NAV 55.

12 SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN (WWRNS)

12.1 El Subcomité recordó que el NAV 52 había examinado brevemente la parte pertinente del documento NAV 52/10 (Estados Unidos) relativa a la aprobación de un proyecto de declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 4A de la Comisión Técnica 80 de la CEI, a fin de tener presente el electromagnetismo elevado en la elaboración o revisión de las normas correspondientes, en particular la norma 61108 de la CEI, "Equipos y normas de radiocomunicaciones y navegación marítimas – Sistemas mundiales de navegación por satélite (SMNS)". El Subcomité había tomado nota con interés de la información facilitada por la República de Corea (NAV 52/INF.8) sobre las técnicas de comunicación para el DGPS de alta precisión en ese país.

12.2 El Subcomité también recordó que el NAV 52 se había mostrado de acuerdo con las opiniones del Grupo de trabajo técnico por lo que respecta a los resultados de las pruebas de vulnerabilidad de las antenas comerciales del GPS a los radares militares de alta potencia y de que, si bien los resultados de las pruebas indicaban posibles daños a las antenas del GPS, el Subcomité no tenía noticia de que en el ámbito civil existiera un problema generalizado al respecto. Por consiguiente, el Subcomité había considerado que no contaba con pruebas suficientes de que existiera un problema y se había mostrado de acuerdo con la opinión del Grupo de que en ese momento no era necesario enviar una declaración de coordinación a la Comisión Técnica 80 de la CEI.

12.3 El Subcomité recordó además que el NAV 52 había tomado nota de que, en relación con la resolución A.915(22) sobre la normativa de la OMI para el SMNS y la resolución A.953(23) sobre el reconocimiento de los sistemas de radionavegación como componentes del WWRNS, se había acordado que no era necesario adoptar medida alguna en dicho periodo de sesiones.

12.4 El Subcomité recordó que el NAV 53 había observado que no se había presentado ningún documento sobre este punto del orden del día. Los Estados Unidos habían informado al Subcomité de que no habían recibido nueva información sobre el tema de la interferencia de los radares militares con las señales del SMNS. Por consiguiente el Subcomité había acordado que no era necesario enviar una declaración de coordinación a la Comisión Técnica 80 de la CEI. Los Estados Unidos habían informado además al Subcomité de que tenían la intención de volver a presentar el DGPS para que se aceptara como un componente del Sistema mundial de radionavegación (WWRNS). Los Estados Unidos estaban asegurándose en aquel momento de que la señal del DGPS cumplía las normas de funcionamiento pertinentes durante el periodo de tiempo (tres años) exigido.

12.5 El observador de la Comisión Europea facilitó información actualizada sobre los avances relativos al programa europeo de navegación por satélite GALILEO. Como se informó en el MSC 76, el programa GALILEO, elaborado conjuntamente por la Comisión Europea y la Agencia Espacial Europea, continuaba avanzando hacia el establecimiento del sistema definitivo. Desde que el Consejo Europeo así lo decidiera el 30 de noviembre de 2007, la gestión del programa general corría a cargo de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea, con la asistencia de la Autoridad de Supervisión del GNSS, un organismo de la Unión Europea constituido para vigilar las concesiones futuras de las operaciones de GALILEO. La Agencia Espacial Europea actuaría en calidad de gestor e integrador del proyecto en nombre de la Comisión Europea y bajo el control de ésta última. GALILEO era un sistema satelitario de control civil que facilitaba información mundial de determinación de la situación a usuarios multimodales, y estaba previsto que la comunidad marítima constituyera una sección pequeña pero muy importante de la base total de usuarios de GALILEO. Los análisis iniciales, presentados al NAV 49, habían indicado que GALILEO, por si solo, cumpliría las prescripciones marítimas para la navegación general en aguas oceánicas, costeras, accesos a puertos y en aguas restringidas, como se señala en la resolución A.915(22). La Autoridad de Supervisión del GNSS Europeo ya había iniciado el proceso de certificación de GALILEO con otras partes interesadas europeas (AESM, autoridades nacionales). La primera fase del programa, destinada a validar las opciones técnicas del sistema y crear las condiciones necesarias para el despliegue rápido de la infraestructura, ya estaba muy avanzada cuando se llevó a cabo el lanzamiento del segundo y último de los dos satélites de prueba, GIOVE B, el 27 de abril de 2008, que resultó un éxito. Estaba previsto que GALILEO tuviera plena capacidad operativa en 2013. EGNOS, el antiguo banco de pruebas de GALILEO, era en aquel momento un producto totalmente distinto, constituía un denominado sistema de aumentación, como el WAAS en los Estados Unidos, y se explotaría comercialmente a partir de 2009, dado que ya era técnicamente operativo. EGNOS

utilizaba la señal de GPS, dos satélites complementarios y cálculos informáticos terrestres para mejorar la precisión de la información GPS. El sistema cubría Europa en su totalidad y sus aguas costeras, se ampliaría en el futuro próximo hasta abarcar todo el mar Mediterráneo y podría cubrir posteriormente África. EGNOS debería ser operativo durante 20 años como mínimo.

12.6 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por el observador de la Comisión Europea, incluida la actualización sobre el programa GALILEO y la intención continuada de la CE de que GALILEO se considere parte del Sistema mundial de radionavegación (WWRNS).

12.7 El Subcomité tomó nota también de que, por segunda vez, no se habían presentado documentos dentro de este punto del orden del día y, por consiguiente, decidió proponer la supresión de dicho punto del programa de trabajo del Subcomité (párrafo 22.5.1), de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.15 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2).

13 ELABORACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

13.1 El Subcomité recordó que el MSC 81 había examinado el documento MSC 81/23/10 (Estados Unidos, Islas Marshall, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Singapur), en el que se propone elaborar una visión estratégica amplia que permita incorporar nuevas tecnologías de forma estructurada y garantizar que su utilización sea compatible con las distintas tecnologías y servicios de comunicaciones y de navegación electrónica que ya se encuentran disponibles, con el objetivo de elaborar un sistema general eficaz desde el punto de vista de los costos, seguro y preciso que pueda abarcar buques de todas las dimensiones en todo el mundo.

13.2 El Subcomité recordó asimismo que, tras deliberar a este respecto, el MSC 81 había decidido incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR, y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y el COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de una estrategia de navegación electrónica" con 2008 como plazo para ultimar la labor, nombrar coordinador al Subcomité NAV y encargar al Subcomité NAV 52 que realizara un examen preliminar de esta cuestión. El MSC 81 convino también en que los dos Subcomités examinaran las cuestiones a fin de elaborar una visión estratégica dentro de sus respectivos programas de trabajo para profundizar en esta cuestión e informar al MSC 85, con miras a que éste elabore la orientación normativa necesaria para avanzar en esta importante labor.

13.3 El Subcomité recordó además que el NAV 52 había examinado los documentos MSC 81/23/10 y NAV 52/17/4 (Japón) en los que se expone el planteamiento japonés de la navegación electrónica y, para avanzar en esta labor de cara al NAV 53, había constituido un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por el Reino Unido, al que había encargado que presentara un documento al COMSAR 11 en el que se planteasen cuestiones específicas que debiera tratar este Subcomité, y que preparara un informe detallado para el NAV 53.

13.4 El Subcomité recordó también que el COMSAR 11 había acordado que el Subcomité debería definir claramente las necesidades de los usuarios antes de que el Subcomité COMSAR examinara las posibles mejoras técnicas necesarias para utilizar el equipo SMSSM como una red de comunicación de datos en el marco de la navegación electrónica; que el desarrollo de la navegación electrónica debería centrarse en los usuarios, y no en los aspectos tecnológicos; que debería normalizarse el funcionamiento del equipo, incluido el establecimiento de un modo de funcionamiento normalizado para el equipo de a bordo, y que los programas informáticos que se

instalen en los sistemas operativos deberían estar sujetos a un proceso formal de control de los cambios a fin de garantizar que todos los elementos del sistema de navegación electrónica funcionen con eficiencia. El COMSAR 11 había acordado también, por lo que respecta a posibles elementos de la estrategia de navegación electrónica y a la configuración propuesta para el sistema, las cuestiones relacionadas con búsqueda y salvamento, los enlaces para las comunicaciones de datos y el funcionamiento del SMSSM estaban dentro de su ámbito de competencias. El COMSAR 11 había acordado también que la infraestructura del SMSSM actual admite los servicios y las comunicaciones de búsqueda y salvamento. No obstante, por lo que respecta a la navegación electrónica, sería necesario disponer de comunicaciones en banda ancha a escala mundial que utilicen tecnología satelitaria.

13.5 El Subcomité recordó además que el NAV 53 había constituido un grupo de trabajo que había ultimado una definición provisional de navegación electrónica y había fijado los objetivos centrales de la navegación electrónica. El NAV 53 había observado también que, más que resultados, el Grupo de trabajo por correspondencia había acordado unas expectativas amplias como punto de partida para definir las necesidades de los usuarios. El NAV 53 convino en que el análisis de carencias debía realizarse una vez que se hubieran definido las necesidades de los usuarios. El NAV 53 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, que a continuación presentó un documento al COMSAR 12 en el que se planteaban las cuestiones específicas que éste debía examinar, y había preparado también un informe detallado, que comprendía un documento informativo, para su examen por el NAV 54.

13.6 El Subcomité observó que el COMSAR 12 había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (COMSAR 12/11), y había acordado que, a efectos de la navegación electrónica, el Subcomité COMSAR debía examinar las implicaciones de elaborar una fuente común de datos informativos, la prestación de comunicaciones fiables, la provisión de datos y la integridad de los mismos, partiendo de las necesidades y de las conclusiones generales del análisis preliminar de las necesidades de los usuarios. Los resultados del COMSAR 12 se presentaron al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia.

13.7 El Subcomité observó que el MSC 84 (MSC 84/24, párrafo 7.4) había tomado nota y había refrendado los progresos realizados en la elaboración de una estrategia de navegación electrónica.

13.8 El Subcomité recordó asimismo las observaciones del Secretario General, en su discurso de apertura del periodo de sesiones, en las que se subraya la necesidad de ultimar la elaboración de una estrategia de navegación electrónica.

13.9 El Subcomité examinó brevemente los documentos NAV 53/13 y NAV 54/INF.3 (Reino Unido), el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, en el que se describe el alcance acordado para la labor sobre navegación electrónica y el planteamiento de la elaboración de una arquitectura del sistema, y se presentan modelos complementarios, descriptivos y por componentes, en los que se incluyen las cuestiones fundamentales que deberán examinarse dentro del futuro programa de trabajo.

13.10 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la IFSMA (NAV 54/13/1) en la que se explica el concepto de modalidad N para las pantallas multifuncionales a bordo. Se trata de una propuesta de que todas las pantallas de navegación de a bordo dispongan de la capacidad de volver, mediante una única intervención del operador, a un modo de pantalla normalizado, con interfaz y funciones normalizadas. La modalidad N complementaría las modalidades adicionales provistas por el fabricante. La modalidad N respalda los objetivos de la navegación electrónica de mejorar el proceso de toma de decisiones relativas a la navegación y, por consiguiente, la seguridad y protección del medio marino.

13.11 El Subcomité examinó brevemente la propuesta presentada por China (NAV 54/13/2) de mejorar el estudio de la tecnología del SIA y su aplicación para la gestión de la seguridad marítima y el medio ambiente en el marco del programa de la estrategia de la navegación electrónica del Subcomité, y de añadir un punto al orden del día, según proceda.

13.12 El Subcomité tomó nota de que, según lo dispuesto en el párrafo 3.9 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Subcomité no podía añadir un nuevo punto a su programa de trabajo. Por consiguiente, China deberá presentar oficialmente una propuesta al Comité para incluir este punto en el programa de trabajo del Subcomité.

13.13 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la AISM (NAV 54/13/3) sobre la labor relativa al desarrollo de la navegación electrónica realizada por la AISM desde el 53º periodo de sesiones del Subcomité.

13.14 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por el Japón (NAV 54/13/4) que propone que se examine la elaboración de planes para la implantación de la estrategia de navegación electrónica una vez que se elabore. Un plan sería útil para clarificar los acuerdos comunes necesarios para la implantación de una estrategia de navegación electrónica. En ese documento, el Japón facilita un ejemplo de plan referido a las funciones de apoyo a la prevención de abordajes.

13.15 El Presidente informó al Subcomité de que, para agilizar la labor y garantizar que se dispusiera de un documento con una visión estratégica para su examen en el MSC 85, una vez celebradas las consultas con el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia y el Presidente del Grupo de trabajo sobre navegación electrónica, había preparado con su colaboración el documento NAV 54/WP.2 en el que se describe detenidamente la estrategia propuesta para el desarrollo de la navegación electrónica por la OMI. En este documento se exponen las conclusiones de las distintas deliberaciones de los Subcomités NAV y COMSAR y de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia. Otras organizaciones interesadas, especialmente la AISM, la OHI y otras entidades del sector marítimo, también han aportado contribuciones valiosas. El documento es básicamente el resultado de la reestructuración de los documentos NAV 54/13 y NAV 54/INF.3, con referencias cruzadas para subrayar que no hay nada nuevo, excepto el párrafo 2.1 y algunas pequeñas correcciones para rectificar referencias a los distintos instrumentos y normas de funcionamiento de la OMI pertinentes.

13.16 El Subcomité tomó nota de la información facilitada y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre navegación electrónica que utilizara el anexo del documento NAV 54/WP.2 como punto de partida para elaborar el documento correspondiente que contenga la visión estratégica.

Constitución del Grupo de trabajo sobre navegación electrónica

13.17 Tras un debate preliminar, según se indica en los párrafos 13.1 a 13.16 anteriores, el Subcomité volvió a constituir al Grupo de trabajo sobre navegación electrónica y le encargó que examinara el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (documentos NAV 54/13 y NAV 54/INF.3), presentado en relación con el punto 13 del orden del día, incluidos los resultados del COMSAR 12, y que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar detenidamente la nota del Presidente (NAV 54/WP.2) y tomarla como base para finalizar un documento que contenga la visión estratégica de la

navegación electrónica, a fin de que el MSC 85 pueda elaborar las orientaciones y normativas necesarias para seguir avanzando en esta importante labor;

- .2 examinar el proyecto de marco para la implantación de la estrategia, según se expone en el documento NAV 54/WP.2 (sección 11), y formular observaciones y orientaciones sobre el futuro calendario de implantación de la estrategia de navegación electrónica propuesta, incluyendo los plazos previstos;
- .3 tener en cuenta el papel de las orientaciones sobre el factor humano, actualizadas en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 15.7) y el proceso de análisis del factor humano (PAFH), (circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346) en todos los aspectos de los puntos considerados; y
- .4 presentar un informe al Pleno el jueves 3 de julio de 2008, para su examen.

Informe del Grupo de trabajo sobre navegación electrónica

13.18 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo sobre navegación electrónica (NAV 54/WP.6), el Subcomité (en relación con los párrafos 3.1 a 3.7 y los anexos 1 y 2) adoptó las medidas que se indican a continuación.

Estrategia

13.19 El Grupo examinó la estrategia propuesta para el desarrollo y la implantación de la navegación electrónica por la OMI (NAV 54/WP.2), que el Presidente del Subcomité había preparado tras consultar y colaborar con el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia y el Presidente del Grupo de trabajo sobre navegación electrónica, basándose en los documentos NAV 54/13 y NAV 54/INF.3.

13.20 Tras un examen a fondo de la cuestión, el Subcomité ultimó el proyecto de estrategia para el desarrollo y la implantación de la navegación electrónica, con enmiendas, que figura en el anexo 12. Se invita al Comité a que lo apruebe.

Marco de implantación

13.21 El Subcomité examinó también el proyecto de marco para la implantación de la estrategia que se indica en la sección 11 del documento NAV 54/WP.2. En este contexto, el Subcomité reconoció que, dado el carácter amplio de la navegación electrónica, era necesaria la participación de diversas organizaciones internacionales. En consecuencia, una vez se hayan elaborado y acordado las necesidades de los usuarios en cuanto a la navegación electrónica, la Organización debería buscar activamente y pedir el apoyo de otras organizaciones internacionales para implantar de modo eficaz la estrategia de navegación electrónica. Tras un examen a fondo de la cuestión, el Subcomité aceptó el proyecto de marco del proceso de implantación de la estrategia de navegación electrónica, junto con un calendario para la implantación de la estrategia propuesta de navegación electrónica, que figuran en el anexo 13. Se invita al Comité a que los apruebe, así como que solicite la participación de otras organizaciones internacionales en la implantación de la navegación electrónica.

Programa de trabajo

13.22 A la luz de lo anterior, el Subcomité acordó también que, a reserva de la aprobación de la estrategia de navegación electrónica por parte del Comité, sería necesario contar con el punto pertinente en el programa de trabajo del Subcomité para implantarla. En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a que sustituyera el título de este punto del programa de trabajo por el de "Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica", asignando cuatro periodos de sesiones a la ultimación de la labor.

13.23 Además, el Subcomité también había acordado que era necesario tener un enfoque coordinado que llevara a la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica entre los Subcomités COMSAR, NAV y STW, y que el Subcomité debería ser el coordinador de la labor. A este respecto, el Presidente manifestó la opinión de que los Presidentes y los secretarios de los Subcomités COMSAR, NAV y STW deberían elaborar conjuntamente un enfoque coordinado para implantar la estrategia de navegación electrónica propuesta a fin de que el Comité la examine. Por consiguiente, el Subcomité acordó invitar al Comité a que incluyera también el punto enmendado propuesto en el programa de trabajo de los Subcomités COMSAR y STW para lograr el enfoque coordinado, y designara al Subcomité NAV como coordinador.

13.24 La delegación de Sudáfrica, respaldada por otras delegaciones, opinó que el Subcomité debería seguir de cerca los progresos en la cobertura de CNE en el mundo entero. Por consiguiente, el Subcomité invitó a la OHI a que informara en cada periodo de sesiones del Subcomité sobre los progresos realizados en el mundo entero en relación con la cobertura de CNE. A este respecto, el observador de la OHI confirmó que proporcionaría la información actualizada al Subcomité cada año.

Autopista electrónica marina regional en los mares de Asia oriental

13.25 El Subcomité recordó que, en periodos de sesiones anteriores, la Secretaría había facilitado información actualizada al Subcomité sobre los elementos claves y los resultados previstos en el nuevo proyecto para el desarrollo de una autopista electrónica marina regional (MEH) en los mares de Asia oriental, y había indicado los avances conseguidos.

13.26 El Subcomité tomó nota de que este es el segundo año de ejecución del proyecto de demostración de la autopista electrónica marina (MEH) FMAM/BIRF/OMI, y que la Comisión coordinadora del proyecto celebró su segunda reunión en Kuala Lumpur (Malasia) del 3 al 5 de junio de 2008. Se están realizando las actividades previstas para el proyecto en 2008, que se extenderán a 2009, teniendo en cuenta las decisiones tomadas en la segunda reunión de la Comisión coordinadora. Estas actividades comprenden levantamientos hidrográficos, información complementaria sobre el medio marino (E-MIOs) y la licitación y desarrollo de la estructura informática del sistema de la autopista. Habida cuenta de las actuales restricciones presupuestarias, el proyecto llevará a cabo un reconocimiento hidrográfico de una zona de 621 km² alrededor de One Fathom Bank y Tanjung Piai en el dispositivo de separación del tráfico de los estrechos de Malaca y Singapur. En la reunión de la Comisión coordinadora se pidió a los Estados ribereños que agilizaran la expedición de permisos y pases para que el consultor (GEMS) iniciara los levantamientos en septiembre de 2008. Actualmente se está negociando un proyecto de contrato. El documento de licitación E-MIO se distribuyó a distintas compañías interesadas en febrero de 2008. En la segunda reunión de la Comisión coordinadora, se decidió revisar el alcance de los servicios para tener en cuenta también las necesidades del sector marítimo y no sólo la protección y gestión del medio ambiente. En este caso, el alcance de los servicios se extenderá a E-MIO estática y dinámica, y el documento revisado de solicitud de propuestas será nuevamente objeto de licitación. Además, el Comité técnico de sistemas e información ambientales celebrará una reunión para

examinar las actividades E-MIO. La Comisión coordinadora estudió el proyecto de arquitectura informática y sistema de la MEH, y los Estados ribereños facilitaron información sobre sus respectivas instalaciones de seguridad marítima. Atendiendo a las decisiones adoptadas por la Comisión coordinadora, el proyecto está iniciando la elaboración de un sitio público en la Red que debería estar operativo antes de finales de 2008.

14 ELABORACIÓN DE PRESCRIPCIONES PARA LOS SIVCE QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO

14.1 El Subcomité recordó que, en el NAV 51, la delegación de Noruega, en calidad de coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia (NAV 51/6), había subrayado en particular la opinión del Grupo de que existían suficientes razones para introducir gradualmente una prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE para ciertas clases de buques. Un programa de introducción gradual de los SIVCE a bordo dará seguridad y dirección a los marinos, los distribuidores de datos, los fabricantes de equipo y a las oficinas hidrográficas. Estas medidas agilizarán el uso y el apoyo de los SIVCE, lo que a su vez beneficiará a los marinos y potenciará las tasas de producción de cartas náuticas electrónicas (CNE).

14.2 El Subcomité recordó asimismo que había examinado esta cuestión detalladamente en el NAV 52 y el NAV 53, y había celebrado extensos debates sobre la necesidad y los plazos para prescribir los SIVCE a bordo teniendo presente la disponibilidad de cobertura mundial de CNE. Se habían presentado un buen número de argumentos, tanto a favor como en contra de las propuestas de que sea obligatorio llevar a bordo SIVCE. Por un lado, se había registrado un apoyo considerable, al menos "en principio", a la introducción de una prescripción que exija llevar a bordo SIVCE, bien a partir de la propuesta de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia, o a partir de la propuesta del Japón. Por otro lado, se habían planteado inquietudes y preguntas sobre la necesidad, viabilidad y eficacia en función de los costos de dichas prescripciones, sobre la incertidumbre de la cobertura mundial de las CNE y las deficiencias conexas en el contenido de las CNE, sobre la posición de los países en desarrollo, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, y sobre los aspectos relacionados con el factor humano y la formación y cuestiones conexas. Lo positivo del debate era que había dado al Subcomité una visión más clara de las ventajas y los inconvenientes de una prescripción que exija llevar a bordo SIVCE, y tal visión más clara podría ofrecer un buen punto de partida para la presentación de propuestas sobre el particular ante el NAV 54. Para concluir, el Presidente había invitado a los Miembros y observadores a que consideraran la posibilidad de adoptar las siguientes medidas:

- .1 a la Federación de Rusia, a que presentara más información en el NAV 54 sobre la investigación que había llevado a cabo;
- .2 a la OHI, a que presentara en el NAV 54 más información actualizada sobre la cobertura de las CNE y cuestiones conexas; y
- .3 a los Estados Miembros, así como a los observadores, a que presentaran ante el NAV 54 contribuciones válidas que permitieran al Subcomité profundizar en el examen de la cuestión y adoptar una decisión profesional, bien fundamentada y equilibrada.

Se invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas adecuadas al NAV 54 para que se examinaran más a fondo.

14.3 El Subcomité recordó además que el MSC 83 había tomado nota con satisfacción de la información facilitada por Indonesia y Singapur (MSC 83/27/7) sobre la iniciativa regional de estos dos países para mejorar la seguridad de los servicios de transbordo de pasajeros en naves de gran velocidad (NGV). Esta iniciativa conjunta había permitido elaborar y garantizar la calidad de las cartas náuticas electrónicas (CNE) oficiales, seguidas de ensayos en el mar del SIVCE que cubre las terminales y rutas de los transbordadores entre las islas Riau (Indonesia) y Singapur. El MSC 83 había remitido el documento MSC 83/27/7 al Subcomité, para su información cuando examine el punto del orden del día sobre "Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo" en el NAV 54.

14.4 El Subcomité examinó el documento NAV 54/14 (Noruega) en el que se incluye un estudio de seguimiento sobre los SIVCE y la cobertura de CNE, y se confirma la postura de Noruega en relación con la aplicación de las prescripciones de llevar a bordo SIVCE.

14.5 El Subcomité examinó asimismo el documento NAV 54/14/1 (ICS) en el que se apoya la elaboración de una prescripción para llevar SIVCE a bordo de determinados buques y se presentan propuestas de definiciones sobre las cuales puede basarse la definición final.

14.6 El Subcomité examinó además el documento NAV 54/14/2 (Reino Unido) en el que se presentan enmiendas a la regla 19 del capítulo V del Convenio SOLAS a fin de introducir la prescripción de que se lleve a bordo un Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), y los documentos NAV 54/14/3 (Australia) y Corr.1 (inglés solamente) (Australia) en los que se apoya la propuesta del Reino Unido de enmendar la regla 19 del capítulo V del Convenio SOLAS a fin de introducir una prescripción de que se lleven a bordo SIVCE, y se formulan observaciones al respecto, además de una propuesta de publicar una circular SN sobre la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE.

14.7 El Subcomité tuvo también presentes las opiniones de las Islas Marshall, Liberia y Vanuatu, según se exponen en el documento NAV 54/14/7, en el que se facilita información adicional sobre la prescripción de llevar a bordo SIVCE. Los autores apoyan plenamente las importantes ventajas de la navegación electrónica y están de acuerdo en que los SIVCE pueden ofrecer una contribución importante a la seguridad de la navegación y la protección ambiental. No obstante, tras examinar más a fondo la cuestión, los autores consideran que, antes de fijar una fecha para introducir la prescripción obligatoria, deberían tratarse cuestiones relacionadas con las CNE, así como otras cuestiones, a fin de lograr la implantación y utilización satisfactoria de los SIVCE. Señalaron que hay factores como la cobertura y la disponibilidad de las CNE, los costes en concepto de CNE, la calidad de las cartas vectoriales y la logística del suministro de datos que deben tenerse presentes antes de prescribir que se lleven a bordo SIVCE. Finalmente, los autores del documento opinaron que sería prematuro adoptar prescripciones para hacer obligatorio llevar SIVCE por el momento, en vista de las numerosas cuestiones aún sin responder relacionadas con el sistema y su infraestructura, y que son esenciales para una implantación viable.

14.8 El Subcomité tuvo en cuenta asimismo el documento NAV 54/14/4 (BIMCO y OCIMF) en el que se exponen las opiniones de las organizaciones autoras sobre la implantación de una prescripción obligatoria de llevar SIVCE habida cuenta de la cobertura de CNE.

14.9 El Subcomité tomó nota con interés de la información actualizada facilitada por la OHI sobre la disponibilidad de CNE y sobre la elaboración por la OHI de un catálogo en línea de las cartas oficiales disponibles (véanse los documentos NAV 54/14/5 y NAV 14/14/6).

14.10 Hubo un extenso debate sobre la elaboración de prescripciones para llevar SIVCE a bordo. La gran mayoría de los que intervinieron sobre la cuestión apoyó en principio una prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE. La mayoría de ellos apoyaba la propuesta del Reino Unido (NAV 54/14/2, anexo), en particular el calendario para introducción de la prescripción de llevarlos a bordo. Muchas delegaciones hicieron también referencia a la propuesta de Noruega (NAV 54/14, anexo) por lo que respecta a los tipos y tamaños de buques.

14.11 Una gran mayoría estuvo de acuerdo con la necesidad de flexibilidad solicitada por los observadores del sector, en particular en lo referente a una exención para los buques que vayan a ser probablemente retirados del servicio.

14.12 Una mayoría apoyó asimismo la propuesta de Australia (NAV 54/14/3, anexo) de ultimar un proyecto de circular SN con orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE, a fin de que el Comité lo adopte.

14.13 La delegación de Sudáfrica, al referirse al mal estado de las instalaciones hidrográficas de los países en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y, en particular, a la carencia de cobertura de CNE, señaló al Subcomité la resolución A.998(25): "Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes" y respaldada por varias delegaciones, indicó su expectativa de que cuando se introduzca la prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE, se tengan en cuenta los retos a los que tienen que hacer frente los países en desarrollo, en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución A.998(25).

14.14 El observador de la OHI aclaró que su organización participa activamente en la creación de capacidad y ha organizado varios seminarios y talleres, que han incluido aspectos de formación. En total hay 14 comisiones hidrográficas regionales en todo el mundo que brindan asistencia. El observador de la OHI señaló asimismo que los países en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo que lo necesiten deberían ponerse en contacto con la comisión hidrográfica regional pertinente, o directamente con la OHI, para solicitar asistencia técnica.

14.15 La delegación de Irlanda, respaldada por algunas otras delegaciones, señaló al Subcomité el hecho de que las tripulaciones de los buques tienen que ser conscientes de que un sistema de cartas electrónicas no se ajusta a los requisitos del SIVCE y no debería utilizarse para la navegación. La delegación irlandesa opinaba que la elaboración de las prescripciones de llevar a bordo SIVCE permitiría incrementar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino ya que eliminaría los sistemas no aprobados, y proporcionaría a los marineros sistemas aprobados con los que pueden trabajar.

14.16 La delegación de Francia, con el apoyo de la delegación de los Estados Unidos, confirmó que había estado ofreciendo asistencia técnica para la creación de capacidad de los Estados ribereños y los países en desarrollo, y que seguiría haciéndolo.

14.17 La delegación de Panamá, respaldada por las Islas Marshall, expresó su inquietud en relación con las necesidades de formación del personal nuevo y existente para implantar una prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE. Las delegaciones observaron que cualquier decisión que se tome sobre tal prescripción obligatoria debería tener presente este factor.

14.18 El Subcomité observó que el cumplimiento de las disposiciones de la resolución A.998(25) tendrá que ser garantizado por el Comité como respuesta a los retos de capacidad hidrográfica a los que tienen que hacer frente los países en desarrollo y los PEID en relación con

la cobertura de CNE. Además, el Subcomité acordó supervisar continuamente los progresos con respecto a la cobertura de CNE en los países en desarrollo y en los PEID como preparación a la obligatoriedad de llevar a bordo SIVCE.

14.19 El observador de la ICS recordó al Subcomité que había proporcionado una definición para la expresión "disponibilidad adecuada de CNE" en el documento NAV 54/14/1 y que el representante de la OHI había estado de acuerdo en que la definición era muy similar a la suya. El Subcomité tomó nota de las garantías de la OHI sobre la disponibilidad del CNE y decidió que las condiciones para la disponibilidad adecuada de CNE, según la definición proporcionada por la ICS, se cumplirían en las fechas que se estaban considerando para la prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE.

Propuestas de enmienda a la regla V/19 del Convenio SOLAS

14.20 El Subcomité examinó más a fondo la propuesta del Reino Unido (NAV 54/14/2, anexo) teniendo en cuenta los documentos NAV 54/14 (Noruega) y NAV 54/14/1 (ICS), y aceptó en principio el proyecto de texto, que incorpora las distintas enmiendas acordadas en relación con el tipo y el tamaño del buque y los correspondientes plazos, en el contexto de la obligatoriedad de llevar equipo del SIVCE a bordo. El Subcomité acordó asimismo conceder una exención a los buques que vayan a ser retirados del servicio en un plazo de dos años.

14.21 Además, el Subcomité reconoció que sería necesario introducir enmiendas consiguientes a las actuales reglas V/19.2.1.4 y V/19.2.1.5, teniendo en cuenta el encabezamiento existente del párrafo V/19.2.1.

Proyecto de circular SN sobre Orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE

14.22 El Subcomité aceptó asimismo la propuesta de Australia (NAV 54/14/3, anexo) de ultimar un proyecto de circular SN sobre orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE, que resultará útil cuando se instale SIVCE por primera vez en un buque.

Constitución del Grupo de redacción

14.23 Tras examinar detalladamente esta cuestión, el Subcomité constituyó un grupo de redacción con el siguiente mandato.

Teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, el Grupo de trabajo debería desempeñar las siguientes tareas:

- .1 examinar el anexo del documento NAV 54/14/2 y, teniendo presente el marco para el examen de la cuestión de la ergonomía y el entorno de trabajo con objeto de reducir el número de casos de lesiones corporales y de errores humanos (MSC-MEPC.7/Circ.3), revisar el proyecto de enmiendas a la regla V/19 sobre la prescripción de que se lleve a bordo sistemas y equipo de navegación en relación con la obligación de llevar SIVCE, y preparar un proyecto de texto revisado limpio, incluidas las enmiendas a las reglas V/19.2.1.4 y V/19.2.1.5 existentes, teniendo en cuenta el actual párrafo introductorio que figura en la regla V/19.2.1;

- .2 examinar y ultimar el proyecto de circular SN sobre orientaciones para la transición de cartas de papel a la navegación con SIVCE (NAV 54/14/3, anexo);
- .3 tener en cuenta el papel que desempeñen las orientaciones relativas al factor humano, según se actualizaron en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 15.7), incluido el proceso de análisis del factor humano (PAFH) establecido en la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346 en todos los aspectos de los puntos examinados; y
- .4 presentar un informe al Pleno el jueves 3 de julio de 2008, para su examen.

Informe del Grupo de redacción

14.24 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de redacción (NAV 54/WP.8), el Subcomité (en relación con los párrafos 3 y 4 y los anexos 1 a 3) tomó las medidas que se indican a continuación.

Proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS

14.25 El Subcomité examinó las propuestas de enmienda a la regla V/19 relativa a la prescripción de que se lleven a bordo sistemas y equipo de navegación, en relación con la obligatoriedad de llevar SIVCE, según se detallan en el anexo del documento NAV 50/14/2 (Reino Unido).

14.26 Al examinar la posibilidad de que estas prescripciones se apliquen a los buques de carga de nueva construcción, que no sean buques tanque, de 3 000 ó 10 000 toneladas de arqueo bruto, el Subcomité acordó que el subpárrafo propuesto debería dividirse en dos subpárrafos separados con distintas fechas de implantación, el primero aplicable a los buques de carga, que no sean buques tanque, de arqueo bruto superior a 10 000, y el segundo aplicable a los buques de carga, que no sean buques tanque, de arqueo bruto superior a 3 000, pero inferior a 10 000.

14.27 La Federación de Rusia recomendó que el Subcomité volviera a realizar la evaluación formal de la seguridad antes de ultimar los pormenores. El Subcomité decidió no hacerlo. La delegación de Noruega declaró que un estudio de evaluación formal de la seguridad implicaba tiempo y dinero, y que cuando un Estado se comprometía a llevar a cabo tal estudio esto suponía un compromiso también en el otro sentido, de que se utilizarán los resultados a menos que se pusiera en tela de juicio el propio estudio.

14.28 Al examinar la cuestión de la exención de los buques que vayan a ser retirados definitivamente del servicio, el Subcomité tomó nota de la preocupación manifestada por Francia por la ambigüedad del texto "en los dos años siguientes a la fecha de implantación que se indica" en relación con la fecha de implantación estipulada anteriormente, a saber "a más tardar en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad que se efectúe e [fecha determinada] o posteriormente", dado que el reconocimiento del equipo de seguridad podría realizarse hasta un año después de la fecha determinada. También se señaló que esto significa que en la práctica la exención podría ampliarse hasta casi tres años. El Subcomité reconoció que el texto en cuestión era idéntico al utilizado en relación con otras disposiciones de la regla V/19 (por ejemplo, la regla V/19.2.4.4 sobre el SIA) y, por consiguiente, no debía cambiarse.

14.29 El Subcomité acordó que la nueva regla propuesta se incorpore a la regla V/19 como párrafos 2.10 y 2.11.

14.30 El Subcomité acordó asimismo enmendar la actual regla V/19.2.1.4 con objeto de dar cuenta de que el SIVCE constituye una alternativa aceptable a las cartas náuticas de papel y publicaciones náuticas, con la salvedad de que en algunos casos (por ejemplo, si se trata de buques que no realizan viajes internacionales, de buques exentos de las prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo debido a que van a ser retirados definitivamente del servicio y de buques de carga que realizan viajes internacionales pero cuyo arqueado bruto es inferior al límite acordado), podía ser conveniente utilizar únicamente cartas náuticas de papel y publicaciones náuticas. El Subcomité acordó asimismo que no era necesario introducir ninguna enmienda en la regla V/19.2.1.5.

14.31 El Subcomité invitó al Comité a que aprobara las enmiendas propuestas a la regla V/19 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 14, con miras a su adopción en su 86º periodo de sesiones.

Proyecto de circular SN sobre orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE

14.32 Al examinar el anexo del documento NAV 54/14/3 (Australia), que contiene las orientaciones propuestas y la información para ayudar a las personas involucradas en la transición de cartas de papel a la navegación con SIVCE, el Subcomité acordó que las referencias a las actuales circulares SN también deberían incluirse en dichas orientaciones.

14.33 La delegación del Reino Unido respaldó el proyecto de circular SN para ofrecer orientaciones sobre la transición a la navegación con SIVCE. Para un cambio tan significativo como éste, tanto en la compañía explotadora del buque como a bordo de los buques de su flota, el Reino Unido esperaba que el sistema de gestión de la seguridad implantado a bordo y en tierra tuviera que modificarse. Las modificaciones afectarían, en particular, a la transición, la formación y la competencia de todos los involucrados, y la instalación, el mantenimiento y el funcionamiento del SIVCE.

14.34 El Grupo de redacción elaboró el proyecto de circular SN: "Transición de las cartas de papel a la navegación con sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)", que figura en el anexo 15, con miras a su adopción por el Comité.

14.35 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto "Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo" del programa de trabajo del Subcomité, al haberse ultimado la labor al respecto.

15 DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE LIMITACIONES OPERACIONALES UNIFORMES PARA LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD

15.1 El Subcomité recordó que el MSC 81 (MSC 81/25, párrafo 23.45), tras refrendar una propuesta del DE 49, había decidido incluir en el programa de trabajo y el orden del día provisional del DE 50 un punto de alta prioridad sobre "Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad" fijando en 2009 el plazo previsto para su ultimación, e incluir el punto también en los programas de trabajo de los Subcomités COMSAR, NAV y SLF y en los órdenes del día provisionales del COMSAR 11, el NAV 53 y el SLF 50, fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación por estos subcomités.

15.2 El Subcomité tomó nota de que el DE 50 había examinado el documento DE 50/18 (China) y que había vuelto a examinar también los documentos DE 49/5/3 y DE 49/INF.5 (RINA), en los que se proponía la elaboración de una circular MSC para ayudar a las administraciones a determinar las limitaciones operacionales de manera uniforme, y en los que se facilitaba información general adicional en relación con el establecimiento de limitaciones operacionales para las naves de gran velocidad.

15.3 El Subcomité tomó nota asimismo de que el DE 50 había acordado que la propuesta necesitaba someterse a un nuevo análisis detallado, dado que únicamente se refería a un aspecto de las limitaciones operacionales para las naves de gran velocidad, concretamente la velocidad, y que era necesario determinar y examinar muchas otras limitaciones, como por ejemplo, la estela, la fuerza del viento, la temperatura, el mar de popa, etc., entre otras cosas. El DE 50 había decidido además constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre limitaciones operacionales uniformes de las naves de gran velocidad, coordinado por Australia, que presentaría un informe al DE 51.

15.4 El Subcomité recordó que en el NAV 53 había examinado el documento NAV 53/15 (RINA), en el que se señalan varios temas, por ejemplo, las condiciones de maniobra seguras, las limitaciones relativas a la altura de las olas, los aspectos discrecionales, las restricciones relativas a la importancia de la estela, la seguridad de la navegación y las condiciones del mar a la salida, para su examen en relación con la determinación de limitaciones operacionales uniformes de las naves de gran velocidad. Las propuestas que se recogen en ese documento recibieron un apoyo general, y algunos Miembros señalaron que deberían examinarse en particular las operaciones cuando haya hielo, la formación en consonancia con lo dispuesto en el Código NGV 2000, y la aplicación uniforme de las limitaciones operacionales. El Subcomité invitó también a los Miembros a que, mientras tanto, formulen observaciones sobre aspectos de navegación directamente al Grupo de trabajo por correspondencia sobre limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad del DE 50.

15.5 El Subcomité recordó también que en el NAV 53, tras observar que no se había presentado ningún otro documento de fondo sobre el particular, decidió posponer el examen de este tema hasta el NAV 54, en el que se dispondrá de los resultados de la labor del DE 51 sobre el particular. Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas al respecto para su examen en el NAV 54.

15.6 El Subcomité tomó nota de que el DE 51 había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 51/13). El Grupo había incluido en su proyecto de texto de las directrices posibles orientaciones relativas a los temas que pertenecen al ámbito de otros subcomités. En concreto, había dejado entre corchetes el texto de la sección 7 (Aspectos relativos a la navegación) del proyecto a reserva del examen por el NAV 54.

15.7 El Subcomité examinó el documento NAV 54/15 (Secretaría) en el que figura la sección 7 del proyecto de directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad, que guarda relación con los aspectos relativos a la navegación.

15.8 El Subcomité opinó que el proyecto de texto de las directrices preparado por el Grupo de trabajo por correspondencia del DE contemplaba adecuadamente los aspectos de navegación. No obstante, el Subcomité acordó las siguientes enmiendas al texto de los párrafos 7.1 (esta enmienda no afecta al texto español) y 7.4:

"7.1 Los siniestros protagonizados por naves de gran velocidad apuntan a que se deben tener en cuenta varias circunstancias relativas a la navegación a la hora de establecer limitaciones operacionales conforme al Permiso de explotación. Entre estas circunstancias se pueden incluir:

- .1 adecuación de las ayudas a la navegación fijas establecidas a lo largo de la ruta;
- .2 visión nocturna en relación a obstáculos no iluminados; y
- .3 otras formas de visibilidad restringida.

7.4 Cuando se considere que una derrota es especialmente proclive a que se produzcan embarrancamientos o varadas, la Administraciones pueden exigir una evaluación de estos riesgos, considerando la oportunidad de aplicar, por ejemplo:

- .1 unos márgenes de seguridad mínimos alrededor de determinados peligros de la derrota;
- .2 una reducción de velocidad en a lo largo de tramos críticos de la travesía derrota; y
- .3 una exigencia de mantener dos navegantes en el puente durante los tramos más críticos de la derrota."

15.9 Se encargó a la Secretaría que pusiera esta decisión en conocimiento del Subcomité DE.

15.10 Por consiguiente, se invitó al Comité a que suprimiera el punto titulado "Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad", al haberse ultimado la labor al respecto.

16 DIRECTRICES SOBRE LA DISPOSICIÓN Y EL DISEÑO ERGONÓMICO DE LOS CENTROS DE SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE PASAJE

16.1 El Subcomité recordó que el MSC 81 había examinado el informe del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje (MSC 81/WP.6) y había coincidido con la recomendación del Grupo de que se debía encargar al Subcomité que elaborara directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad (o modificar la circular MSC/Circ.982) teniendo presente que el proyecto de regla II-2/23.4 especifica que la disposición y el diseño ergonómico deben tener en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

16.2 El Subcomité también recordó que el MSC 81, tras recordar que al examinar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje había acordado encargar una tarea al Subcomité sobre el asunto mencionado, había incluido un punto de alta prioridad titulado "Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje" en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al NAV 53, asignándole 2008 como plazo de conclusión.

16.3 En este contexto, el Subcomité tomó nota de que en el MSC 82 (MSC 82/24, párrafo 3.104.1), el Comité ampliado había adoptado por unanimidad, mediante la resolución MSC.216(82), enmiendas al capítulo II-2, "Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios" que entrarán en vigor el 1 de julio de 2010.

16.4 El Subcomité recordó asimismo que en el NAV 53 había examinado las reglas II-2/3 y II-2/23 relacionadas con el centro de seguridad de los buques de pasaje en el contexto de la elaboración de las directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje. El observador de la CLIA informó al Subcomité de que algunos miembros de esta asociación estaban proyectando nuevos buques basados en el concepto del centro de seguridad y señaló que la CLIA presentaría un documento sobre esta cuestión al NAV 54.

16.5 El Subcomité recordó además que en el NAV 53 se había convenido en que, como no se habían presentado otros documentos sobre esta cuestión en dicho periodo de sesiones, el examen de ésta debía aplazarse hasta el NAV 54. Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas sobre este punto a fin de examinarlas en el NAV 54.

16.6 El Subcomité tomó nota de que el FP 52 había examinado la cuestión de la aclaración de las prescripciones del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad. El FP 52 había observado que su grupo de trabajo sobre este punto, tras examinar el documento FP 52/14 (Argentina) acerca de la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad, había acordado que el contenido del documento anteriormente mencionado constituía un valioso punto de partida para el examen de esta cuestión, si bien aún era necesario analizar en detalle algunos aspectos. En particular:

- .1 la conveniencia de revisar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS por lo que respecta a las prescripciones relativas a los puestos de control con dotación permanente y en relación con la presencia del centro de seguridad. En este contexto, también se señaló que en condiciones normales era posible que el centro de seguridad no tuviera dotación;
- .2 la verificación de las prescripciones existentes relativas al suministro eléctrico de los sistemas indicados en la regla II-2/23.6 del Convenio SOLAS, teniendo presente la propuesta formulada en el párrafo 2.1 del anexo del documento FP 52/14; y
- .3 el factor humano en relación con la gestión de la respuesta desde distintos centros de autoridad.

Teniendo en cuenta los aspectos indicados, el FP 52 había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por la CLIA y le había encargado que preparara un proyecto de interpretación unificada para su examen por el Subcomité.

16.7 El Subcomité tomó nota de que el observador de la CLIA no estaba presente y por tanto no podía facilitar información adicional en estos momentos.

16.8 El Subcomité acordó que, puesto que no se habían presentado otros documentos sustantivos sobre esta cuestión al periodo de sesiones, convenía aplazar el examen detenido de la cuestión hasta el NAV 55. Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas al respecto para profundizar en su examen en el NAV 55.

16.9 Por consiguiente, se invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2009 (véase el párrafo 22.5.2).

17 EXAMEN DE LAS EXPRESIONES VAGAS DE LA REGLA V/22 DEL CONVENIO SOLAS

17.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 había examinado una propuesta formulada por Alemania (MSC 82/21/11) para elaborar, habida cuenta de que se han dado casos de estiba de contenedores por encima de la línea de visibilidad, una aclaración de la regla V/22 del Convenio SOLAS (Visibilidad desde el puente de navegación) o una revisión de dicha regla, a fin de velar por la seguridad de la navegación y evitar la detención de los buques, y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

17.2 El Subcomité recordó también en este contexto que el MSC 82 había tomado nota de la opinión de que en lugar de elaborar enmiendas al Convenio SOLAS podrían prepararse orientaciones sobre la aplicación de la regla V/22, y había decidido dejar que el Subcomité decidiera la forma de proceder al tratar la cuestión.

17.3 El Subcomité examinó la propuesta formulada por Alemania (MSC 82/21/11) sobre la experiencia adquirida en la estiba de contenedores por encima de la línea de visibilidad, lo que puede ser un riesgo para la prevención de abordajes y el funcionamiento seguro del buque. Los astilleros y armadores han tratado de incrementar la capacidad de transporte de los buques portacontenedores estibando continuamente en cubierta contenedores adicionales por encima de la línea de visibilidad. Sólo debe recurrirse a posiciones de estiba de los contenedores por encima de la línea de visibilidad provisionalmente y en raras ocasiones en el caso de contenedores excesivamente altos o de contenedores plataforma con carga de una altura excesiva no normalizada. Incluso en la circular MSC.1/Circ.982 se recomienda, en el párrafo 5.1.1.1.1, que la vista del mar desde el puesto de navegación y maniobra cumpla lo dispuesto en la regla V/22 del Convenio SOLAS. Se puede considerar que estas posiciones de estiba de carga no son compatibles con el espíritu de la regla V/22 del Convenio SOLAS y no se ajustan a los objetivos enumerados en la regla V/15 de dicho Convenio. Esto podría dar lugar a que un buque se declare por ley "no apto para navegar" o sea detenido por un Estado rector del puerto. Por consiguiente, es indispensable aclarar estas prescripciones y, si el Subcomité lo considera necesario, revisar la regla V/22 del Convenio SOLAS o preparar una nueva versión.

17.4 El Subcomité examinó también el documento NAV 54/17 (Dinamarca y Singapur), en el que se propone una enmienda a la regla V/22 del Convenio SOLAS para introducir medios que permitan a los buques verificar el cumplimiento de dicha regla cuando embarquen cargas en cubierta.

17.5 Hubo un breve debate general sobre la cuestión. Las delegaciones que intervinieron apoyaron en general la idea de enmendar la regla V/22 del Convenio SOLAS. No obstante, se plantearon inquietudes sobre el alcance de su aplicación a distintos tipos de buques, su aplicación a los buques existentes, la posible necesidad de equipo nuevo y la necesidad de ser flexibles en la aplicación del proyecto de enmienda propuesto.

17.6 El Subcomité acordó que era prematuro adoptar una decisión al respecto en este momento y que era necesario examinar el asunto más a fondo antes de ultimarlos.

17.7 Se invitó a los Gobiernos Miembros a presentar oportunamente propuestas, teniendo en cuenta las inquietudes planteadas en el Pleno, para examinarlas más a fondo en el NAV 55.

18 REVISIÓN DE LAS ORIENTACIONES SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MENSAJES BINARIOS SIA

18.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 (MSC 82/24, párrafo 21.41), tras examinar el documento MSC 82/21/13 (Suecia), en el que se propone examinar las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA (circular SN/Circ.236), basándose en las necesidades operativas y en la experiencia adquirida y teniendo en cuenta las limitaciones técnicas existentes, a fin de facilitar un uso correcto y eficaz de los mensajes binarios SIA y proteger las funciones principales de dicho sistema, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

18.2 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había tomado nota con interés de la información facilitada por Alemania y Suecia (NAV 53/INF.11), con la descripción de las limitaciones técnicas para el uso de los mensajes binarios del SIA, y se presentan los resultados de un estudio sobre el uso del enlace de datos en ondas métricas del SIA, incluido el trabajo que aún es necesario realizar respecto de la elaboración de directrices para el uso de los mensajes binarios del SIA.

18.3 El Subcomité examinó el documento NAV 54/18 (Japón), que contiene una propuesta de modificación del conjunto de mensajes binarios de prueba adoptado en el 49º periodo de sesiones del Subcomité, así como la adición de nuevos mensajes binarios.

18.4 El Subcomité examinó también el documento NAV 54/18/1 (Suecia), en el que se argumenta que es necesario realizar un examen de la circular SN/Circ.236 sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA y se propone establecer un grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar y enmendar la circular SN/Circ.236 "Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA". Suecia opinó que el nuevo documento debería incluir una lista actualizada de los mensajes binarios SIA recomendados y orientaciones para su aplicación, así como orientaciones para la aplicación de los mensajes binarios SIA elaborados a nivel nacional o regional.

18.5 El Subcomité examinó además el documento NAV 54/18/2 (Japón), en el que se propone incluir nuevos mensajes para la prevención de abordajes en los mensajes binarios SIA.

18.6 Las propuestas de Suecia y el Japón recibieron un apoyo amplio y unánime. La delegación de Alemania, respaldada por otras, opinó que la revisión debería incluir la presentación gráfica fiable de los mensajes binarios SIA.

18.7 Por lo que respecta al documento NAV 54/18/2 (Japón), la delegación del Perú, con el apoyo de algunas otras delegaciones, instó a obrar con prudencia en cuanto al uso de los mensajes binarios SIA para la prevención de abordajes. Los buques deben ser plenamente conscientes de la situación del tráfico a su alrededor y no centrarse en un determinado buque. El Subcomité estuvo de acuerdo con esta observación.

18.8 Tras deliberar al respecto, el Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos coordinado por Suecia*, a fin de avanzar en esta cuestión y presentar un informe al NAV 55. El Subcomité aprobó también el mandato que se indica a continuación.

18.9 El Grupo de trabajo por correspondencia debería examinar los documentos NAV 54/18(Japón), NAV 44/18/1 (Suecia) y NAV 54/18/2 (Japón) así como las observaciones y decisiones del Pleno, y evaluar el uso de mensajes binarios durante el periodo de prueba, según se indica en la circular SN/Circ.236, y elegir y proponer una serie revisada de mensajes binarios SIA para su uso internacional. Al elegir estos mensajes, el Grupo de trabajo por correspondencia debería tener en cuenta:

- .1 la necesidad operativa;
- .2 los métodos existentes y alternativos para satisfacer esa necesidad;
- .3 la interfaz del usuario a bordo, tanto como para la presentación como para la entrada de datos;
- .4 las limitaciones técnicas; y
- .5 la presentación gráfica de los mensajes binarios SIA.

El Grupo de trabajo por correspondencia debería elaborar orientaciones sobre el uso de los mensajes binarios SIA a fin de garantizar que no se degradan las funciones principales del SIA debido a una sobrecarga del VDL. Al elaborar estas orientaciones, se debería tener en cuenta el uso de los mensajes binarios definidos por la OMI y de los mensajes binarios elaborados a escala regional. El Grupo de trabajo por correspondencia debería evaluar asimismo si es necesario contar con medios adicionales de comunicación, habida cuenta del incremento de la demanda de comunicaciones digitales entre la costa y los buques.

Proyecto de pruebas del SIA en el Báltico (AISBALTIC)

18.10 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por Estonia y Finlandia (NAV 54/INF.8) sobre las actividades realizadas, los resultados preliminares y las actividades previstas en el marco del proyecto de pruebas del SIA en el Báltico (AISBALTIC). El objetivo de este proyecto es incrementar el uso de los mensajes binarios del sistema de identificación automática (SIA).

*** Coordinador:**

Sr. Rolf Zetterberg
Senior Technical Advisor, MSc
Ship Traffic Division
Swedish Maritime Safety Inspectorate
Östra Promenaden 7
SE-601 78 Norrköping
Suecia
Teléfono: +46 11 19 15 12
Facsímil: +46 11 19 12 30
Móvil: +46 708 19 15 12
Correo electrónico: inspektion@sjofartsverket.se
Correo electrónico directo: rolf.zetterberg@sjofartsverket.se

Información sobre la labor en curso relativa a la aplicación de los mensajes binarios

18.11 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por los Estados Unidos (NAV 54/INF.9) sobre la labor en curso en el marco de los estudios y ensayos que se están realizando para determinar las ventajas que se derivan actualmente o podrían derivarse de las aplicaciones binarias del SIA, y agradeció que se brindara la oportunidad a los miembros de contribuir a este proceso.

19 INCREMENTO DE LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE PRÁCTICOS

19.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 (MSC 82/24, párrafo 21.34) había examinado el documento MSC 82/21/17, en el que el Brasil, los Estados Unidos y la IMPA, preocupados por el hecho de que los prácticos continuaban sufriendo accidentes mortales y lesiones graves durante el transbordo a los buques, habían propuesto elaborar enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS y a la resolución A.889(21) (Medios para el transbordo de prácticos), con objeto de incrementar el nivel de seguridad de las operaciones de transbordo de prácticos en las que se utilizan escalas, y había acordado incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y DE un punto de alta prioridad titulado "Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación, y había designado al Subcomité NAV como coordinador.

19.2 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la IMPA (NAV 54/INF.4) sobre los resultados de una campaña de seguridad llevada a cabo durante una semana en 2007 por prácticos de todo el mundo, respecto de la norma sobre escalas y equipo de embarco auxiliar cuyo uso prevé el Convenio SOLAS.

19.3 El Subcomité examinó el documento MSC 82/21/17 (Brasil, Estados Unidos e IMPA), en el que se destaca el hecho de que, a pesar de los crecientes esfuerzos en materia de seguridad, los prácticos continuaban sufriendo accidentes mortales y lesiones graves en el momento de embarcar con escalas en los buques desde lanchas y pequeñas embarcaciones. Asimismo, se proponían enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS y/o la resolución A.889(21) para mejorar la seguridad en las operaciones de transbordo de prácticos en las que se utilicen escalas.

19.4 El Subcomité tomó nota de que las propuestas de enmienda a la regla V/23 del Convenio SOLAS y a la resolución A.889(21) eran las siguientes:

Regla V/23

Medios para el transbordo de prácticos

- .1 sujeción de la escala real de práctico al costado del buque (nueva enmienda);
- .2 elevador mecánico de práctico (suprimir el párrafo 6 actual);
- .3 prohibición de puertas en el costado del buque que abren hacia afuera para utilizarlas en el transbordo del práctico (suprimir el párrafo 5 actual);
- .4 diámetro de los guardamancebos (enmendar el párrafo 7.1.1 actual); y
- .5 sujeción y uso de guardamancebos (nueva enmienda)

Resolución A.889(21): Medios para el transbordo de prácticos

- .1 espacio vertical entre peldaños (enmendar el párrafo 2.1.2.6 actual);
- .2 instalación de fijaciones en los peldaños (nueva enmienda);
- .3 ángulo máximo de inclinación (enmendar el párrafo 3.2 actual);
- .4 altura de la meseta inferior (nueva enmienda);
- .5 anchura de la escala real (nueva enmienda);
- .6 ajuste de la distancia entre la escala de práctico y la meseta inferior (nueva enmienda);
- .7 distancia entre asideros (enmendar el párrafo 5.2 actual); y
- .8 anchura del hueco del cintón (nueva enmienda).

19.5 Las propuestas de enmienda contaron con el respaldo general. El Subcomité opinó también que, dado que no se disponía de tiempo para examinar y elaborar el texto íntegro de las propuestas de enmienda con objeto de aprobarlo durante el presente periodo de sesiones, los expertos debían estudiar a fondo las enmiendas y elaborar proyectos de texto para que el Subcomité los pudiera examinar.

19.6 En consecuencia, el Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Estados Unidos* y aprobó el mandato que se indica a continuación.

19.7 El Grupo de trabajo por correspondencia debería examinar el documento MSC 82/21/17, en el que figuran las propuestas de enmienda a la regla V/23 actual y a la resolución A.889(21) sobre medios para el transbordo de prácticos, así como cualquier otra información pertinente y, teniendo en cuenta el carácter urgente de esta cuestión, elaborar proyectos de texto y un informe definitivo para que el Subcomité los examine en su 55º periodo de sesiones (NAV 55), así como un informe provisional detallado para el DE 52 con objeto de avanzar sobre el asunto.

20 ANÁLISIS DE SINIESTROS

20.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 (MSC 78/26, párrafo 24.8) había decidido que el punto sobre "Análisis de siniestros" debería permanecer en el programa de trabajo de los subcomités.

*

Coordinador:

Sr. William R Cairns
Senior Principal Engineer
United States Coast Guard Headquarters (CG-541)
2100 Second Street, S.W.
Washington, DC. 20593-0001
Estados Unidos de America
Teléfono: +1 (202) 372 1557
Correo electrónico: William.R.Cairns@uscg.mil

20.2 El Subcomité tomó nota de que, en este periodo de sesiones, no se habían presentado documentos para examen y ni el Subcomité FSI ni ningún otro órgano técnico de la Organización le habían remitido documento alguno para que lo examinara, por lo que acordó aplazar el examen del punto hasta el NAV 55.

21 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

21.1 El Subcomité recordó que, a fin de agilizar el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS que se presentan al Comité de manera continua, el MSC 78 había decidido que la IACS debería presentarlas directamente a los correspondientes subcomités según procediera. A tal efecto, el MSC 78 había acordado mantener indefinidamente el punto titulado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DE, FP, FSI, NAV y SLF e incluirlo en el orden del día de sus respectivos periodos de sesiones.

21.2 El Subcomité también recordó que había examinado propuestas de interpretaciones unificadas de la IACS en sus periodos de sesiones 52º y 53º. Éstas fueron posteriormente aprobadas mediante la circular MSC.1/Circ.1224: "Interpretaciones unificadas del capítulo V del Convenio SOLAS" y la circular MSC.1/Circ.1260: "Interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes 1972 enmendado" en el MSC 82 y el MSC 84, respectivamente.

21.3 El observador de la IACS informó al Subcomité de que la IACS presentaría interpretaciones unificadas pertinentes al NAV 55.

22 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL NAV 55

22.1 El Subcomité recordó que, durante el MSC 78, el Presidente, al tratar el método de trabajo del Comité en relación con el examen de las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, había aclarado que, al examinar estas propuestas, el objetivo del Comité era decidir, basándose en la justificación presentada por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, si el nuevo punto debería o no incluirse en el programa de trabajo del Subcomité. La decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité no significaba que el Comité estuviera de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decidía incluir el punto en el programa de trabajo del Subcomité, el estudio en profundidad de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de prescripciones y recomendaciones apropiadas debería dejarse en manos del subcomité en cuestión.

22.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité los siguientes puntos de alta prioridad:

- .1 "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y RDT-S", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones; y
- .2 "Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones.

22.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 84 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité los siguientes puntos de alta prioridad:

- .1 "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serían necesarios tres periodos de sesiones; y
- .2 "Directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la zona económica exclusiva", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones.

22.4 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 84 también había acordado ampliar el punto del programa de trabajo existente "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y RDT-S" para que incluya el examen de la propuesta incluida en el documento MSC 84/22/18 (Egipto), y aumentó a tres el número de periodos de sesiones necesarios para ultimar la labor.

22.5 Teniendo en cuenta los progresos realizados en el presente periodo de sesiones, las decisiones tomadas durante el MSC 83 y el MSC 84 y, muy especialmente, las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día, el Subcomité elaboró una propuesta de programa de trabajo revisado y un orden del día provisional viable para el NAV 55 (NAV 54/WP.3), enmendados, que se basan en los aprobados por el MSC 84 (NAV 54/2/2, anexos 2 y 3) y figuran en el anexo 16, para que el Comité los examine y los apruebe. Al examinar el programa de trabajo, el Subcomité invitó al Comité a:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, dado que la labor al respecto se ha concluido:

.1.1 Punto A.1	Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)	2008
.1.2 Punto A.4	Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces	2008
.1.3 Punto A.5	Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente	2008
.1.4 Punto A.7	Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo	2008
.1.5 Punto A.8	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad	2008
.1.6 Punto A.10	Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo	2008
.1.7 Punto A.11	Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo	2008

- .2 ampliar el plazo de ultimación del siguiente punto del programa de trabajo:
- | | | |
|----------------|---|------|
| .1.1 Punto A.9 | Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje | 2009 |
|----------------|---|------|
- .3 cambiar de nombre/ampliar el plazo de ultimación del siguiente punto del programa de trabajo:
- | | | |
|----------------|---|-----------------------------------|
| .1.1 Punto A.6 | Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica | 2008
4 periodos
de sesiones |
|----------------|---|-----------------------------------|

22.6 El Subcomité, consciente de que las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS deberían como mínimo examinarse para su inclusión en el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, según proceda, tomó nota de la adopción de las prescripciones relativas al BNWAS que ha de llevarse a bordo y las enmiendas generales al Convenio SOLAS mediante el nuevo párrafo V/19.2.2.3, pero no tuvo la oportunidad en este periodo de sesiones de examinar la aplicabilidad de las prescripciones a las naves de gran velocidad.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

22.7 El Subcomité anticipó que en el NAV 55 podrían constituirse grupos de trabajo encargados de las siguientes cuestiones:

- .1 organización del tráfico marítimo;
- .2 cuestiones técnicas; y
- .3 navegación electrónica.

Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009

22.8 El Subcomité recordó que durante el examen del punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI), la Secretaría había informado verbalmente de las medidas pedidas por el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009 aprobados por la A 25.

22.9 El Subcomité tomó nota de la información sobre la situación de los resultados previstos relacionados con el Plan de acción de alto nivel que revisten interés para el Subcomité, que figura en el anexo 17, para su presentación al MSC 85 a fin de que éste la examine y adopte las medidas oportunas.

Fecha del próximo periodo de sesiones

22.10 El Subcomité tomó nota de que la celebración de su 55º periodo de sesiones se había previsto, provisionalmente, del 27 al 31 de julio de 2009 en la sede de la OMI.

23 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009

23.1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité eligió por unanimidad al Sr. J. M. Sollosi (Estados Unidos) y al Sr. Raja Datuk Malik (Malasia) como nuevo Presidente y nuevo Vicepresidente para 2009, respectivamente.

23.2 El Subcomité manifestó su agradecimiento a su Presidente saliente, el Sr. K. Polderman (Países Bajos), por su valiosa contribución a la labor del Subcomité, que supo dirigir durante un largo periodo en situaciones que a veces fueron difíciles, y le deseó un futuro plenamente satisfactorio.

24 OTROS ASUNTOS

Códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio

24.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, una vez que hubo examinado la lista completa de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección preparada por la Secretaría (MSC 82/18/1 y MSC 82/INF.12), había remitido el examen detallado de dicha lista a los subcomités pertinentes para que identificasen los instrumentos que pudieran ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre su implantación, y también les pidió que proporcionaran una indicación acerca de los posibles usuarios y los requisitos del plan informativo que ha de elaborarse.

24.2 El Subcomité observó que el MSC 83 había tomado nota de que la Secretaría estaba elaborando un módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la OMI sobre las prescripciones y recomendaciones de carácter no obligatorio relacionadas con la seguridad y la protección, basado en la circular MSC/Circ.815. Cuando se ultime, el módulo también podría contener información sobre el estado de implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio, información que los Estados Miembros han de mantener actualizada utilizando medios de registro directo. El módulo también podría registrar, con carácter voluntario, respecto de cada instrumento, la legislación nacional adoptada para su implantación (incluida la capacidad de descargar el texto completo), los criterios de aplicación y el estado jurídico del instrumento por lo que respecta a sus enmiendas.

24.3 El Subcomité examinó el documento NAV 54/24 (Secretaría), en cuyo anexo figura la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección indicados en el documento MSC 82/INF.12, pertinentes para la labor del Subcomité, que el MSC 83 le había encargado que examinara.

24.4 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría había informado de que había procedido a un examen preliminar de la lista. El Subcomité convino en aprobar la lista que figura en el anexo del documento NAV 54/24 como la lista provisional actual de los documentos pertinentes, para apoyar, en general, la elaboración de un módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la OMI sobre las prescripciones y recomendaciones de carácter no obligatorio de cuya actualización se encargaría la Secretaría, e invitó a los Estados Miembros a que utilizaran los medios de notificación del GISIS para registrar información sobre la implantación de las prescripciones y recomendaciones y a que telecargaran la legislación nacional correspondiente que consideraran apropiada.

24.5 No obstante, dada la longitud de la lista adjunta al documento NAV 54/24, que contiene 169 instrumentos de carácter no obligatorio y la información anteriormente mencionada sobre el desarrollo del GISIS, el Subcomité convino en que no había tiempo suficiente para un examen detallado de la lista completa de los instrumentos de carácter no obligatorio en el marco de su labor durante el periodo de sesiones. Era necesario que unos expertos examinaran con detalle esos documentos y examinaran si había que revisar o suprimir algunos de los documentos.

24.6 Por consiguiente, el Subcomité constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el examen de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes relacionados con el Subcomité NAV, dirigido por el Reino Unido* con el siguiente mandato:

- .1 examinar los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes relacionados con el Subcomité NAV para examinar la necesidad de revisión o supresión;
- .2 elaborar propuestas de revisión o supresión según proceda; y
- .3 presentar su informe al NAV 55 para que lo examine.

Símbolo para representar el AIS-SART

24.7 El Subcomité tomó nota de que el COMSAR 12, al examinar el documento COMSAR 12/14/2 (CEI), en el que se le invitaba a que tomara nota del progreso realizado en la labor y ofreciera asesoramiento sobre las propuestas para el AIS-SART, había remitido el documento COMSAR 12/14/2 al NAV 54 para que examinara si se necesitaba un símbolo para representar el SIA-SART y adoptara medidas de seguimiento, según fuera procedente.

24.8 El Subcomité recordó que el NAV 50 había acordado un proyecto de circular SN sobre directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticas; el MSC 79 había hecho suya la opinión del Subcomité y había aprobado la circular SN/Circ.243 sobre las Directrices mencionadas y había alentado a que se utilizaran para todos los equipos y sistemas de navegación de a bordo.

24.9 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había pedido al Grupo de trabajo 13 de la CEI que elaborara un símbolo para representar el RESAR-SIA a fin de incluirlo en el cuadro 4 del anexo 1 de la circular SN/Circ.243 y presentara información actualizada al NAV 54.

24.10 El Subcomité examinó los documentos NAV 54/24/1 y COMSAR 12/14/2 (CEI) y tomó nota de que el Comité Técnico 80 de la CEI estaba elaborando normas para respaldar las normas de funcionamiento de la Organización. Se invitó al Subcomité a que tomara nota de los progresos realizados y de la respuesta de la CEI a las peticiones del Subcomité sobre simbología e interfaz.

*** Coordinador:**

Sr. Kim Fisher
Navigation and Communication Specialist
50 Queen Street
Henley on Thames
Oxon RG9 1AP
Reino Unido
Teléfono: +44(0) 1491 575216
Correo electrónico: kpfisher@btinternet.com

También se invitó al Subcomité a que considerara la necesidad de que el símbolo propuesto en el anexo se utilice en las pantallas de radar y del SIVCE. En caso contrario, el AIS-SART sería presentado como un símbolo triangular, tal como aparece en la circular SN/Circ.243 para el blanco del SIA.

24.11 Con respecto al párrafo 3 del documento NAV 54/24/1, la delegación de las Islas Marshall pidió al CIRM que aclarara la situación respecto de la disponibilidad del equipo de radar conforme a la nueva norma de funcionamiento (resolución MSC.192(79)), que entró en vigor el 1 de julio de 2008.

24.12 El observador del CIRM señaló que el Comité de Seguridad Marítima, en su 79º periodo de sesiones, había adoptado una nueva norma de funcionamiento (resolución MSC.192(79)) para mejorar el funcionamiento de los radares y la seguridad de los buques y también había recomendado que el equipo de radar instalado el 1 de julio de 2008 o posteriormente se ajustara a esas nuevas prescripciones. La Comisión Electrotécnica Internacional (CEI) convino en ampliar esas prescripciones a una norma internacional. La elaboración de la norma de la CEI llevó más tiempo del previsto debido a las dificultades para acordar los procedimientos de prueba que garantizarían el cumplimiento de las prescripciones previstas en la resolución de la OMI. Dicha norma se denominó IEC 62388: *Shipborne radar – Performance requirements – Methods of testing and required test results*. Por consiguiente, hubo poco tiempo entre la publicación de esa norma sumamente técnica y difícil y la entrada en vigor de la prescripción del equipo que se ha de llevar a bordo, lo que representó un desafío considerable para los fabricantes que habían de elaborar el nuevo equipo y obtener la homologación. Al 1 de julio, la fecha en que entra en vigor la prescripción, el CIRM creía que sólo dos fabricantes acababan de conseguir la homologación de sus sistemas de radares para cumplir las nuevas prescripciones mencionadas. Otros habían concluido con éxito las pruebas y se encontraban a la espera de la certificación. Por consiguiente, la disponibilidad del equipo para cumplir esta nueva norma se limitaba únicamente a los productos de unos pocos fabricantes. No obstante, los demás fabricantes y centros de pruebas estaban realizando un esfuerzo considerable para remediar esa situación y se esperaba que en el plazo de tres meses varios fabricantes conseguirían la aprobación y tendrían grandes cantidades de equipo disponible. Además, había una confusión considerable respecto de la definición de la fecha de entrada en vigor de la prescripción el 1 de julio de 2008, debida a la interpretación de la palabra "instalado". Las interpretaciones de esta definición variaban particularmente en el caso de los nuevos proyectos de construcción, desde la fecha de entrega del equipo a los astilleros, la fecha de colocación de la quilla, la fecha de la aprobación de la conformidad con las reglas de clasificación, la fecha de la entrada en funcionamiento del equipo y otras. Por estos motivos, el CIRM entendía que ya había varios Estados de abanderamiento que estaban implantando periodos de gracia que podían llegar a un año para la instalación del equipo que cumpla la norma anterior relativa a los radares. Por consiguiente, a fin de evitar una confusión y un gasto considerables a todas las partes interesadas y retrasos en la instalación de los radares, el CIRM pediría a los Estados de abanderamiento que tomaran nota de las dificultades actuales respecto de la oferta del equipo y consideraran la posibilidad de adoptar un enfoque práctico en cuanto a la instalación de los radares en sus buques.

24.13 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 53/24/1 al Grupo de trabajo técnico constituido para el examen de los puntos 4, 9 y 24 B del orden del día.

Informe del Grupo de trabajo técnico

24.14 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 54/WP.5), el Subcomité (en relación con el párrafo 5.1 y el anexo 4), tomó las medidas que se indican a continuación de forma resumida.

24.15 El Subcomité convino en el símbolo propuesto por la CEI en el documento NAV 54/24/1 (CEI) y refrendó el proyecto de circular SN en el que se especifica la enmienda a la circular SN/Circ.243: "Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos" que figura en el anexo 18 para que el Comité la apruebe.

Proyecto de recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta

24.16 El Subcomité tomó nota de que el SLF 50 había acordado remitirle el pertinente texto refundido del proyecto de recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta (capítulo 10 (Equipo náutico) y los anexos I, XXIX, XXX, XXXI y XXXII) para que lo examinara y presentara observaciones y propuestas al SLF 51.

24.17 El Subcomité, tras tomar nota de que la Secretaría, en cooperación con el Presidente, había examinado el proyecto de texto del capítulo 10 (Equipo náutico) y los anexos I, XXIX, XXX, XXXI y XXXII), examinó el proyecto de texto y acordó que eran necesarias las siguientes correcciones:

Capítulo 10:

Enmiéndese el párrafo 10.2.2 como se indica a continuación:

"10.2.2 Se podrá aceptar un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) o un trazador de cartas electrónicas para cumplir la prescripción sobre las cartas náuticas indicada en 10.2.1." (esta enmienda no afecta al texto español)."

Enmiéndese la nota a pie de página de la página 2 como se indica a continuación:

"* Podrá utilizarse una colección adecuada de cartas náuticas de papel como medio auxiliar para el SIVCE. A este efecto también se aceptan otros medios auxiliares (véase el apéndice 6 de la resolución A.817(19), enmendada) y la resolución MSC.232(82), respectivamente."

Enmiéndese el párrafo 10.5.1 como se indica a continuación:

"10.5.1 El alumbrado de cubierta no debería afectar a la visibilidad de las luces de navegación y de señalización prescritas por el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado."

Anexo I:

Sin cambios

Anexo XXIX:

Sin cambios

Anexo XXX:

Dado que se hace referencia a las reglas 22, 23, 25, 26, 27 y 35 del Reglamento de Abordajes, sustitúyase la expresión "debería" o "deberían" seguida del verbo en infinitivo por el verbo en tiempo futuro, ya que se trata de una prescripción **obligatoria**.

Anexo XXXI:

Sin cambios

Anexo XXXII:

Enmiéndese para armonizar respecto de la resolución A.1004(25). Las enmiendas al anexo IV (Señales de peligro) entrarán en vigor el 1 de diciembre de 2009, a menos que el 1 de junio de 2008, más de un tercio de las Partes Contratantes del Convenio hayan notificado que recusan las enmiendas; enmiéndese también el diagrama correspondiente.

24.18 Se encargó a la Secretaría que informara al Subcomité SLF del resultado del examen.

Nuevas ediciones de las publicaciones de la OHI

24.19 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la OHI (NAV 54/INF.6) sobre la publicación de la 5ª edición de las normas de la OHI sobre levantamientos hidrográficos (S-44), la edición 3.4 de las Especificaciones para el contenido y aspectos de la presentación de los SIVCE – Librería de presentación (apéndice 2, Anexo A S-52) y la edición 1.1 del Esquema de protección de datos de las CNE (S-63).

Especificación internacional de producto para los datos de protección del medio marino utilizable junto con las cartas náuticas electrónicas (CNE)

24.20 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por los Estados Unidos (NAV 54/INF.7) sobre la elaboración de una especificación internacional de producto para los datos de protección del medio marino utilizable junto con las cartas náuticas electrónicas (CNE) y la labor que se está llevando a cabo al respecto. La utilización de esos datos fomentaría la seguridad marítima y aumentaría la protección del medio marino.

24.21 El observador de la OHI señaló que, como habían indicado los Estados Unidos, la OHI había constituido un grupo de trabajo para elaborar una especificación de producto para los datos de protección del medio marino utilizable junto con las CNE, que mejoraría la planificación del viaje y la capacidad de los marinos para navegar en condiciones de seguridad evitando causar daños al medio marino.

24.22 El Reino Unido reconoció plenamente las ventajas de disponer de datos sobre protección ambiental utilizables dentro de los sistemas de cartas electrónicas y apoyó totalmente la iniciativa de elaborar y promover una norma de datos bajo los auspicios de la Organización Hidrográfica Internacional. Actualmente existían distintos tipos de medidas adoptadas en las distintas partes del mundo para implantar las medidas de protección del medio marino. Era necesario que la gente de mar conociera su existencia para poder tenerlas en cuenta en la planificación y ejecución de sus viajes. Dada la creciente utilización de los sistemas de cartas electrónicas, era muy razonable disponer de una norma internacional para garantizar unos medios comunes y uniformes a fin de describir tales medidas, facilitando a la gente de mar información complementaria

importante. El Reino Unido instó a que, mientras se desarrollaba tal norma, se garantizara que ningún sistema introducido menoscabara la funcionalidad básica del sistema de cartas electrónicas para la navegación en condiciones de seguridad sobrecargando la visualización de las cartas.

Remoción de los restos del M/N California en el estrecho de Malaca

24.23 La delegación de Malasia informó al Subcomité de un suceso de abordaje entre un granelero y un buque portacontenedores en abril de 2006 que condujo a un naufragio gravemente preocupante para la seguridad de la navegación en el estrecho de Malaca, y facilitó información actualizada sobre la remoción del granelero **M/N California** de 80 400 toneladas de peso muerto. Los restos del naufragio se encuentran dentro de la vía que se dirige hacia el sur del dispositivo de separación del tráfico en la parte meridional del estrecho. La operación para la remoción total de los restos del naufragio se estaba llevando a cabo y su conclusión estaba prevista para dentro de un plazo de cinco meses aproximadamente. Tres buques, a saber, la gabarra de alojamiento y trabajo **Tropical 388**, el remolcador **APM María** y una embarcación de supervisión y vigilancia llamada **Setia Damai** se encontraban en el lugar del naufragio llevando a cabo una labor de salvamento desde el 9 de junio de 2008. La zona de trabajo o la zona de exclusión se habían marcado con cuatro boyas cardinales. Con objeto de garantizar la seguridad de la navegación en las inmediaciones, se estaba difundiendo una advertencia para la navegación mediante "NAVTEX" a intervalos frecuentes, avisando a los marinos de que tuvieran extremo cuidado cuando navegaran en la zona. Además, el centro de STM de Port Klang seguía supervisando la situación del tráfico y mantenía advertidos a los marinos. Podía obtenerse información adicional del *Director of Central Region, Marine Department Peninsular Malaysia* o consultando el sitio en la Red <http://www.marine.gov.my>.

Expresiones de agradecimiento

24.24 El Subcomité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados que recientemente habían dejado los cargos que ocupaban, se habían jubilado, habían sido transferidos a otras funciones o iban a hacerlo próximamente, por su valiosa aportación a la labor del Subcomité, y les deseó una larga y feliz jubilación, o, si fuere el caso, mucho éxito en las nuevas funciones que asumieran:

- Sr. Yoshio Sasamura (Japón) (jubilación);
- Sr. Mike Hunter (Reino Unido) (transferencia);
- Sr. Joe Collins (Reino Unido) (jubilación);
- Sr. John de Rose (IACS) (jubilación);
- Sr. Alfredo Garofalo (Secretaría) (jubilación);
- Sra. Michèle Foré (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Christopher Simonds (Secretaría) (jubilación).

25 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

25.1 Se invita al Comité, en su 85º periodo de sesiones, a que:

- .1 de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), adopte:
 - .1 el nuevo dispositivo de separación del tráfico "En los accesos al puerto de Salónica" (párrafo 3.26 y anexo 1);
 - .2 los tres nuevos dispositivos de separación del tráfico "En el mar de Åland septentrional" y "En el mar de Åland meridional" (párrafo 3.27 y anexo 1);
 - .3 el nuevo dispositivo de separación del tráfico y las medidas de organización del tráfico conexas "En la bahía de Liverpool" (párrafo 3.31 y anexo 1);
 - .4 las modificaciones al dispositivo de separación del tráfico existente "En el acceso a Boston, Massachusetts" (párrafo 3.32 y anexo 1);
 - .5 el dispositivo de separación del tráfico modificado "A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships" (párrafo 3.33 y anexo 1);
 - .6 el dispositivo de separación del tráfico modificado "En los accesos al río Humber" (párrafo 3.35 y anexo 1);
 - .7 el dispositivo de separación del tráfico modificado "En Hatter Barn" (párrafo 3.36 y anexo 1);
 - .8 la nueva zona a evitar de carácter recominatorio y estacional "En el canal de Great South" (párrafo 3.37 y anexo 2);
 - .9 la nueva zona a evitar y las dos nuevas zonas en las que se no se permite fondear en las proximidades del "Puerto en aguas profundas de Excelerate Northeast Gateway Energy Bridge" propuesto (párrafo 3.38 y anexo 2);
 - .10 las nuevas derrotas en aguas profundas dentro de los límites de los dispositivos de separación del tráfico "En el mar de Åland septentrional" y "En el mar de Åland meridional" (párrafo 3.39 y anexo 2);
 - .11 la nueva derrota de dos direcciones que conduce al mar de Åland (párrafo 3.40 y anexo 2);
 - .12 la nueva zona a evitar "En la bahía de Liverpool" (párrafo 3.41 y anexo 2);
 - .13 el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa de Portugal – COPREP" (párrafo 3.43 y anexo 3);
 - .14 las modificaciones del sistema de notificación para buques existente del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea "CORAL SHIPREP" (párrafo 3.44 y anexo 4);

- .2 apruebe el proyecto de circular SN sobre directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento (párrafo 4.17 y anexo 5);
- .3 adopte las propuestas de enmienda a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (anexos 1 y 2 de la resolución A.572(14), enmendada), a reserva de la confirmación de la Asamblea (párrafo 5.5 y anexo 6);
- .4 apruebe el proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar una nueva prescripción relativa al sistema de alarma que ha llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente, con miras a su adopción en el 86º periodo de sesiones (párrafo 6.10 y anexo 7);
- .5 examine la cuestión de la detección por satélite del SIA y decida si la respalda (párrafos 9.7 a 9.13);
- .6 refrende la iniciativa del Subcomité de enviar una declaración de coordinación al Grupo de trabajo 5B del UIT-R, con copia a la AISM y al CIRM, relativa a la cuestión de la detección por satélite del SIA (párrafo 9.15 y anexo 8);
- .7 apruebe el proyecto de circular SN sobre la corrección a la circular SN/Circ.227: "Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo" en relación con las repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones del SIA de a bordo existentes (párrafo 9.17 y anexo 9);
- .8 apruebe la declaración de coordinación para la UIT, la CEI y la AISM en la que se les informa del cambio en las categorías de riesgo o contaminación y se les invita a que lo tengan en cuenta en cualquier revisión futura de su documentación, y autorice a la Secretaría a remitir la declaración de coordinación a la UIT, la CEI y la AISM (párrafo 9.18 y anexo 10);
- .9 refrende la necesidad de actualizar el curso modelo del Convenio de Formación sobre el sistema de identificación automática (curso modelo 1.34) y la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que informe al Subcomité STW en consecuencia (párrafo 9.19);
- .10 refrende los resultados de las deliberaciones sobre las repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones existentes del SIA a bordo y tome nota de que el Comité de Protección del Medio Marino ha sido informado en consecuencia (párrafos 9.4 a 9.6 y 9.17 a 9.20);
- .11 tome nota de que por lo que respecta a la elaboración de un código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, el Subcomité prefirió dar su acuerdo al anteproyecto de resolución MSC titulado "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar" como labor en curso e invitó al Subcomité FSI a que examinara el texto y proporcionara su asesoramiento con miras a ultimar el proyecto de resolución MSC en el NAV 55 (párrafo 10.14 y anexo 11);
- .12 apruebe el proyecto de estrategia para la elaboración y la implantación de la navegación electrónica (párrafo 13.20 y anexo 12);

- .13 apruebe el proyecto de marco para el proceso de implantación de la estrategia sobre la navegación electrónica junto con un calendario para la implantación de la estrategia sobre navegación electrónica propuesta y pida a otras organizaciones internacionales que participen en la implantación de la navegación electrónica (párrafo 13.21 y anexo 13);
- .14 refrende la decisión del Subcomité de que los presidentes y los secretarios de los subcomités COMSAR, NAV y STW elaboraran conjuntamente un enfoque coordinado para implantar la estrategia de navegación electrónica propuesta (párrafo 13.23);
- .15 apruebe el proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar la prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE, con miras a su adopción en el 86º periodo de sesiones (párrafo 14.31 y anexo 14);
- .16 apruebe el proyecto de circular SN sobre orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) (párrafo 14.34 y anexo 15);
- .17 apruebe el proyecto de circular SN en el que figura la enmienda a la circular SN/Circ.243: "Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticas" en relación con un nuevo símbolo para la presentación del transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) (párrafo 24.15 y anexo 18); y
- .18 apruebe el informe en general.

25.2 Se invita al Comité a que, al examinar el programa de trabajo del Subcomité, considere la propuesta de programa de trabajo presentada por el Subcomité (anexo 16) en general y, en particular, a que:

- .1 suprima el punto "Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 5.6);
- .2 suprima el punto "Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 6.12);
- .3 suprima el punto "Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 7.10);
- .4 suprima el punto "Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 8.6);
- .5 suprima el punto "Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 12.7);
- .6 suprima el punto "Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 14.31);

- .7 suprima el punto "Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 15.10);
- .8 amplíe el plazo de ultimación del siguiente punto del programa de trabajo:
 - .1 "Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje", hasta 2008 (párrafo 16.9);
- .9 cambie el nombre y amplíe el plazo de ultimación del siguiente punto del programa de trabajo:
 - .1 "Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica", fijando ~~2008~~ [cuatro periodos de sesiones] para su ultimación (párrafo 13.22).

25.3 Se invita también al Comité a que apruebe el orden del día propuesto para el 55 periodo de sesiones del Subcomité (anexo 16) que se ha elaborado de conformidad con el procedimiento de organización del orden del día, y a que refrende el informe sobre el estado de los resultados previstos del Plan de acción para el bienio actual (párrafo 22.9 y anexo 17).

ANEXO 1**DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS****"EN LOS ACCESOS AL PUERTO DE SALÓNICA"**

(Carta de referencia: Servicio hidrográfico de la Marina de Grecia N° 255, edición de mayo de 1979, actualizada.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico europeo (RE 50). No obstante, las posiciones que se mencionan más abajo se ajustan al dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84)).

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

Las medidas de organización del tráfico marítimo consisten en un dispositivo de separación del tráfico al sudoeste de Akra Mikro Emvolon.

- a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
 - 4) 40°33',39 N 022°51',96 E
 - 5) 40°29',94 N 022°46',66 E

- b) Una zona de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
 - 5) 40°29',94 N 022°46',66 E
 - 6) 40°27',24 N 022°46',11 E
 - 7) 40°27',24 N 022°45',18 E

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la línea y la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
 - 1) 40°27',24 N 022°47',21 E
 - 2) 40°29',94 N 022°47',46 E
 - 3) 40°33',06 N 022°52',36 E

- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la línea y la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
 - 8) 40°27',24 N 022°43',86 E
 - 9) 40°30',12 N 022°46',11 E
 - 10) 40°33',69 N 022°51',61 E

"MAR DE ÅLAND"

Nota: Véanse las "Derrotas en aguas profundas que conducen al mar de Åland" en la parte C.

(Cartas de referencia: finlandesa 953, edición de 2007 V, y sueca SE61 (INT1205), edición de 21/2-2008.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84.)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

Mar de Åland septentrional

Parte I

- a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- 1) 60°29',52 N 019°00',30 E 2) 60°26',94 N 019°00',36 E
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 3) 60°29',54 N 018°56',36 E 4) 60°26',89 N 018°57',05 E
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 5) 60°26',89 N 019°03',88 E 6) 60°29',51 N 019°04',56 E

Parte II

- d) Una zona de separación de 1,1 millas de anchura cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas:
- 7) 60°11',06 N 019°03',21 E 8) 60°10',09 N 019°04',80 E
- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 9) 60°09',79 N 019°00',12 E 10) 60°08',839 N 019°01',71 E
- f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 11) 60°11',36 N 019°07',89 E 12) 60°12',33 N 019°06',30 E

Mar de Åland meridional*Parte I*

- g) Una zona de separación de 1,1 millas de anchura cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas:

13) 59°47',28 N 019°42',44 E 14) 59°46',30 N 019°44',04 E

- h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

15) 59°46',01 N 019°39',39 E 16) 59°45',04 N 019°40',99 E

- i) Una vía de circulación para el tráfico que dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

17) 59°47',57 N 019°47',10 E 18) 59°48',55 N 019°45',50 E

Parte II

- j) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

19) 59°46',03 N 019°52',85 E 21) 59°45',36 N 019°58',85 E

20) 59°45',96 N 019°58',87 E 22) 59°45',42 N 019°53',83 E

- k) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

23) 59°44',24 N 019°55',74 E 24) 59°44',25 N 019°58',80 E

- l) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

25) 59°46',96 N 019°58',92 E 26) 59°47',37 N 019°50',68 E

Parte III

- m) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

27) 59°41',22 N 020°31',98 E 28) 59°43',32 N 020°28',38 E

29) 59°44',76 N 020°23',10 E

- n) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la línea de separación y las siguientes posiciones geográficas:

30) 59°44',32 N 020°19',60 E 32) 59°40',56 N 020°30',34 E

31) 59°42',87 N 020°27',57 E

- o) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

33) 59°41',93 N 020°33',72 E 34) 59°45',68 N 020°24',51 E

Parte IV

p) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

35)	59°42',26 N	019°51',55 E	37)	59°34',26 N	020°08',40 E
36)	59°39',70 N	019°55',19 E	38)	59°30',27 N	020°08',40 E

q) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

39)	59°30',27 N	020°06',51 E	41)	59°39',44 N	019°54',13 E
40)	59°33',75 N	020°06',51 E	42)	59°41',91 N	019°50',60 E

r) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige al sur entre la línea de separación descrita en el párrafo q) *supra* y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

43)	59°40',89 N	019°47',83 E	45)	59°34',89 N	019°57',20 E
44)	59°39',57 N	019°51',58 E	46)	59°30',27 N	019°54',70 E

s) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la línea de separación descrita en el párrafo p) *supra* y las dos líneas siguientes que conectan las siguientes posiciones geográficas:

Línea 1

47)	59°30',27 N	020°15',79 E	49)	59°33',90 N	020°30',13 E
48)	59°33',90 N	020°15',79 E			

Línea 2

50)	59°37',92 N	020°30',13 E	52)	59°43',59 N	019°55',17 E
51)	59°37',92 N	020°06',72 E			

t) El tráfico está separado por obstrucciones naturales (faro de Svenska Björn en la posición geográfica 59°32',87 N 020°01',24 E y dos bajos fondos) dentro de la vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia al sur por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

53)	59°30',27 N	020°01',84 E	55)	59°34',15 N	019°59',68 E
54)	59°34',15 N	020°01',84 E	56)	59°30',27 N	019°59',68 E

Zonas de precaución

u) Una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	59°46',01 N	019°39',39 E	23)	59°44',24 N	019°55',74 E
17)	59°47',57 N	019°47',10 E	52)	59°43',59 N	019°55',17 E
26)	59°46',96 N	019°58',92 E	43)	59°40',89 N	019°47',83 E

v) Una zona circular de precaución de 6,5 millas marinas de radio cuyo centro se encuentra en la siguiente posición geográfica:

57) 59°52',03 N 019°34',66 E

"EN LA BAHÍA DE LIVERPOOL"

Nota: Véase la zona a evitar "En la Bahía de Liverpool".

(Carta de referencia: Almirantazgo británico 1978, edición de 2007.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una zona de separación (al este de la plataforma del "Douglas Oil Field") de una milla marina de anchura limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 53°32',76 N 003°32',18 W
- 2) 53°32',74 N 003°33',83 W
- 3) 53°31',74 N 003°33',80 W
- 4) 53°31',76 N 003°32',15 W

b) Una zona de separación (al oeste de la plataforma del "Douglas Oil Field") de una milla marina de anchura limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 5) 53°32',72 N 003°32',51 W
- 6) 53°32',64 N 003°41',30 W
- 7) 53°31',64 N 003°41',27 W
- 8) 53°31',72 N 003°35',48 W

c) Una vía de circulación de 1,8 millas marinas de anchura para el tráfico que se dirige hacia el este entre las zonas de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

- 9) 53°29',96 N 003°32',10 W
- 10) 53°29',84 N 003°41',21 W

d) Una vía de circulación de 1,8 millas marinas de anchura para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre las zonas de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

- 11) 53°34',56 N 003°32',24 W
- 12) 53°34',44 N 003°41',36 W

MODIFICACIONES AL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "EN EL ACCESO A BOSTON, MASSACHUSETTS"

(Cartas de referencia: Estados Unidos 13009, edición de 2007, y 13200, edición de 2007.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum geodésico norteamericano de 1983, que es equivalente al datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción del dispositivo de separación de tráfico modificado

a) Una zona de separación de una milla de anchura cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|-------------|--------------|----|-------------|--------------|
| 1) | 42°20',73 N | 070°39',06 W | 3) | 40°49',25 N | 069°00',81 W |
| 2) | 42°18',28 N | 070°01',14 W | | | |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|-------------|--------------|----|-------------|--------------|
| 4) | 40°50',47 N | 068°58',67 W | 6) | 42°22',71 N | 070°38',62 W |
| 5) | 42°20',17 N | 069°59',40 W | | | |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|-------------|--------------|----|-------------|--------------|
| 7) | 42°18',82 N | 070°40',49 W | 9) | 40°48',03 N | 069°02',96 W |
| 8) | 42°16',39 N | 070°02',88 W | | | |

Zonas de precaución

a) Una zona circular de precaución de 6,17 millas marinas de radio cuyo centro se encuentra en la posición geográfica 12) 42°22',71 N 070°46',97 W.

b) Una zona de precaución delimitada al este por un círculo de 15,5 millas de radio cuyo centro se encuentra en la posición geográfica 13) 40°35',01 N 068°59',96 W, intersectado por los dispositivos de separación del tráfico "En el acceso a Boston, Massachusetts" y "Acceso este, a la altura de Nantucket" (parte II del dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Nueva York") en las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|-------------|--------------|-----|-------------|--------------|
| 4) | 40°50',47 N | 068°58',67 W | 11) | 40°23',75 N | 069°13',95 W |
|----|-------------|--------------|-----|-------------|--------------|

La zona de precaución está limitada al oeste por una línea que une los dos dispositivos de separación del tráfico entre las posiciones geográficas siguientes:

- | | | | | | |
|----|-------------|--------------|-----|-------------|--------------|
| 9) | 40°48',03 N | 069°02',95 W | 10) | 40°36',76 N | 069°15',13 W |
|----|-------------|--------------|-----|-------------|--------------|

DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO MODIFICADO "A LA ALTURA DE LAND'S END, ENTRE SEVEN STONES Y LONGSHIPS"

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 1148 (publicada en junio de 2001) y 2565 (publicada en junio de 2001).

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84.)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

- a) Una zona de separación de dos millas de anchura limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|-------------|--------------|
| 1) | 49°58',02 N | 005°55',76 W |
| 2) | 50°20',03 N | 005°55',76 W |
| 3) | 50°20',03 N | 005°58',88 W |
| 4) | 49°56',52 N | 005°58',88 W |
- b) Una zona de separación de una milla de anchura limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|-------------|--------------|
| 5) | 50°00',99 N | 005°49',58 W |
| 6) | 50°20',03 N | 005°49',58 W |
| 7) | 50°20',03 N | 005°51',11 W |
| 8) | 50°00',22 N | 005°51',11 W |
- c) Una zona de separación de una milla de anchura limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|-------------|--------------|
| 9) | 49°54',29 N | 006°03',56 W |
| 10) | 50°20',03 N | 006°03',56 W |
| 11) | 50°20',03 N | 006°05',06 W |
| 12) | 49°53',54 N | 006°05',06 W |
- d) Una vía de circulación de tres millas de anchura para el tráfico que se dirige hacia el norte entre las zonas de separación descritas en los párrafos a) y b) *supra*.
- e) Una vía de circulación de tres millas de anchura para el tráfico que se dirige hacia el sur entre las zonas de separación descritas en los párrafos a) y c) *supra*.

Zonas de navegación costera

- f) Se designa como zona de navegación costera la situada entre el límite oriental del dispositivo de separación del tráfico y Land's End, delimitada por una línea trazada desde la posición geográfica 5) *supra* en dirección 078° hasta la costa y una línea trazada desde la posición geográfica 13) 50°08',00 N, 005°49',52 W en dirección 090° hasta la costa en Pendeen Point.
- g) Se designa como zona de navegación costera la situada entre el límite occidental del dispositivo de separación del tráfico y las islas Sorlingas, delimitada por una línea trazada desde la posición geográfica 12) *supra* en dirección 270° hasta dichas islas y una línea trazada desde la posición geográfica 14) 50°08',00 N, 006°05',00 W en dirección 225° hasta el faro de la isla Round.

DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO MODIFICADO "EN LOS ACCESOS AL RÍO HUMBER"

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 109 (publicada en junio de 2006) y 107 (publicada en septiembre de 2004).

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84.)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

La propuesta de modificación del dispositivo de separación del tráfico del Humber incluye lo siguiente:

- ampliar el dispositivo de separación del tráfico actual en 1,8 millas marinas en dirección norte-nordeste a fin de mejorar la seguridad de la navegación en la zona comprendida entre la boya de Mid New Sand y la zona de embarco del práctico situada al norte de la baliza luminosa del Humber.

Parte I:

Entrada al río Humber dentro de la zona portuaria

- a) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 53°34',22 N 000°06',32 E
- 2) 53°33',54 N 000°05',70 E
- 3) 53°33',14 N 000°06',80 E (Hobo)
- 4) 53°33',92 N 000°07',43 E (N° 3A Binks)
- 1) 53°34',22 N 000°06',32 E

- b) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) 53°33',54 N 000°07',13 E (Delta)
- 6) 53°32',73 N 000°09',65 E (Charlie)

- c) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo b) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

- 4) 53°33',92 N 000°07',43 E (N° 3A Binks)
- 7) 53°33',16 N 000°10',27 E

- d) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo b) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) 53°33',14 N 000°06',80 E (Hobo)
- 8) 53°32',34 N 000°09',11 E (N° 2B)

e) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 53°33',16 N 000°10',27 E
- 8) 53°32',34 N 000°09',11 E (N° 2B)
- 9) 53°32',38 N 000°11',12 E
- 10) 53°33',16 N 000°11',17 E
- 11) 53°33',07 N 000°10',63 E (N° 3 Chequer)
- 7) 53°33',16 N 000°10',27 E

f) Una línea de separación del tráfico que une las siguientes posiciones geográficas:

- 12) 53°32',67 N 000°11',15 E (Bravo)
- 13) 53°32',82 N 000°13',20 E (Alpha)

g) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo f) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

- 10) 53°33',16 N 000°11',17 E
- 14) 53°33',52 N 000°13',80 E

h) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo f) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

- 9) 53°32',38 N 000°11',12 E
- 15) 53°32',41 N 000°12',80 E

Parte II:

Accesos al río Humber

i) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 15) 53°32',41 N 000°12',80 E
- 16) 53°32',42 N 000°13',18 E (N° 2 Haile Sand)
- 17) 53°30',59 N 000°16',61 E
- 18) 53°31',90 N 000°18',29 E (Hotspur)
- 19) 53°33',57 N 000°18',29 E
- 20) 53°34',22 N 000°17',59 E (South Haile)
- 21) 53°34',74 N 000°16',54 E (South Binks)
- 22) 53°33',56 N 000°14',19 E (Spurn Light Float)
- 14) 53°33',52 N 000°13',80 E
- 15) 53°32',41 N 000°12',80 E

Accesos orientales (tramo del mar del Norte)

j) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

- 23) 53°32',72 N 000°18',29 E (punto interior del tramo del mar del Norte)
- 24) 53°32',72 N 000°22',95 E (punto exterior del tramo del mar del Norte)

- k) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo j) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

19) 53°33',57 N 000°18',29 E

25) 53°33',57 N 000°22',95 E

- l) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo j) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

18) 53°31',90 N 000°18',29 E (Hotspur)

26) 53°31',90 N 000°22',95 E

Accesos sudorientales (tramo de Rosse)

- m) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

27) 53°31',24 N 000°17',44 E (punto interior del tramo de Rosse)

28) 53°29',89 N 000°20',79 E (punto exterior del tramo de Rosse)

- n) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo m) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

18) 53°31',90 N 000°18',29 E (Hotspur)

29) 53°30',56 N 000°21',57 E

- o) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo m) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

17) 53°30',59 N 000°16',61 E

30) 53°29',19 N 000°19',97 E

Parte III:

Accesos nororientales (New Sand Hole)

- p) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

31) 53°34',48 N 000°17',06 E

32) 53°36',99 N 000°20',64 E

35) 53°38',52 N 000°21',87 E

- q) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo p) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

21) 53°34',74 N 000°16',54 E (S. Binks)

33) 53°37',27 N 000°20',10 E (Outer Binks)

36) 53°38',70 N 000°21',24 E

- r) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo p) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

20) 53°34',22 N 000°17',59 E (S. Haile)

34) 53°36',72 N 000°21',20 E (Mid New Sand)

37) 53°38',35 N 000°22',49 E (North New Sand)

DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO MODIFICADO "EN HATTER BARN"

Nota: Véase el sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de tráfico del Gran Belt (BELTREP)" en la parte G, sección I.

(Carta de referencia: danesa 128, 9ª edición, octubre de 2007.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

1) 55°54',67 N 010°56',40 E 2) 55°50',03 N 010°49',58 E

b) Una vía de circulación de 675 m de anchura en la parte más estrecha, para el tráfico que se dirige al nordeste, entre la línea de separación y una zona de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

3) 55°54',75 N 010°57',87 E 7) 55°47',89 N 010°50',24 E
4) 55°53',88 N 010°56',08 E 8) 55°47',89 N 010°51',64 E
5) 55°52',42 N 010°53',93 E 9) 55°53',27 N 010°59',53 E
6) 55°49',64 N 010°50',24 E 10) 55°54',75 N 011°00',00 E

c) Una vía de circulación de 800 m de anchura para el tráfico que se dirige al sudoeste entre la línea de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

11) 55°54',61 N 010°55',31 E 12) 55°50',54 N 010°49',34 E

Notas:

- 1 La sonda mínima por debajo del nivel medio del mar en el dispositivo de separación del tráfico es de 15 m.
- 2 Los buques con calado superior a 13 m deberán utilizar la derrota en aguas profundas situada al noroeste del dispositivo de separación del tráfico.

ANEXO 2

**MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS
DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO**

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA A EVITAR DE CARÁCTER RECOMENDATORIO Y ESTACIONAL "EN EL CANAL DE GREAT SOUTH", A LA ALTURA DE LA COSTA ORIENTAL DE LOS ESTADOS UNIDOS

(Cartas de referencia: Estados Unidos 13009, edición de 2007, y 13200, edición de 2007.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983, que es equivalente al dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de la zona a evitar

A fin de reducir significativamente los choques entre los buques y las ballenas francas del Atlántico norte, en grave peligro de extinción, los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 deberían evitar, en el periodo comprendido entre el 1 de abril y el 31 de julio, la zona limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|-------------|--------------|
| 1) | 41°44',14 N | 069°34',83 W |
| 2) | 42°10',00 N | 068°31',00 W |
| 3) | 41°24',89 N | 068°31',00 W |
| 4) | 40°50',47 N | 068°58',67 W |

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA A EVITAR Y DOS ZONAS EN LAS QUE NO SE PERMITE FONDEAR A PROXIMIDAD DEL "PUERTO EN AGUAS PROFUNDAS DE EXCELERATE NORTHEAST GATEWAY ENERGY BRIDGE" PROPUESTO EN EL OCEANO ATLÁNTICO

(Cartas de referencia: Estados Unidos 13009, edición de 2007, 13200, edición de 2007, 13246, edición de 2006, y 13267, edición de 2007.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983 que es equivalente al dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de la zona a evitar y de las zonas en las que no se permite fondear

Zona a evitar

Se establece una zona a evitar para todos los buques salvo los autorizados, de aproximadamente 2,86 millas marinas cuadradas dentro de un óvalo de 1 250 m de radio con centros en las boyas "A" y "B" del sistema de carga de torreta sumergida, delimitada de la forma siguiente:

- | | |
|---|-----------------------------|
| Partiendo de la posición geográfica | 1) 42°24',29 N 070°35',27 W |
| Se traza una línea loxodrómica hasta el punto | 2) 42°24',59 N 070°36',76 W |
| Desde este punto se traza un arco de 1 250 m de radio cuyo centro está en | 3) 42°23',94 N 070°37',01 W |
| Hasta el punto | 4) 42°23',29 N 070°37',25 W |
| Luego una loxodrómica hasta | 5) 42°22',99 N 070°35',76 W |
| Y desde este punto un arco de 1 250 m de radio cuyo centro está en | 6) 42°23',64 N 070°35',52 W |
| Hasta el punto | 1) 42°24',29 N 070°35',27 W |

Zonas en las que no se permite fondear

Se establecen dos zonas circulares en las que no se permite fondear de 1 000 m de radio, cuyos centros se encuentran en las siguientes posiciones geográficas:

Boya "A" del sistema de carga de torreta sumergida: 42°23',64 N 070°35',52 W
Boya "B" del sistema de carga de torreta sumergida: 42°23',94 N 070°37',01 W

ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS DERROTAS EN AGUAS PROFUNDAS QUE CONDUCEN AL MAR DE ÅLAND

Nota: Véase el dispositivo de separación del tráfico para el "Mar de Åland".

(Cartas de referencia: finlandesa 953, edición de 2007 V, y sueca SE61 (INT1205), edición de 21/2-2008.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84.)

Descripción de las derrotas en aguas profundas

Dentro de los límites del dispositivo de separación del tráfico "Mar de Åland septentrional"

Una derrota en aguas profundas que forma parte del dispositivo de separación del tráfico "Mar de Åland septentrional", limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

i)	60°29',54 N	018°56',36 E	iv)	60°15',26 N	019°03',50 E
ii)	60°18',87 N	018°59',16 E	v)	60°18',47 N	019°01',68 E
iii)	60°15',28 N	018°58',08 E	vi)	60°29',51 N	019°04',56 E

Dentro de los límites del dispositivo de separación del tráfico "Mar de Åland meridional"

Una derrota en aguas profundas que forma parte del dispositivo de separación del tráfico "Mar de Åland meridional", limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

vii)	59°42',26 N	019°51',55 E	xi)	59°30',27 N	020°06',51 E
viii)	59°39',70 N	019°55',19 E	xii)	59°33',75 N	020°06',51 E
ix)	59°34',26 N	020°08',40 E	xiii)	59°39',44 N	019°54',13 E
x)	59°30',27 N	020°08',40 E	xiv)	59°41',91 N	019°50',60 E

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA DERROTA DE DOS DIRECCIONES QUE CONDUCE AL MAR DE ÅLAND

(Cartas de referencia: finlandesa 953, edición de 2007 V, y sueca SE61 (INT1205), edición de 21/2-2008.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de la derrota de dos direcciones en el mar de Åland meridional

Una derrota de dos direcciones recomendada en la zona limitada por las siguientes posiciones geográficas:

24) 59°44',25 N	019°58',80 E	34) 59°45',68 N	020°24',51 E
30) 59°44',32 N	020°19',60 E	25) 59°46',96 N	019°58',92 E
29) 59°44',76 N	020°23',10 E		

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA A EVITAR "EN LA BAHÍA DE LIVERPOOL"

Nota: Véase el dispositivo de separación del tráfico "En la bahía de Liverpool"

(Carta de referencia: Almirantazgo británico 1978, edición de 2007.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de la zona a evitar

A fin de proporcionar acceso a la plataforma petrolífera de Douglas, se establece una zona a evitar de una superficie de una milla marina cuadrada cuyo centro se encuentra en la plataforma petrolífera de Douglas, dentro del dispositivo de separación del tráfico "En la bahía de Liverpool", limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

2)	53°32',74 N	003°33',83 W
3)	53°31',74 N	003°33',80 W
5)	53°32',72 N	003°35',51 W
8)	53°31',72 N	003°35',48 W

Nota: La zona a evitar se aplica a todos los buques, salvo en caso de emergencia para evitar un peligro inmediato, con excepción de los siguientes tipos de buques (en la medida necesaria para llevar a cabo sus operaciones):

- a) un buque con capacidad de maniobra restringida cuando esté dedicado a una operación de colocación, reparación o recogida de un cable submarino o un oleoducto;
- b) los buques de suministro mar adentro, de apoyo, de mantenimiento y de respuesta y rescate de emergencia que se dirijan a la plataforma petrolífera de Douglas;
- c) los buques dedicados a reconocimientos hidrográficos; y
- d) los buques dedicados a la pesca.

ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](85)
(adoptada el (...) de diciembre de 2008)****ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA
BUQUES "A LA ALTURA DE LA COSTA DE PORTUGAL – COPREP"**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación para buques por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), por la que se decidió que la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización la desempeñe el Comité,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64) y enmendados mediante las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 54º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa de Portugal–COPREP";
2. DECIDE que el sistema de notificación obligatoria para buques "COPREP" entrará en vigor a las [00 00] horas UTC del [...] de 2009]; y
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

ANEXO

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "A LA ALTURA DE LA COSTA DE PORTUGAL – COPREP"

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

Los buques que están obligados a participar en el sistema COPREP son los siguientes:

- a) todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300;
- b) todos los buques que transporten cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y/o potencialmente contaminantes;
- c) todos los buques de pasaje;
- d) los buques dedicados a remolcar o empujar otro buque, cuando la eslora total combinada del buque y de la nave remolcada o empujada sea superior a 100 m;
- e) los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 metros; y
- f) los demás tipos de buques están invitados a participar de manera voluntaria en el sistema.

2 Cobertura geográfica del sistema y número y edición de la carta de referencia utilizada para fijar los límites del sistema

2.1 Cobertura geográfica del sistema

El sistema de notificación abarcará la zona situada entre la costa y:

- a) al norte: la latitud 39°45' N
- b) al oeste y al sur: una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
 - i) 39°45' N
010°14' W
 - ii) 38°41' N
010°14' W
 - iii) 36°30' N
009°35' W
 - iv) 36°15' N
008°30' W
- c) al este: la longitud 008°30' W

2.2 Carta de referencia

La carta de referencia es "Cabo Finisterra a Casablanca", número 21101 del catálogo de cartas náuticas de la Oficina Hidrográfica Portuguesa, cuarta edición de abril de 2002 (**Nota:** Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

3 Notificaciones y procedimientos (formato y contenido de las notificaciones y autoridad a la que deben enviarse)

3.1 Formato

La información que se requiere en las notificaciones COPREP procede del formato que figura en la resolución A.851(20): "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques".

3.2 Contenido

Los buques que han de participar en el sistema realizarán una notificación con el título "COPREP" al Control de Roca, que incluirá la siguiente información esencial para lograr los objetivos del sistema:

DESIGNADOR	INFORMACIÓN REQUERIDA
A	Nombre y distintivo de llamada del buque Número de identificación IMO o ISSM si se solicita
C	Situación (latitud – longitud), o
D	Distancia y demora a una marca terrestre
E	Rumbo verdadero en un grupo de tres (3) cifras
F	Velocidad en nudos
G	Último puerto de escala
H	Hora (UTC) y punto de entrada en el sistema de notificación
I	Siguiente puerto de escala y ETA
P	Carga potencialmente peligrosa, clase de la OMI o N° ONU y cantidad
Q o R	Fallo, avería y/o deficiencias que afectan la estructura, la carga o el equipo del buque, o cualquier otra circunstancia que afecte la navegación normal, de conformidad con las disposiciones de los Convenios SOLAS y MARPOL
W	Número total de personas a bordo (cuando se solicite)
X	Observaciones varias (cuando se solicite)

El buque podrá, por razones de confidencialidad comercial, decidir comunicar por medios no verbales la información relativa a la carga (designador P de la notificación) antes de entrar en el sistema.

3.3 *Hora y situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones*

3.3.1 Los buques han de efectuar una notificación:

- a) al entrar en la zona de notificación definida en el párrafo 4.1; o
- b) inmediatamente después de haber salido de un puerto, terminal o fondeadero situados en la zona de notificación; o
- c) cuando se desvíen de la ruta que les lleve al destino, puerto, terminal, fondeadero o situación declarados originalmente debido a "ordenes" dadas en el momento de entrar en la zona de notificación; o
- d) cuando sea necesario que se desvíen de la ruta planeada debido a las condiciones meteorológicas, a equipo dañado o a un cambio en la situación de navegación; o
- e) cuando se ha detectado algo que pueda afectar a la seguridad de la navegación en la zona; o
- f) al salir de la zona de notificación; o
- g) cuando así lo solicite el operador de COPREP.

3.3.2 Los buques que hayan efectuado una notificación voluntaria con los mismos designadores antes de entrar en la zona de notificación sólo tendrán que presentar una notificación obligatoria:

- a) si ha habido cambios con respecto a la información notificada anteriormente;
- b) con los designadores "A" y "H" cuando entren en la zona de notificación.

3.4 *Autoridad en tierra*

La autoridad en tierra para el sistema de notificación obligatoria para buques COPREP, a la que deben remitirse las notificaciones, es ROCA CONTROL (identificada en el párrafo 7).

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

ROCA CONTROL es un servicio de información. Se envían a los buques transmisiones de información sobre el tiempo, los peligros que afectan a la seguridad de la navegación y el tráfico en la zona.

Estas transmisiones incluyen:

- a) información sobre el tráfico;

- b) buques en dificultades tales como buques sin gobierno o buques con capacidad de maniobra restringida;
- c) condiciones meteorológicas desfavorables;
- d) predicciones y radioavisos meteorológicos;
- e) ayudas a la navegación desplazadas o defectuosas;
- f) asistencia con radar; y
- g) información sobre puertos locales.

La información se transmite previa solicitud o cuando sea necesario. Las transmisiones de información en el principal canal de ondas métricas de ROCA CONTROL van precedidas de un anuncio en el canal 16 de ondas métricas. Es posible que las transmisiones de información sean más frecuentes en condiciones meteorológicas desfavorables, de visibilidad reducida o en caso de suceso o accidente eminente.

El centro del STM está vinculado al MRCC LISBON y a las autoridades de control de la contaminación a fin de permitir una respuesta rápida en caso de que se produzca una situación de socorro o emergencia.

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

Las comunicaciones requeridas para el COPREP son las siguientes:

- a) La llamada a la autoridad en tierra se realizará en el canal de ondas métricas asignado al servicio de tráfico marítimo en la costa portuguesa o mediante otros medios disponibles de acuerdo con la siguiente información de contacto:

NOMBRE:	Roca Control
TELÉFONO:	351-214464830
FACSÍMIL:	351-214464839
Correo electrónico:	oper.vts@imarpor.pt
CANALES DE ONDAS MÉTRICAS	
Canales principales:	69 y 79 Canal secundario: 77
DISTINTIVO DE LLAMADA:	CSG229
ISMM:	00 263 3030

- b) el idioma utilizado para las comunicaciones será el portugués o el inglés, y se utilizarán las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas cuando sea necesario; y
- c) la información confidencial de carácter comercial puede transmitirse por medios no verbales.

6 Reglamentación vigente en la zona de cobertura del sistema

Portugal ha adoptado las medidas adecuadas para implantar los convenios internacionales en los que es parte incluido, cuando procede, la adopción de leyes nacionales y la promulgación de reglamentación a través del derecho nacional. La reglamentación pertinente en vigor incluye legislación nacional y reglamentación internacional tal como:

- a) el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado;
- b) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974;
- c) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) 73/78; y
- d) la Directiva 2002/59/CE.

7 Instalaciones en tierra de apoyo para el funcionamiento del sistema y competencia y formación del personal

7.1 Instalaciones en tierra

ROCA CONTROL mantiene una guardia continua las 24 horas del día en la zona del COPREP. Las instalaciones de Roca Control son las siguientes:

- a) ocho radares costeros:
 - i) radares primarios de largo alcance SCANTER
 - ii) foco de larga distancia de la cobertura de la costa
 - iii) antenas especiales de elevada ganancia de 21"
 - iv) vigilancia de todas las costas continentales de Portugal
 - v) vídeo desde radares seleccionados y datos combinados de radares disponibles para el operador del centro principal del STM;
- b) ocho radares de puerto:
 - i) radares primarios de corto alcance (tres de los ocho)
 - ii) vigilancia de la zona de acercamiento a los puertos (cinco de los ocho)
 - iii) vídeo desde un radar seleccionado y datos de radares combinados disponibles para el operador del principal centro de STM;

- c) 11 puntos del SIA:
- i) identificación automática de buques:
 - normas de la OMI
 - 3 tipos de información: buque estático, dinámico y en navegación
 - ii) en función de la situación del GPS
 - iii) datos de situación del SIA combinados con datos del radar en la pantalla del operador
 - iv) identificación del buque comparada con la base de datos marítima nacional;
- d) 11 puntos de radiocomunicaciones verbales:
- i) radiocomunicación verbal en ondas métricas con buques y canal aeronáutico de emergencia
 - ii) cobertura completa de la costa continental portuguesa
 - iii) operadores del STM capaces de comunicar en toda la zona de cobertura
 - iv) las comunicaciones telefónicas y electrónicas entre los puertos y los centros de control del STM
- e) 11 puntos de radiogoniometría en ondas métricas:
- i) azimutación de las radiocomunicaciones
 - ii) cobertura completa de la costa continental portuguesa
 - iii) datos procedentes de todos los puntos disponibles para los operadores del STM
 - iv) datos radiogoniométricos presentados en las pantallas de los operadores;
- f) seis puntos meteorológicos con:
- i) anemómetro, termómetro, barómetro, higrómetro, indicador de precipitaciones, sensores de visibilidad
 - ii) datos meteorológicos procedentes de todos los puntos se presentarán a los operadores del STM.

7.2 *Competencia y formación del personal*

La formación dada al personal del ROCA CONTROL cumple las recomendaciones nacionales e internacionales e incluye un estudio general de las medidas de seguridad de la navegación, así como las disposiciones/prescripciones pertinentes nacionales e internacionales (OMI) para respaldar la operación del sistema propuesto.

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

El sistema está concebido para evitar, en lo posible, fallos irreversibles de los equipos que impidan mantener los servicios habituales que presta el ROCA CONTROL.

Los equipos y fuentes de energía más importantes están duplicados, y las instalaciones disponen de grupos electrógenos de emergencia, así como de unidades de alimentación ininterrumpida. Un equipo de mantenimiento que funciona 24 horas al día está preparado para subsanar, en lo posible, cualquier avería que pudiera presentarse.

El sistema está también concebido de manera que si una estación falla la estación adyacente puede proporcionar la cobertura necesaria.

9 Medidas en caso de emergencia o de que un buque no cumpla las prescripciones del sistema

El sistema tiene como objetivo principal mejorar la seguridad de los buques en las aguas costeras portuguesas y frente a éstas, respaldar la organización de la búsqueda y salvamento y proteger y mejorar el medio marino costero, a fin de poder tomar medidas lo más rápido y eficazmente posible si se informa de una emergencia o si no se recibe una notificación de un buque y resulta imposible establecer la comunicación con éste. Se recurrirá a todos los medios posibles para obtener la plena participación de los buques a los que se exige realizar notificaciones.

El sistema de notificación obligatoria para buques COPREP está previsto únicamente para el intercambio de información y no proporciona una autoridad adicional para ordenar cambios en las operaciones del buque. El sistema de notificación se implantará de conformidad con la CONVEMAR, el Convenio SOLAS y otros instrumentos internacionales pertinentes de modo que el sistema de notificación no sirva para evitar el paso de un buque a través de la zona de notificación.

El incumplimiento de estas reglas será punible en virtud del derecho portugués o se notificará al Estado de abanderamiento de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.432(XI) de la OMI: "Cumplimiento del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado."

ANEXO 4**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](85)
(adoptada el ... de diciembre de 2008)****ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA
BUQUES EXISTENTE "CORAL SHIPREP" EN LA ZONA MARINA
ESPECIALMENTE SENSIBLE DEL "MONUMENTO MARINO
NACIONAL DE PAPAĤANAUMOKUĀKEA"**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación para buques por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), por la que se decidió que la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización la desempeñe el Comité,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64) y enmendados mediante las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 54º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones al sistema de notificación para buques existente "CORAL SHIPREP" en la ZMES del Monumento marino nacional de Papahānamokuākea, que figuran en el anexo;
2. DECIDE que las citadas modificaciones al sistema de notificación para buques existente "CORAL SHIPREP" entrarán en vigor a las [00 00] horas UTC del [...] de 2009]; y
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

ANEXO

MODIFICACIONES AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EXISTENTE
"CORAL SHIPREP" EN LA ZMES DEL MONUMENTO MARINO
NACIONAL DE PAPAĤANAUMOKUĤKEA

- 1 Se modifica la resolución MSC.248(83) del siguiente modo:

La dirección de notificación facilitada en los párrafos 3.4.1, 5.3 y 5.4 se sustituye por la siguiente:

["nwhi.notifications@noaa.gov"](mailto:nwhi.notifications@noaa.gov).

- 2 Se modifica el apéndice de la resolución MSC.248(83) del siguiente modo:

Apéndice

Coordenadas geográficas

Sistema de notificación para buques

(Cartas de referencia: Estados Unidos 19016, edición de 2007; 19019, edición de 2007, y 19022, edición de 2007.

Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84) y el datum astronómico.)

1 Límite exterior

El límite exterior de la zona de notificación "CORAL SHIPREP" consiste en líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

Partiendo de la posición geográfica	1)	29°24',21 N	178°06',45 W
Se traza una línea loxodrómica hasta el punto	2)	29°12',16 N	177°04',25 W
Luego, una loxodrómica hasta	3)	28°43',78 N	175°13',76 W
Una loxodrómica hasta	4)	27°00',28 N	173°25',37 W
Una loxodrómica hasta	5)	26°44',85 N	171°28',22 W
Una loxodrómica hasta	6)	26°23',95 N	170°20',25 W
Una loxodrómica hasta	7)	25°56',49 N	167°32',03 W
Una loxodrómica hasta	8)	24°50',23 N	165°58',56 W
Una loxodrómica hasta	9)	24°02',61 N	161°42',30 W
Desde ese punto se traza un arco de 60,25 millas marinas de radio cuyo centro está en	21)	23°03',61 N	161°55',22 W
Hasta el punto	10)	22°04',59 N	162°08',14 W
Luego, una loxodrómica hasta	11)	22°35',32 N	164°53',46 W
Una loxodrómica hasta	12)	22°47',86 N	166°40',44 W
Una loxodrómica hasta	13)	24°03',30 N	168°27',53 W
Una loxodrómica hasta	14)	24°26',59 N	170°50',37 W
Una loxodrómica hasta	15)	24°46',49 N	171°52',87 W
Una loxodrómica hasta	16)	25°07',23 N	174°30',23 W
Una loxodrómica hasta	17)	27°05',50 N	176°35',40 W
Una loxodrómica hasta	18)	27°15',11 N	177°35',26 W
Una loxodrómica hasta	19)	27°26',10 N	178°32',23 W
Y desde este punto, un arco de 60,17 millas marinas de radio cuyo centro está en	20)	28°25',23 N	178°19',51 W
Hasta el punto	1)	29°24',21 N	178°06',45 W

2 Límite interior

Los límites interiores de la zona de notificación del sistema de notificación para buques "CORAL SHIPREP" son colindantes con los límites exteriores de las zonas a evitar "En la región del Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea" adoptadas por la OMI, que consisten en lo siguiente:

- .1 Las zonas que queden dentro de los círculos de 50 millas marinas de radio con centro en las siguientes posiciones geográficas:

a)	28°25',18 N	178°19',75 W (Atolón Kure)
b)	28°14',20 N	177°22',10 W (Atolón Midway)
c)	27°50',62 N	175°50',53 W (Atolón Pearl y Hermes)
d)	26°03',82 N	173°58',00 W (Isla Lisianski)
e)	25°46',18 N	171°43',95 W (Isla Laysan)
f)	25°25',45 N	170°35',32 W (Arrecife Maro)
g)	25°19',50 N	170°00',88 W (Entre arrecife Maro y banco de Raita)
h)	25°00',00 N	167°59',92 W (Gardner Pinnacles)
i)	23°45',52 N	166°14',62 W (Bajos French Frigate)
j)	23°34',60 N	164°42',02 W (Isla Necker)
k)	23°03',38 N	161°55',32 W (Isla Nihoa)

- .2 Las zonas comprendidas entre las siguientes posiciones geográficas:

		Coordenadas iniciales		Coordenadas finales	
		Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
Zona 1	Isla Lisianski (N) ---> Isla Laysan	26°53',22 N	173°49',64 W	26°35',58 N	171°35',60 W
	Isla Lisianski (S) ---> Isla Laysan	25°14',42 N	174°06',36 W	24°57',63 N	171°57',07 W
Zona 2	Gardner Pinnacles (N)--> Bajos French Frigate	25°38',90 N	167°25',31 W	24°24',80 N	165°40',89 W
	Gardner Pinnacles (S)--> Bajos French Frigate	24°14',27 N	168°22',13 W	23°05',84 N	166°47',81 W

ANEXO 5

PROYECTO DE CIRCULAR SN

DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DEL CONCEPTO MODULAR A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO

1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008), acordó las Directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento, con objeto de que se utilicen cuando se redacten normas de funcionamiento nuevas o se revisen las existentes.

2 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)], aprobó la distribución de las directrices adjuntas para la aplicación del concepto modular a las futuras normas de funcionamiento.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan esta información en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DEL CONCEPTO MODULAR A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO

1 Finalidad

1.1 Debido a la diversidad de los tipos de buques y de las necesidades de cada uno de ellos, la estructura de los futuros sistemas debería ser modular para permitir que los sistemas se adapten a las necesidades de los usuarios que podrán llevar a cabo más fácilmente sus tareas y ser mejor conscientes de la situación. El hecho de que la estructura de los sistemas de navegación sea modular conduce necesariamente a que la estructura de las normas de funcionamiento aplicables sea también modular.

1.2 Con el concepto modular se especifican módulos operacionales/funcionales y sensor/fuente. Esto permitirá distinguir con claridad entre las prescripciones operacionales que se aplican a la ejecución de las tareas y a la presentación de la información en sistemas y equipos y entre las prescripciones de funcionamiento técnicas relativas a los sensores.

1.3 El concepto modular permitirá que el proyecto de los sistemas futuros sea flexible y orientado a las tareas y situaciones.

1.4 El concepto modular permite que se haga referencia a un módulo especificado en una norma de funcionamiento en otras normas de funcionamiento, lo que promueve la utilización uniforme de la información sobre los distintos sistemas.

2 Alcance

2.1 La finalidad de las presentes directrices es contribuir a que las normas de funcionamiento nuevas o revisadas de sistemas y equipos se redacten de manera uniforme y siguiendo una estructura lógica de acuerdo con el concepto modular.

2.2 La utilización de las presentes directrices permite proyectar sistemas y equipos teniendo en cuenta las tareas y situaciones, a fin de mejorar la seguridad operacional del buque.

3 Ámbito de aplicación

3.1 Las presentes directrices son aplicables a todas las normas de funcionamiento nuevas o revisadas para los sistemas y equipos.

3.2 Las prescripciones especificadas en una norma de funcionamiento deberían invocarse haciendo referencia a los módulos aplicables existentes en otras normas de funcionamiento. Las definiciones aplicables de los módulos a los que se haga referencia deberían trasladarse a las normas de funcionamiento nuevas y revisadas.

4 Estructura modular de las normas de funcionamiento

4.1 Las normas de funcionamiento nuevas o revisadas de sistemas y equipos deberían estar estructuradas en módulos principales.

4.2 Siempre que sea razonable, la estructura debería constar de los siguientes módulos:

- Módulo sensor/fuente
- Módulo operacional/funcional
- Módulo de interfaces
- Módulo de documentación de los sistemas y equipos

4.3 Dependiendo de la finalidad y el alcance de las normas de funcionamiento podrían incluirse módulos adicionales.

5 Módulo sensor/fuente

5.1 En las prescripciones del módulo sensor/fuente deberían especificarse las prestaciones de los sensores y fuentes de los sistemas y equipos.

5.2 Por tanto, el módulo debería contener, entre otras cosas, prescripciones sobre:

- Funcionamiento de los sensores
- Procesamiento de la señal
- Instalación de los sensores
- Base de datos de la fuente
- Estructura de los datos que se procesan e intercambian

6 Módulo operacional/funcional

6.1 En las prescripciones del módulo operacional/funcional deberían especificarse las prestaciones operacionales y funcionales de los sistemas y equipos.

6.2 Por tanto, el módulo debería contener, entre otras cosas, prescripciones sobre:

- Prescripciones funcionales para las tareas que deben efectuarse con el sistema dependiendo de las necesidades del usuario
- Volumen y contenido de la información necesaria
- Alertas necesarios

- Interfaz hombre-máquina
 - Funcionamiento del sistema
 - Presentación visual de la información
- Integración funcional entre los sistemas y dentro de un mismo sistema
- Duplicación
- Medios de apoyo
- Procesamiento de fallos del sistema

7 Módulo de interfaces

7.1 En las prescripciones del módulo de interfaces deberían especificarse las conexiones y el intercambio de datos con otros sistemas.

7.2 Por tanto, el módulo debería contener, entre otras cosas, prescripciones sobre:

- Interfaces (conexiones con otros equipos)
- Intercambio de datos, utilizando de referencia normas de comunicaciones reconocidas a nivel internacional
- Conexión al suministro de energía del buque

8 Módulo de documentación de sistemas y equipos

8.1 En las prescripciones del módulo de documentación de sistemas y equipos debería especificarse la documentación necesaria para los sistemas y equipos.

8.2 Por tanto, el módulo debería contener, entre otras cosas, prescripciones sobre:

- Información relacionada con la configuración del sistema
- Análisis de fallos
- Manuales de instalación, funcionamiento y mantenimiento
- Material sobre familiarización para el usuario

9 Elaboración de los módulos de las normas de funcionamiento

9.1 La elaboración de las normas de funcionamiento debería seguir un planteamiento jerárquico, estableciendo en primer lugar las prescripciones operacionales y funcionales hasta llegar, mediante la aplicación del concepto, a definir la estructura de los datos.

ANEXO 6**RESOLUCIÓN MSC...(85)
(adoptada el ... de diciembre de 2008)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DISPOSICIONES GENERALES
SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO
(RESOLUCIÓN A.572(14), ENMENDADA)****EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECONOCIENDO la importancia de que los símbolos para denotar los límites de las medidas de organización del tráfico marítimo y la cartografía de las vías marítimas archipelágicas utilizados en las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo reflejen correctamente las adoptadas por la OHI,

TENIENDO EN CUENTA la decisión del Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 54º periodo de sesiones, de armonizar los símbolos para denotar los límites de las medidas de organización del tráfico marítimo y la cartografía de las vías marítimas archipelágicas en los anexos 1 y 2 de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo,

HABIENDO EXAMINADO en su 85º periodo de sesiones el texto de las propuestas de enmienda a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada), a fin de armonizarlas con las especificaciones para denotar los límites de las medidas de organización del tráfico marítimo y la cartografía de las vías marítimas archipelágicas adoptadas por la OHI,

1. ADOPTA las enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada) a fin de armonizarlas con las especificaciones para denotar los límites de las medidas de organización del tráfico marítimo y la cartografía de las vías marítimas archipelágicas adoptadas por la OHI, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que las enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, incluidas las enmiendas a las Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, se adoptarán, entrarán en vigor y adquirirán efectividad de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.572(14), enmendada;
3. INVITA a los Gobiernos Miembros que tengan la intención de presentar propuestas de sistemas de organización del tráfico marítimo, incluida la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, a que tengan en cuenta las Disposiciones generales adjuntas; y
4. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes de dicho Convenio.


ANEXO

PROPUESTAS DE ENMIENDA A LA RESOLUCIÓN A.572(14) ENMENDADA –
DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN
DEL TRÁFICO MARÍTIMO

1 Anexo 1 – Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo

1.1 Modifíquese la sección 9.4 como sigue:

Sección 9.4 Representación gráfica detallada de los signos indicadores de delimitaciones

5 Entre *zona de navegación costera* 

(*extremos*) y *alta mar* o ninguna (los límites quedan sin definir)

15 Entre *derrota de dos direcciones*


y *todas las demás zonas* Se aplican las mismas reglas que a las derrotas en aguas profundas

2 Anexo 2 – Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas.

2.1 Modifíquese la sección 7.6 como sigue:

7.6 *Signo para los límites exteriores de las vías marítimas archipelágicas*

Salvo indicación en otro sentido, los signos impresos en las cartas irán en color, generalmente magenta.

Descripción	Signo	Nota
1 Límite exterior de la vía marítima archipelágica que incluye la zona donde se aplica la regla del 10%		1

Nota:

1 Los triángulos llenos del signo apuntan al interior de la vía marítima archipelágica. Se podrá representar el límite exterior completo de la vía marítima archipelágica en las cartas donde se considere oportuno.

2.2 Modifíquese la sección 7.7 como sigue:

Sustitúyase el signo existente del límite exterior de la vía marítima archipelágica por el siguiente:

2 Límite exterior 

ANEXO 7

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/19 DEL CONVENIO SOLAS (SISTEMA DE ALARMA PARA LA GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE)

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 19 – Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo

1 Añádase después del apartado 2.2.2 el nuevo apartado V/19.2.2.3 que se indica a continuación:

- "3 un sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente que cumpla normas no inferiores a las adoptadas por la Organización^{*}, según se indica a continuación:
- .1 buques de arqueo bruto igual o superior a 150 y buques de pasaje, independientemente de su tamaño, construidos el [1 de julio de 2011] o posteriormente;
 - .2 buques de pasaje, independientemente de su tamaño, construidos antes del [1 de julio de 2011], a más tardar en el primer reconocimiento^{**} que se efectúe después del [1 de julio de 2012];
 - .3 buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000, construidos antes del [1 de julio de 2011], a más tardar en el primer reconocimiento^{**} que se efectúe después del [1 de julio de 2012];
 - .4 buques de arqueo bruto igual o superior a 500 e inferior a 3 000 construidos antes del [1 de julio de 2011], a más tardar en el primer reconocimiento^{**} que se efectúe después del [1 de julio de 2013]; y
 - .5 buques de arqueo bruto igual o superior a 150 e inferior a 500 construidos antes del [1 de julio de 2011], a más tardar en el primer reconocimiento^{**} que se efectúe después del [1 de julio de 2014].

El sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente estará en funcionamiento siempre que el buque se encuentre en movimiento en el mar."

2 Añádase el nuevo apartado V/19.2.2.4 que se indica a continuación:

- "4 Los sistemas de alarma para la guardia de navegación en el puente instalados antes del 1 de julio de 2011 podrán quedar exentos posteriormente del pleno cumplimiento de dichas normas, a juicio de la Administración."

* Véase la recomendación adoptada por la Organización mediante la resolución MSC.128(75): "Normas de funcionamiento de un sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

** La expresión "primer reconocimiento" alude al primer reconocimiento anual, al primer reconocimiento periódico, al primer reconocimiento de renovación del equipo de seguridad o a cualquier otro reconocimiento que la Administración considere razonable y practicable, teniendo en cuenta la magnitud de las reparaciones y reformas llevadas a cabo, que deba efectuarse primero, después de la fecha especificada en dichas reglas y, además, en el caso de los buques en construcción, al reconocimiento inicial (MSC/Circ.1141).

ANEXO 8**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA ELGRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R
DETECCIÓN POR SATÉLITE DEL SIA**

La OMI desea agradecer al UIT-R su declaración de coordinación procedente de la reunión de febrero de 2008 del Grupo de trabajo 5B, en relación con el anteproyecto de nuevo informe M. [SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada (anexo 23 del documento WP 5B/45).

El Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008) (NAV 54), examinó la declaración de coordinación y observó que hasta la fecha la cuestión de la detección por satélite del SIA no había sido nunca examinada en detalle por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) o por ninguno de sus subcomités pertinentes (Subcomités NAV o COMSAR). Por consiguiente, el NAV 54 opinaba que era importante que la OMI tomara en primer lugar una decisión clara sobre la cuestión antes de comunicar su postura o solicitud al UIT-R. Por tanto, el NAV 54 ha pedido al MSC 85, que se reunirá del 26 de noviembre al 5 de diciembre de 2008, que examine la cuestión de la detección por satélite del SIA y proporcione orientaciones claras sobre esta cuestión. Tras ello, la OMI estará en condiciones de definir más claramente su opinión sobre la detección por satélite del SIA e informará al UIT-R en su debido momento.

Se pide al Grupo de trabajo 5B que tome nota de la información facilitada.

ANEXO 9**PROYECTO DE CIRCULAR SN****CORRECCIÓN DE LA CIRCULAR SN.1/Circ.227 SOBRE DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE UN SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) DE A BORDO**

1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008), acordó una enmienda al anexo 2 de las Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo.

2 Esta enmienda refleja un cambio necesario, dada la entrada en vigor de la resolución MEPC.118(52), sobre el cambio de clasificación en categorías y lista de las sustancias nocivas líquidas y otras sustancias. El Subcomité tomó nota de que el número de categorías que hay que transmitir es el mismo, y que por tanto es suficiente revisar el documento de referencia (anexo 2 de la circular SN/Circ.227) para incorporar las nuevas letras de clasificación, que corresponden a los mismos dígitos que se utilizan actualmente en el equipo del SIA de a bordo. En la práctica, esto implica que las referencias a las categorías de riesgo o contaminación A, B, C y D pasan a ser las categorías de riesgo o contaminación X, Y, Z y OS, utilizando los mismos dígitos, 1, 2, 3 y 4.

3 Se invita a los usuarios del equipo del SIA a que tomen nota de esta equivalencia cuando utilicen las pantallas de instalaciones existentes del SIA.

4 El Comité de Seguridad Marítima, en su [85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)], se mostró conforme con la opinión del Subcomité y aprobó la corrección a las Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA), que figura en el anexo.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan en conocimiento de todas las partes interesadas la enmienda al anexo 2 de las directrices, que figura adjunta.

ANEXO 2

CUADRO DE IDENTIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE BUQUE

Identificadores que han de utilizar los buques para describir su tipo			
Nº identificador	Embarcación especial		
50	Embarcación de práctico		
51	Buques de búsqueda y salvamento		
52	Remolcadores		
53	Buques de servicio de puerto		
54	Buques provistos de instalaciones o equipos contra la contaminación		
55	Buques de los servicios de vigilancia marítima		
56	Libre – para asignarlo a buques locales		
57	Libre – para asignarlo a buques locales		
58	Buques de transporte médico (según se definen en la Convención de Ginebra de 1949 y en sus protocolos adicionales)		
59	Buques conforme a la Resolución N° 18 (Mob-83)		
Otros buques			
Primer dígito (*)	Segundo dígito (*)	Primer dígito (*)	Segundo dígito (*)
1 – Reservado para uso futuro	0 – Todos los buques de este tipo	-	0 – Pesca
2 – Nave de vuelo rasante	1 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definido por la OMI Categoría X (**)	-	1 – Remolque
3 – Ver columna derecha	2 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definida por la OMI Categoría Y (**)	3 – Buque	2 – Remolque. La eslora del remolque supera 200 m o la manga supera 25 m
4 – Nave de gran velocidad	3 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definida por la OMI Categoría Z (**)	-	3 – Dedicado a dragados y a operaciones submarinas
5 – Ver arriba	4 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definida por la OMI Categoría OS (**)	-	4 – Dedicado a operaciones de buceo
	5 – Reservado para uso futuro	-	5 – Dedicado a operaciones militares
6 – Buques de pasaje	6 – Reservado para uso futuro	-	6 – Vela
7 – Buques de carga	7 – Reservado para uso futuro	-	7 – Embarcación de recreo
8 – Buque tanque	8 – Reservado para uso futuro	-	8 – Reservado para uso futuro
9 – Otros tipos de buque	9 – No hay información adicional	-	9 – Reservado para uso futuro

DG: Mercancías Peligrosas.
HS: Sustancias perjudiciales.
MP: Contaminantes del mar.

(*) **NOTA** – El identificador se formará seleccionando el primero y segundo dígitos que correspondan.

(**) **NOTA** – Los dígitos 1, 2, 3 y 4, que corresponden a las categorías X, Y, Z y OS, denotaban antiguamente las categorías A, B, C y D.

ANEXO 10**PROYECTO DE DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN
PARA LA UIT, LA CEI Y LA AISM****RECOMENDACIÓN M.1371-3 DEL UIT-R**

El Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV), en su [54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008),] examinó el impacto de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones del SIA de a bordo existentes.

En septiembre de 2004, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI adoptó la resolución MEPC.118(52) mediante la cual se introducía una nueva enmienda al Anexo II del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 1 de enero de 2007.

Como consecuencia de la entrada en vigor de la resolución MEPC.118(52), las categorías de riesgo o contaminación A, B, C y D se han cambiado y han pasado a ser las categorías de riesgo o contaminación X, Y, Z y OS.

Teniendo en cuenta que el número de categorías que hay que transmitir es el mismo, la OMI ha modificado su documento de referencia (el anexo 2 de la circular SN/Circ.227, enmendado), que figura adjunto para facilitar la referencia.

Se pide al Grupo de trabajo 5B que tome nota de este cambio y examine la posibilidad de introducir un cambio análogo en una futura revisión de los cuadros 45 y 50 del anexo 8 de la recomendación M.1371-3 del UIT-R.

Se pide también a la CEI y la AISM que tomen nota de este cambio y examinen la posibilidad de introducir un cambio análogo en su documentación, según proceda.

ANEXO

PROYECTO DE CIRCULAR SN

CORRECCIÓN DE LA CIRCULAR SN.1/CIRC.227 SOBRE DIRECTRICES PARA
LA INSTALACIÓN DE UN SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN
AUTOMÁTICA (SIA) DE A BORDO

1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008), acordó una enmienda al anexo 2 de las Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo.

2 Esta enmienda refleja un cambio necesario, dada la entrada en vigor de la resolución MEPC.118(52), sobre el cambio de clasificación en categorías y lista de las sustancias nocivas líquidas y otras sustancias. El Subcomité tomó nota de que el número de categorías que hay que transmitir es el mismo, y que por tanto es suficiente revisar el documento de referencia (anexo 2 de la circular SN/Circ.227) para incorporar las nuevas letras de clasificación, que corresponden a los mismos dígitos que se utilizan actualmente en el equipo del SIA de a bordo. En la práctica, esto implica que las referencias a las categorías de riesgo o contaminación A, B, C y D pasan a ser las categorías de riesgo o contaminación X, Y, Z y OS, utilizando los mismos dígitos, 1, 2, 3 y 4.

3 Se invita a los usuarios del equipo del SIA a que tomen nota de esta equivalencia cuando utilicen las pantallas de instalaciones existentes del SIA.

4 El Comité de Seguridad Marítima, en su [85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)], se mostró conforme con la opinión del Subcomité y aprobó la corrección a las Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA), que figura en el anexo.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan en conocimiento de todas las partes interesadas la enmienda al anexo 2 de las directrices, que figura adjunta.

ANEXO 2

CUADRO DE IDENTIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE BUQUE

Identificadores que han de utilizar los buques para describir su tipo			
Nº identificador	Embarcación especial		
50	Embarcación de práctico		
51	Buques de búsqueda y salvamento		
52	Remolcadores		
53	Buques de servicio de puerto		
54	Buques provistos de instalaciones o equipos contra la contaminación		
55	Buques de los servicios de vigilancia marítima		
56	Libre – para asignarlo a buques locales		
57	Libre – para asignarlo a buques locales		
58	Buques de transporte médico (según se definen en la Convención de Ginebra de 1949 y en sus protocolos adicionales)		
59	Buques conforme a la Resolución Nº 18 (Mob-83)		
Otros buques			
Primer dígito (*)	Segundo dígito (*)	Primer dígito (*)	Segundo dígito (*)
1 – Reservado para uso futuro	0 – Todos los buques de este tipo	-	0 – Pesca
2 – Nave de vuelo rasante	1 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definido por la OMI Categoría X (**)	-	1 – Remolque
3 – Ver columna derecha	2 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definida por la OMI Categoría Y (**)	3 – Buque	2 – Remolque. La eslora del remolque supera 200 m o la manga supera 25 m
4 – Nave de gran velocidad	3 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definida por la OMI Categoría Z (**)	-	3 – Dedicado a dragados y a operaciones submarinas
5 – Ver arriba	4 – Transporta DG, HS o MP, clase de riesgo o contaminante definida por la OMI Categoría OS (**)	-	4 – Dedicado a operaciones de buceo
	5 – Reservado para uso futuro	-	5 – Dedicado a operaciones militares
6 – Buques de pasaje	6 – Reservado para uso futuro	-	6 – Vela
7 – Buques de carga	7 – Reservado para uso futuro	-	7 – Embarcación de recreo
8 – Buque tanque	8 – Reservado para uso futuro	-	8 – Reservado para uso futuro
9 – Otros tipos de buque	9 – No hay información adicional	-	9 – Reservado para uso futuro

DG: Mercancías Peligrosas.
 HS: Sustancias perjudiciales.
 MP: Contaminantes del mar.

(*) **NOTA** – El identificador se formará seleccionando el primero y segundo dígitos que correspondan.

(**) **NOTA** – Los dígitos 1, 2, 3 y 4, que corresponden a las categorías X, Y, Z y OS, denotaban antiguamente las categorías A, B, C y D.

ANEXO 11**ANTEPROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87)
(adoptada el [...de mayo de 2010])****GARANTIZAR LA SEGURIDAD DURANTE LAS MANIFESTACIONES,
PROTESTAS O ENFRENTAMIENTOS EN ALTA MAR**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TENIENDO EN CUENTA que la seguridad de los buques¹, la tripulación y otras personas a bordo de dichos buques en alta mar es de primordial importancia para la Organización y sus Estados Miembros y es desde hace largo tiempo el interés común de las naciones del mundo entero,

AFIRMANDO los derechos y obligaciones relativos a las formas de manifestación, protesta o enfrentamiento legítimas y pacíficas y observando que existen instrumentos internacionales que pueden ser pertinentes para estos derechos y obligaciones,

TENIENDO PRESENTE que la Organización no aprueba ninguna acción que ponga intencionalmente en peligro la vida humana, el medio marino o los bienes,

GRAVEMENTE PREOCUPADO por el hecho de que las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en las que se vean involucrados buques en alta mar puedan afectar o comprometer la seguridad y protección de dichos buques y puedan conducir a sucesos que supongan riesgos para la vida humana, el medio marino o los bienes,

RECONOCIENDO la necesidad de colaborar según proceda, de conformidad con las normas pertinentes del derecho internacional y las leyes y reglamentos nacionales respectivos, para garantizar que las acciones que pongan intencionalmente en peligro la vida humana, el medio marino o los bienes se traten adecuadamente,

RECORDANDO ADEMÁS que la Organización ha adoptado importantes instrumentos relacionados con la seguridad y la protección de los buques, la tripulación y otras personas a bordo de estos buques, incluido, en particular, el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, en el que se sientan las reglas y principios uniformes para evitar los abordajes en el mar; el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), enmendado, en particular el capítulo V relativo a la seguridad de la navegación y el capítulo XI-2 relativo a las medidas especiales para incrementar la seguridad y protección marítimas; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Convenio SUA y su Protocolo de 1988), relativos a la cooperación internacional para la prevención de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y las plataformas y las medidas contra los presuntos delincuentes; y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, que incluye disposiciones sobre la organización de las guardias,

¹ El término "buque" utilizado en la presente resolución ha de interpretarse en el sentido más amplio posible e incluye los "buques" definidos en los instrumentos aplicables de la OMI.

RECORDANDO TAMBIÉN las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 (CONVEMAR) y del derecho internacional consuetudinario del mar en relación con las actividades de los buques en alta mar,

HABIENDO EXAMINADO, en su [87º] periodo de sesiones, las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación y del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento,

1. RECUERDA Y REAFIRMA la importancia de la seguridad de los buques, la tripulación y otras personas a bordo de dichos buques,
2. CONDENA cualquier acción que ponga intencionalmente en peligro la vida humana, el medio marino o los bienes durante manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar;
3. EXHORTA a los Gobiernos a que insten:
 - .1 a las personas y entidades bajo su jurisdicción a que se abstengan de actuar de un modo que ponga intencionalmente en peligro la vida humana, el medio marino o los bienes durante manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar;
 - .2 a todos los buques autorizados a enarbolar su pabellón a que cumplan los instrumentos aplicables adoptados por esta Organización relativos a la seguridad de la navegación, la protección y la seguridad de la vida en el mar;
 - .3 a todos los buques, durante manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar, a que cumplan el Reglamento de Abordajes y el Convenio SOLAS, y tomen todas las medidas posibles para evitar abordajes y salvaguardar la navegación, la protección y la seguridad de la vida humana en el mar; y
 - .4 a todos los buques, durante manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar, a realizar sus radiocomunicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones;
4. EXHORTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que tomen las medidas necesarias para establecer jurisdicción sobre los delitos expuestos en el Convenio SUA y su Protocolo de 1988;
5. EXHORTA ADEMÁS a los Gobiernos a que, conforme al derecho internacional y a sus leyes y reglamentos nacionales, lleven a cabo investigaciones de todos los siniestros marítimos o sucesos de navegación en alta mar que pongan en peligro la seguridad de los buques, de la tripulación o de otras personas a bordo de dichos buques, y en los que se vea involucrado un buque autorizado a enarbolar su pabellón;
6. ALIENTA a los Gobiernos a que, conforme al derecho internacional y a sus leyes y reglamentos nacionales, colaboren según proceda para garantizar que las acciones que ponen intencionalmente en peligro la vida humana como al medio marino o los bienes en alta mar se tratan adecuadamente; y
7. PIDE a los Gobiernos que pongan esta resolución en conocimiento de todas las entidades interesadas, en particular las que puedan verse involucradas durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar.

ANEXO 12

PROYECTO DE ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO Y LA IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

1 DEFINICIÓN Y ALCANCE

1.1 La navegación electrónica es la recopilación, integración, intercambio, presentación y análisis de manera armonizada de la información marítima a bordo y en tierra por medios electrónicos para mejorar la navegación de punto de atraque a punto de atraque y los servicios conexos, en pro de la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino.

1.2 El objetivo de la navegación electrónica es responder a las necesidades presentes y futuras de los usuarios mediante la armonización de los sistemas de navegación marítima y los servicios de apoyo en tierra.

2 NECESIDAD DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

2.1 Hay una necesidad clara e imperiosa de equipar a los usuarios a bordo y en tierra responsables de la seguridad del transporte marítimo con herramientas modernas, de eficacia probada, que estén optimizadas para propiciar la toma de buenas decisiones y, de ese modo, potenciar la fiabilidad y facilidad de uso de la navegación marítima y las comunicaciones. El objetivo general es incrementar la seguridad y reducir los errores. No obstante, si continúan los actuales avances tecnológicos sin una coordinación adecuada, se corre el riesgo de que el futuro desarrollo de los sistemas de navegación marítima se vea obstaculizado por la falta de normalización a bordo y en tierra, la incompatibilidad entre los buques y un nivel creciente e innecesario de complejidad.

2.2 En el Plan estratégico de la Organización para el periodo 2008-2013* se reconoce que los avances tecnológicos han creado nuevas oportunidades, pero también pueden traer consigo consecuencias negativas. Así pues, existen nuevas oportunidades para mejorar algunas de las iniciativas de la OMI, desde la seguridad y la protección marítimas a la protección del medio ambiente. Los avances de la informática y las comunicaciones ofrecen la oportunidad de desarrollar la gestión de conocimientos a fin de aumentar la transparencia y las posibilidades de acceso a la información. El reto para la OMI es:

- .1 garantizar que cuando se adopte algún avance tecnológico, se aumenten con ello la seguridad, la protección marítima y la protección del medio ambiente, y tener en cuenta la necesidad de que su aplicación sea mundial;
- .2 garantizar la correcta aplicación de la informática en el seno de la Organización y proporcionar un mejor acceso a dicha información al sector del transporte marítimo y a otros sectores; y
- .3 garantizar que el nuevo equipo que se va a utilizar a bordo se haya concebido y fabricado teniendo en cuenta las necesidades, aptitudes y capacidades de todos los usuarios.

* Resolución A.989(25).

3 JUSTIFICACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

3.1 La tendencia al aumento de los accidentes marítimos, tanto en términos numéricos como por los costes, está principalmente relacionada con los abordajes y varadas. Existen numerosos ejemplos de abordajes y varadas que podrían haberse evitado de haber habido una aportación adecuada para apoyar el proceso de toma de decisiones náuticas.

3.2 De investigaciones recientes se desprende que aproximadamente el 60 % de los abordajes y varadas están causados directamente por un error humano. A pesar de los adelantos conseguidos en el campo de la formación en gestión de los recursos del puente, parece que la mayoría de los oficiales encargados de la guardia toman por sí solos decisiones claves de navegación y para evitar abordajes, debido a la reducción general de los niveles de dotación.

3.3 En términos de análisis de fiabilidad humana, la presencia de alguien que verifique el proceso de toma de decisiones multiplica la fiabilidad por diez. Si la navegación electrónica pudiera contribuir a mejorar este aspecto, tanto al perfeccionar el proyecto de los sistemas de a bordo como al estrechar la cooperación con los instrumentos y sistemas de regulación del tráfico marítimo (RTM), podría reducirse drásticamente el riesgo de abordajes y varadas y los perjuicios que comportan tales sucesos.

3.4 No obstante, aunque la navegación electrónica podría mejorar las situaciones descritas, también es necesario reconocer la importancia de las buenas prácticas marineras, de ofrecer la formación adecuada y de observar los procedimientos establecidos.

4 VISIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

4.1 La visión de la navegación electrónica se plasma en las siguientes expectativas generales para los elementos de a bordo, en tierra y de comunicaciones:

.1 A bordo

Los sistemas de navegación que se benefician de la integración de los sensores del propio buque, de la información de apoyo, de una interfaz de usuario normalizada y de un sistema general para gestionar las zonas de guardia y los alertas. Un elemento central de dicho sistema será recabar la participación activa del marino en el proceso de navegación para que desempeñe sus funciones con la máxima eficiencia, y al mismo tiempo, se eviten distracciones y sobrecarga de trabajo;

.2 En tierra

La regulación mejorada del tráfico marítimo y los servicios conexos desde tierra gracias a una mejor provisión, coordinación e intercambio de datos generales en formatos que resulten más fáciles de comprender y utilizar para los operarios en tierra con funciones de apoyo a la seguridad y la eficacia del buque; y

.3 **Comunicaciones**

Una infraestructura que facilite la transferencia de información autorizada de forma ininterrumpida a bordo del buque, entre los buques, entre buque y tierra y entre las autoridades de tierra y otras partes ofrece muchas ventajas.

5 OBJETIVOS CENTRALES DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

5.1 Los objetivos centrales de la navegación electrónica son:

- .1 facilitar una navegación segura y protegida de los buques, teniendo en cuenta la información y los riesgos relativos a la navegación y las condiciones hidrográficas y meteorológicas;
- .2 facilitar la observación y regulación del tráfico marítimo desde instalaciones costeras o en tierra, según proceda;
- .3 facilitar las comunicaciones, así como el intercambio de datos, de buque a buque, buque a tierra, tierra a buque, tierra a tierra y otros usuarios;
- .4 ofrecer oportunidades que permitan mejorar la eficacia del transporte y la logística;
- .5 apoyar el funcionamiento eficaz de los servicios de respuesta para contingencias y de búsqueda y salvamento;
- .6 demostrar grados definidos de precisión, integridad y continuidad apropiados a un sistema esencial para la seguridad;
- .7 integrar y presentar información a bordo y en tierra a través de una interfaz hombre-máquina que permita aumentar al máximo las ventajas para la seguridad de la navegación y reducir al mínimo los riesgos de confusión o malentendidos por parte del usuario;
- .8 integrar y presentar información a bordo y en tierra a fin de gestionar el volumen de trabajo de los usuarios, a la vez que se les motiva y se les implica en la labor y se apoya la adopción de decisiones;
- .9 incorporar los requisitos de formación y familiarización para los usuarios a través del proceso de desarrollo e implantación;
- .10 facilitar la cobertura mundial, la uniformidad de las normas y disposiciones y la compatibilidad recíproca e interoperabilidad del equipo, los sistemas, la simbología y los procedimientos operacionales, a fin de evitar posibles conflictos entre usuarios; y
- .11 ser un sistema escalable, a fin de que todos los posibles usuarios marítimos puedan utilizarlo.

6 VENTAJAS DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

6.1 Las principales ventajas generales que se prevé obtener de la navegación electrónica son las siguientes:

- .1 la mejora de la seguridad mediante la promoción de normas para la seguridad de la navegación, apoyadas por:
 - .1 mejores herramientas de apoyo para el proceso de toma de decisiones, lo que permitirá que el marino y las autoridades competentes en tierra seleccionen la información inequívoca pertinente en función de las circunstancias reinantes;
 - .2 la reducción de los errores humanos gracias a indicadores y avisos automáticos y métodos a prueba de fallos;
 - .3 la mejora de la cobertura y disponibilidad de las cartas náuticas electrónicas (CNE) uniformes y de calidad;
 - .4 la introducción de equipo normalizado, con la opción de la modalidad N*, sin restringir la capacidad de innovación de los fabricantes;
 - .5 el incremento de la solidez de los sistemas de navegación, lo que a su vez conlleva una mejora de la fiabilidad y la integridad; y
 - .6 la mejor integración de los sistemas a bordo y en tierra, lo que permite una mejor utilización de todos los recursos humanos;
- .2 la mejor protección del medio ambiente mediante:
 - .1 la mejora de la seguridad de la navegación, según se indica anteriormente, lo que reduce el riesgo de abordajes y varadas y los correspondientes riesgos de derrames y contaminación;
 - .2 la reducción de las emisiones mediante el uso de derrotas y velocidades óptimas; y
 - .3 el incremento de la capacidad de responder a emergencias tales como los derrames de hidrocarburos y de gestionarlas;
- .3 el aumento de la protección marítima al activar el modo de funcionamiento en silencio para las partes interesadas en tierra, a fin de que puedan hacer una vigilancia y supervisión de sus ámbitos de competencia;

*

La modalidad N es una prestación propuesta para las pantallas de presentación de la información náutica a bordo que permita utilizar un formato de presentación, menú del sistema e interfaz normalizada por defecto.

- .4 una mayor eficiencia y reducción de los costes mediante:
 - .1 la normalización y homologación mundial del equipo, potenciadas por un proceso de gestión del cambio "rápido" (con respecto a las normas técnicas del equipo);
 - .2 procedimientos de notificación automatizados y normalizados, lo que llevará a una reducción de la carga administrativa general;
 - .3 la mejora de la eficacia en el puente al permitir al oficial encargado de la guardia que dedique el máximo tiempo a las tareas de vigía y observe las buenas prácticas existentes, por ejemplo, utilizar más de un método para determinar la situación del buque; y
 - .4 la integración de los sistemas ya existentes, lo que agilizará el uso eficiente y uniforme del equipo nuevo que satisfaga todas las necesidades de los usuarios;
- .5 la mejora de la gestión de los recursos humanos potenciando la experiencia y las cualificaciones del equipo del puente.

7 PRESCRIPCIONES BÁSICAS PARA LA IMPLANTACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

7.1 Para obtener esas ventajas, es necesario satisfacer una serie de prescripciones básicas que permitan la implantación y el funcionamiento de la navegación electrónica. En particular:

- .1 la implantación de la navegación electrónica debe estar centrada en las necesidades de los usuarios y no en la tecnología, y no se debe depositar una confianza excesiva en la tecnología, a fin de evitar, entre otros:
 - .1 fallos del sistema que ocasionen demoras al estimarse que el buque no es apto para navegar;
 - .2 la pérdida de buenas prácticas marineras elementales por las tripulaciones;
 - .3 la sustitución del factor humano por la tecnología cuando no proceda; y
 - .4 la degradación de la gestión de los recursos del puente, y de la observancia de las mejores prácticas por parte de la tripulación;
- .2 deben habilitarse y mantenerse sometidos a examen procedimientos de funcionamiento, en especial por lo que respecta a la interfaz hombre-máquina, la formación y desarrollo de la gente de mar y las funciones, responsabilidades y esferas de competencia de los usuarios a bordo y en tierra;
- .3 el marino debe seguir desempeñando la función central de toma de decisiones, aunque se incremente el papel de apoyo de los usuarios en tierra;

- .4 el factor humano y la ergonomía deben ser elementos centrales del proyecto del sistema a fin de garantizar una integración óptima, en particular por lo que respecta a la interfaz hombre-máquina (HMI), la presentación y el alcance de la información, a fin de evitar una sobrecarga y garantizar la integridad de la información y la disponibilidad de formación adecuada;
- .5 se deben prever suficientes recursos tanto para la navegación electrónica como para los prerequisites necesarios, tales como la formación o la disponibilidad de espectro radioeléctrico;
- .6 la implantación debe ser gradual y no excesivamente rápida; y
- .7 los costes deben ser comedidos.

8 POSIBLES USUARIOS DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA Y SUS NECESIDADES DE ALTO NIVEL

8.1 En el anexo 2 figura una lista de un número importante de posibles usuarios a bordo y en tierra de la navegación electrónica que se han identificado.

8.2 Se utilizó un método que permite identificar las necesidades de los usuarios según van evolucionando. Se basa en los elementos contenidos en la definición aceptada de navegación electrónica, y aplica modelos armonizados de recopilación, integración, intercambio, análisis y aspectos relacionados con el factor humano para determinar las necesidades específicas de los usuarios. Tras un extenso intercambio de opiniones con los Estados Miembros, organizaciones marítimas y otras partes interesadas, se realizó un análisis para determinar las necesidades de alto nivel de usuarios genéricos a bordo y en tierra. Por consiguiente, para determinar las necesidades de alto nivel de los usuarios, según se indica a continuación, se ha partido de las necesidades de un usuario típico a bordo de un buque regido por el Convenio SOLAS y una autoridad genérica en tierra. Es posible que en el marco del plan de implantación sea preciso definir con más detalle las necesidades de los usuarios.

.1 Estructura común de los datos o de la información marítima

Los navegantes necesitan información para la planificación y ejecución de los viajes, la evaluación de los riesgos de navegación y el cumplimiento de las reglas. Esa información debe ser accesible desde un sistema único integrado. Los usuarios en tierra necesitan información relativa a sus ámbitos de competencias marítimas, incluida información estática y dinámica sobre los buques y sus viajes. Esa información debe facilitarse siguiendo una estructura común de datos internacionalmente acordada. Esta estructura de datos es un requisito esencial para poder compartir información a nivel regional e internacional entre las autoridades en tierra.

.2 Funciones automatizadas y normalizadas de notificación

La navegación electrónica debe facilitar funciones automatizadas y normalizadas de notificación para una comunicación óptima de información sobre el buque y el viaje. Esto incluye la información relativa a la seguridad que ha de enviarse a tierra, la que se transmite desde tierra a los usuarios a bordo y la información sobre protección marítima y protección ambiental que deben compartir todos los usuarios. Los requisitos de notificación deben automatizarse o tener el mayor nivel posible de preparación previa por lo que se refiere al contenido y la tecnología de las comunicaciones. Se debe simplificar y armonizar el intercambio de información a fin de reducir los requisitos de notificación. Se reconoce la necesidad de tener en cuenta los aspectos de protección, jurídicos y mercantiles al definir las necesidades de comunicaciones.

.3 Comunicaciones eficaces y robustas

Se expresó claramente la necesidad de contar con unos medios eficaces y robustos de comunicación entre los usuarios a bordo y en tierra. Los usuarios en tierra necesitan medios eficaces de comunicación con los buques para potenciar la seguridad, la protección marítima y la protección ambiental y para facilitar información operacional. Para que las comunicaciones con los buques y entre éstos sean eficaces, deben utilizar óptimamente las ayudas audiovisuales y las frases normalizadas a fin de reducir al mínimo las dificultades lingüísticas y las distracciones de los operadores.

.4 Necesidad de que la presentación se centre en las personas

La presentación de los datos sobre la navegación se debe hacer de forma que se indiquen claramente los riesgos y se facilite el mejor apoyo posible para la toma de decisiones. Es necesario disponer de un "sistema de gestión de alertas" integrado como el que se recoge en las normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN) (resolución MSC.252(83)). Se ha de examinar más detenidamente la utilización de sistemas para apoyar la adopción de decisiones que ofrezcan sugerencias de respuesta a determinados alertas, y la integración de los alertas relativos a la navegación a bordo de los buques dentro del conjunto del sistema de gestión de los alertas del buque. Los usuarios necesitan una presentación uniforme y coherente y un funcionamiento sencillo para potenciar la eficacia de la normalización internacional de la formación, titulación y familiarización. El concepto de modalidad N goza de apoyo generalizado en el Grupo de trabajo por correspondencia como aplicación de a bordo. Los usuarios en tierra necesitan que la presentación de los datos sea totalmente flexible y pueda funcionar como imagen operativa común (COP) y como imagen operativa definida por el usuario (UDOP), con presentación visual en estratos y/o tabulada. Todas las pantallas deben estar proyectadas para reducir al mínimo el riesgo de confusión o malentendido cuando se intercambie información relacionada con la seguridad. Los sistemas de navegación electrónica deben proyectarse de manera que los usuarios, al mismo tiempo que gestionan la carga de trabajo, estén motivados y comprometidos.

.5 Interfaz hombre-máquina

Conforme aumenta la importancia de los sistemas electrónicos, se han de elaborar mecanismos para almacenar y presentar información procedente de las observaciones visuales y los conocimientos y experiencia de los usuarios. La presentación de la información a todos los usuarios debe proyectarse de manera que se reduzca la posibilidad de "error aislado de una sola persona" y se mejore el trabajo en equipo. Claramente, es necesario aplicar buenos principios ergonómicos tanto por lo que se refiere a la disposición física del equipo como a la utilización de la luz, colores, simbología y lenguaje.

.6 Integridad de los datos y sistemas

Los sistemas de navegación electrónica deben ser sólidos y tener en cuenta cuestiones tales como la validez, verosimilitud e integridad de los datos a fin de que los sistemas sean robustos, fiables y seguros. Deben examinarse los requisitos en cuanto a la duplicación, en especial por lo que respecta a los sistemas de determinación de la situación.

.7 Análisis

Los sistemas de navegación electrónica deben apoyar la toma de buenas decisiones, mejorar el rendimiento y prevenir un error aislado de una sola persona. Para ello, los sistemas de a bordo deben incluir funciones de análisis en las que se pueda apoyar el usuario al momento de dar cumplimiento a las reglas, planificar el viaje, evaluar riesgos y evitar abordajes y varadas, incluido el cálculo de la profundidad del agua bajo la quilla y de la altura de la obra muerta. Los sistemas en tierra deben servir para apoyar los análisis de impacto medioambiental, la planificación por adelantado de los movimientos del buque, la evaluación de riesgos/peligros, los indicadores de notificación y la prevención de sucesos. También se debe examinar la conveniencia de hacer uso de los análisis para actividades tales como: respuesta y recuperación ante un suceso, evaluación de los riesgos y planificación de la respuesta, medidas de protección del medio ambiente, detección y prevención de sucesos, mitigación de los riesgos, preparación, gestión de recursos (por ejemplo, bienes) y comunicaciones.

.8 Cuestiones relacionadas con la implantación

Las mejores prácticas y la formación y familiarización de todos los usuarios con aspectos de navegación electrónica deben ser eficaces y estar programadas antes de que se implanten los adelantos técnicos. Se refrenda el uso de simuladores para determinar las necesidades de formación y evaluar su eficacia. En la medida de lo posible, la navegación electrónica debe ser compatible tanto con los equipos futuros como con los ya existentes, y debe apoyar la integración con los equipos y sistemas que deben llevarse a bordo con arreglo a prescripciones o normas de funcionamiento internacionales o nacionales. Debe hacerse cuanto sea posible para obtener el mayor grado de interoperabilidad posible entre los sistemas de navegación electrónica y los sistemas externos.

9 PRINCIPALES ELEMENTOS DE LA ESTRATEGIA Y SU IMPLANTACIÓN

PRINCIPALES ELEMENTOS DE LA ESTRATEGIA

9.1 Los principales elementos de la estrategia de navegación electrónica, basados en las necesidades de los usuarios, son los siguientes: arquitectura, factor humano, convenios y normas, determinación de la situación, tecnologías de las comunicaciones y sistemas de información, cartas náuticas electrónicas, normalización del equipo y escalabilidad:

.1 Arquitectura

Será necesario elaborar la arquitectura general conceptual, funcional y técnica y adherirse a ella, concretamente en términos de descripción de procesos, estructuras de datos, sistemas de información, tecnologías de las comunicaciones y normativa.

.2 Factor humano

La formación, competencia, conocimientos de idiomas, volumen de trabajo y motivación se consideran esenciales. Los aspectos más preocupantes son la gestión de alertas, la sobrecarga de información y la ergonomía. Estos aspectos de la navegación electrónica habrán de tenerse en cuenta en el ámbito de la labor de la OMI sobre el factor humano.

.3 Convenios y normas

Para desarrollar y poner en práctica la navegación electrónica deben tenerse en cuenta los convenios, reglas y directrices internacionales pertinentes y la legislación y la normativa nacionales. El desarrollo y la implantación de la navegación electrónica deben basarse en la labor de la OMI.*

.4 Determinación de la situación

Será necesario instalar sistemas de determinación de la situación que respondan a las necesidades de los usuarios en términos de exactitud, integridad, fiabilidad y duplicación del sistema, en consonancia con el nivel de riesgo y el volumen de tráfico.

.5 Tecnología de las comunicaciones y sistemas de información

Habrà de determinarse qué tecnología de las comunicaciones y sistemas de información responden a las necesidades de los usuarios. Esta labor puede comportar la mejora de los sistemas existentes o el desarrollo de nuevos sistemas. Cualquier repercusión en los sistemas existentes deberá identificarse y tenerse debidamente en cuenta, con arreglo a las normas técnicas y los protocolos relativos a la estructura de datos, tecnología, anchura de banda y asignación de frecuencias.

*

En particular, aunque no exclusivamente, en las prescripciones de los Convenios SOLAS y MARPOL y en los requisitos del Convenio de Formación.

.6 Cartas náuticas electrónicas

En el NAV 53, la OHI informó de que: "llegado el momento en que la OMI pueda adoptar nuevas prescripciones obligatorias de llevar a bordo [equipo], habrá una cobertura adecuada de CNE compatibles". El Subcomité opinó asimismo que la disponibilidad de CNE en todo el mundo era un aspecto de suma importancia, y pidió a la OHI y a los Gobiernos Miembros que continuaran con sus esfuerzos por aumentar la cobertura. La navegación electrónica recibirá probablemente un impulso con las nuevas funciones que incorporará la futura norma S-100 de la OHI.

.7 Normalización del equipo

Este aspecto de la labor es posterior a la elaboración de normas de funcionamiento y requerirá la participación de usuarios y fabricantes.

.8 Escalabilidad

Los Estados Miembros de la OMI son responsables de la seguridad de todas las clases de buques. Esto quizás incluya la escalabilidad de la navegación electrónica para adaptarla a todos los posibles usuarios. La extensión del concepto a los buques no regidos por el Convenio SOLAS debe considerarse una tarea importante que se abordará en primera instancia mediante consultas sobre las necesidades de los usuarios.

IMPLANTACIÓN

Claridad en cuanto a la propiedad y el control

9.2 La reglamentación del concepto de navegación electrónica debe estar centrada en una sola institución con las competencias técnicas, operacionales y jurídicas necesarias para definir y hacer cumplir el marco general, con la implantación, funcionamiento y cumplimiento ejecutándose al nivel adecuado (mundial, regional, nacional o local) dentro de ese marco. Este planteamiento no significa que la organización encargada deba realizar todas las tareas internamente: podrá delegarlas, según proceda, a los órganos adecuados. Puesto que es responsable de establecer normas obligatorias para incrementar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección marítima y la protección del medio ambiente, y tiene un alcance global, la OMI es la única organización capaz de satisfacer los requisitos de gobernanza general. Las responsabilidades derivadas de la propiedad y el control de este concepto se indican en el anexo 1.

Implantación de la estrategia de navegación electrónica

9.3 En el plan de implantación tendrán que identificarse responsabilidades y los métodos adecuados de ejecución. En la implantación de la estrategia se tendrá también en cuenta la necesidad de promover el concepto de navegación electrónica entre las principales partes interesadas y grupos de usuarios.

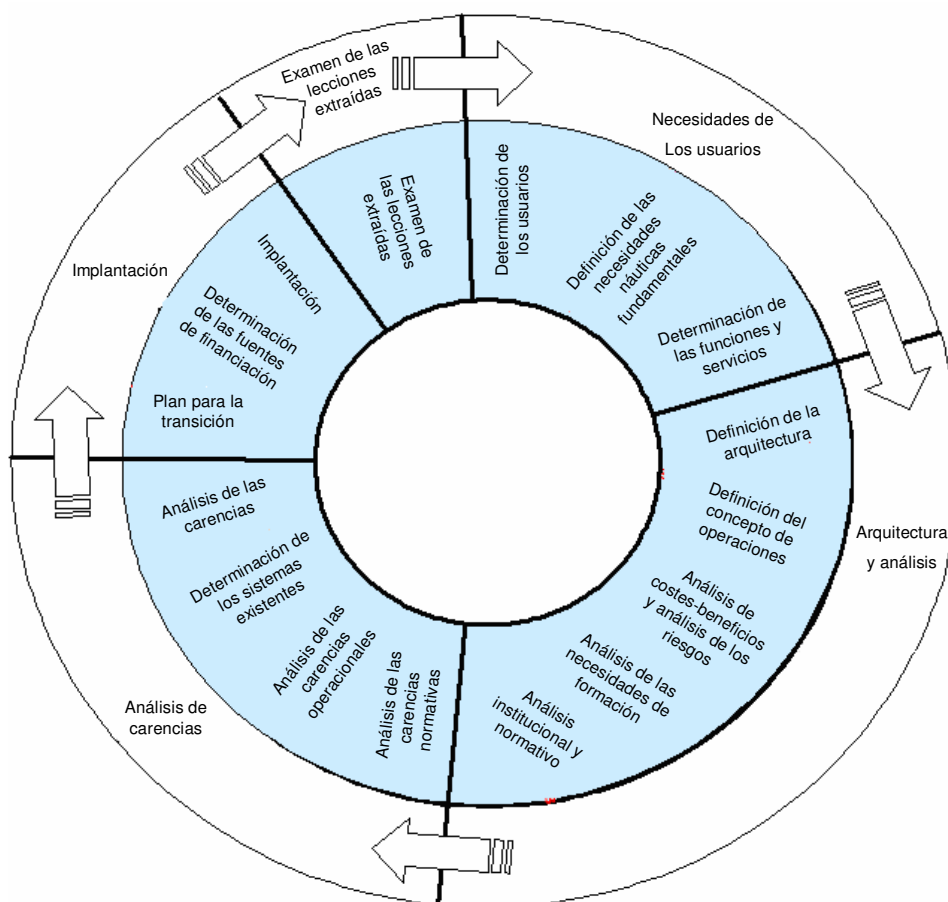
9.4 Para determinar las necesidades de los usuarios según vayan evolucionando, es importante mantener sometidos a examen los elementos de la estrategia de implantación. Será necesario adoptar un planteamiento estructurado para determinar las necesidades de los usuarios según evolucionen, utilizando la metodología existente acordada, a fin de incorporar cambios posteriores a la estrategia y al plan de implantación.

Plan de implantación de la estrategia

9.5 Un plan de implantación debe incluir el orden de prioridades en cuanto a resultados, gestión de recursos y un calendario para la implantación y la evaluación continua de las necesidades de los usuarios. Debe tenerse en cuenta la identificación de aspectos comunes entre los distintos usuarios para aprovechar al máximo la capacidad y los sistemas existentes. En el futuro, la introducción de nuevas tecnologías debe basarse en una evaluación sistemática de la manera en que esa tecnología puede satisfacer las necesidades de los usuarios que se hayan definido o estén evolucionando dentro del concepto general de navegación electrónica, que por ello tiene una estructura abierta. De modo análogo, los cambios propuestos a tareas y procesos, tales como los derivados del análisis de accidentes marítimos, deben asimismo incorporar una evaluación de las necesidades de los usuarios. A lo largo del proceso de implantación debe mantenerse en todo momento la cooperación con los proyectos marítimos pertinentes para aprovechar las sinergias.

Posibles elementos de un proceso de implantación de la navegación electrónica

9.6 La implantación de la navegación electrónica deberá ser un proceso gradual, iterativo y continuo, que incluya, sin limitarse necesariamente a ellos, los pasos que se indican en el siguiente gráfico:



9.7 Los posibles elementos de un plan de implantación de la navegación electrónica se indican a continuación:

1 Necesidades de los usuarios

El primer paso en el plan es la determinación de los usuarios y sus necesidades. El siguiente paso debe ser la determinación de los grupos de funciones o servicios necesarios para satisfacer las necesidades náuticas fundamentales con arreglo a una metodología estructurada, sistemática y verificable que establezca una relación entre las funciones y los beneficios tangibles en la práctica;

.2 Arquitectura y análisis

.1 Definición

La definición de la arquitectura integrada del sistema para la navegación electrónica y del concepto de operaciones debe basarse en una lista refundida de las necesidades de los usuarios que contemple todos los distintos usuarios, teniendo en cuenta todas las posibles economías de escala. La arquitectura debe abarcar el soporte físico, los datos, información, comunicaciones y programas informáticos que se precisen para satisfacer las necesidades de los usuarios;

.2 Análisis de costes-beneficios y análisis de los riesgos

El análisis costes-beneficios y el análisis de los riesgos deben formar parte integrante del programa. Deben utilizarse para dar fundamento a las decisiones estratégicas, pero también para la toma de decisiones sobre cuándo y dónde es necesario activar determinadas funciones;

.3 Análisis de las necesidades de formación

Debe realizarse un análisis de las necesidades de formación basado en la arquitectura del sistema y en el concepto operacional que den lugar a especificaciones de formación; y

.4 Análisis de las necesidades institucionales y normativas

Debe llevarse a cabo un análisis de las necesidades institucionales y normativas basado en la arquitectura del sistema y en los conceptos operacionales.

.3 Análisis de carencias

El análisis de carencias debe centrarse en los siguientes elementos:

.1 análisis de las carencias normativas, identificando en particular las carencias que es necesario subsanar en el marco actual, por ejemplo, con respecto a la prestación de servicios en aguas internacionales. Debe proponerse la implantación de las reformas institucionales necesarias con arreglo a este análisis;

- .2 análisis de las carencias operacionales, cuyo objeto es definir un concepto de operaciones reducido basado en la integración de la tecnología y los sistemas existentes;
- .3 determinación y descripción de los sistemas existentes que podrían integrarse en el concepto de navegación electrónica* abarcando las funciones, fiabilidad, las responsabilidades de gestión operacional, el estado de las normas por lo que respecta a la especificación y normalización, instalación y utilización, estado operacional e integración con las prescripciones del sistema de navegación electrónica; y
- .4 análisis de las carencias técnicas, en el que se establecerá una comparación entre las prestaciones y propiedades de los sistemas existentes y las necesidades de la arquitectura, a fin de identificar cualquier tecnología o sistema que pudiera ser necesario introducir, basándose únicamente en las necesidades de los usuarios. Ello debería dar lugar a un programa de la labor necesaria para ofrecer soluciones tecnológicas al conjunto de necesidades de los usuarios.

Implantación de la navegación electrónica

9.8 En el plan de implantación deben asignarse las responsabilidades a las partes pertinentes (la OMI, otras organizaciones internacionales, los Estados, los usuarios y el sector), así como los plazos para la ejecución de las distintas actividades y exámenes. Un plan de implantación estable y realista contribuirá a que la navegación marítima sea acogida con entusiasmo como el camino hacia el futuro y reciba un impulso en todo el sector marítimo.

9.9 El plan de implantación de la navegación electrónica debe comprender los elementos que se describen a continuación:

- .1 plan para la transición, teniendo en cuenta la necesidad de una introducción por fases a fin de obtener rápidamente beneficios y un uso óptimo de los sistemas y servicios existentes a corto plazo. El plan de implantación debe dividirse en fases, de modo que la primera fase se pueda ultimar integrando y normalizando plenamente la tecnología y los sistemas existentes (lo que corresponde a la arquitectura reducida definida en el análisis de carencias) y utilizando un concepto de operaciones reducido. En fases posteriores deben desarrollarse e implantarse las nuevas tecnologías necesarias para poner en práctica una arquitectura más completa e implantar el concepto de operaciones general;
- .2 determinación de posibles fuentes de financiación para el desarrollo y la implantación, en especial en regiones y países en desarrollo, adoptando las medidas necesarias para obtener la financiación; y

*

Véase el anexo 1.

- .3 la propia implantación por fases, basada quizás inicialmente en la instalación voluntaria de sistemas existentes (integrados), aunque, la instalación y utilización de una solución completa de navegación electrónica pasen a ser obligatorias a más largo plazo.

Examen de las lecciones extraídas

9.10 La fase final del programa de implantación iterativo debe ser el examen de las lecciones extraídas, con la consiguiente modificación del plan para las fases posteriores. Es importante entender que la navegación electrónica no es un concepto estático y que el desarrollo de fases lógicas de implantación será un proceso continuo, conforme evolucionen las necesidades de los usuarios, y también conforme avanza la tecnología y permite el uso de sistemas más eficaces. No obstante, es esencial que el desarrollo se haga dentro de un marco estable de sistemas y funciones básicas configurado de modo que pueda ampliarse con el tiempo.

ANEXO 1

RESPONSABILIDADES DE LA OMI EN CUANTO A LA PROPIEDAD Y EL CONTROL DEL CONCEPTO DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

Las responsabilidades de la OMI derivadas de la propiedad y el control del concepto incluyen las siguientes:

- .1 desarrollar y mantener actualizada la visión;
- .2 definir los servicios, incluido su alcance, en términos geográficos y de los usuarios, y el concepto de operaciones;
- .3 identificar a los responsables del proyecto, la implantación, el funcionamiento y el cumplimiento de la navegación electrónica, teniendo presentes los derechos, obligaciones y limitaciones de los Estados de abanderamiento, Estados ribereños, Estados rectores de puerto y las distintas autoridades dentro de esos Estados;
- .4 definir las fases de la transición gradual a la navegación electrónica, lo que permitirá obtener ventajas al principio y reutilizar el equipo, los sistemas y servicios existentes y los que están saliendo ahora al mercado;
- .5 dirigir la elaboración de las normas de funcionamiento necesarias para la navegación electrónica, que abarcarán todas las dimensiones del sistema: a bordo, en tierra y las comunicaciones. Estas normas deben estar basadas en las necesidades de los usuarios y propiciar la neutralidad tecnológica y la interoperabilidad de los componentes del sistema;
- .6 garantizar que el concepto englobe y desarrolle los sistemas y los programas de financiación existentes en el sector marítimo;
- .7 facilitar el acceso a fuentes de financiación de los organismos internacionales, tales como el Banco Mundial, los bancos de desarrollo regionales y los fondos disponibles para desarrollo internacional;
- .8 evaluar y definir los requisitos de formación relacionados con la navegación electrónica y brindar asistencia a los órganos competentes en la elaboración y entrega de los programas de formación necesarios;
- .9 supervisar la implantación del concepto, a fin de garantizar que los Estados Contratantes cumplan sus obligaciones y que se cercioren se que los usuarios de la navegación electrónica dentro de sus jurisdicciones cumplan también las prescripciones; y
- .10 dirigir y coordinar los esfuerzos de comunicación externa necesarios para apoyar la introducción de la navegación electrónica.

ANEXO 2

POSIBLES USUARIOS DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

Los cuadros que figuran a continuación contienen ejemplos de usuarios de la navegación electrónica, divididos en:

usuarios a bordo, y

usuarios en tierra.

Usuarios a bordo
Buques genéricos regidos por el Convenio SOLAS
Embarcaciones comerciales para el turismo
Naves de gran velocidad
Recursos móviles de los servicios de tráfico marítimo
Embarcaciones de prácticos
Embarcaciones del servicio de guardacostas
Embarcaciones de búsqueda y salvamento
Naves de las fuerzas de la ley (policía, aduanas, policía de fronteras, inmigración, inspección de pesca)
Naves de ayuda a la navegación (remolques, buques de salvamento, buques auxiliares, lucha contra incendios, etc.)
Buques de lucha contra la contaminación
Buques militares
Buques pesqueros
Embarcaciones de recreo
Transbordadores
Rastreros
Embarcaciones del servicio de ayudas a la navegación
Servicio de vigilancia de hielos, rompehielos
Buques de la industria petrolera mar adentro (plataformas, buques de suministro, gabarras de carga, buques de prospección, buques de construcción, buques cableros, buques de protección marítima, buques de producción y almacenamiento)
Buques destinados a levantamientos hidrográficos
Buques dedicados a la investigación oceanográfica

Usuarios en tierra
Propietarios y armadores de buques, gestores de la seguridad
Organizaciones de RTM
Centros de los STM
Organizaciones de prácticos
Organizaciones del Servicio de Guardacostas
Fuerzas de la ley
Administraciones nacionales
Administraciones ribereñas
Autoridades portuarias
Organizaciones de protección marítima
Autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto
Gestores de sucesos
Organizaciones dedicadas a la lucha contra la contaminación
Organizaciones militares
Organizaciones de mantenimiento de los pasos de navegación
Organizaciones de ayudas a la navegación
Organizaciones meteorológicas
Oficinas u organismos hidrográficos
Propietarios y armadores de buques, gestores de logística
Organizaciones de los medios de comunicación
Autoridades encargadas de la gestión de costas
Investigadores de accidentes marítimos
Organizaciones de salud y seguridad
Organizaciones financieras y de seguros
Gobiernos y Administraciones nacionales, regionales y locales
Autoridades portuarias (estrategia)
Ministerios
Ordenación del medio marino
Gestión de pesquerías
Organismos de turismo (logística)
Proveedores de energía
Institutos de investigación oceanográficas
Organizaciones de formación
Fabricantes de equipos y sistemas y empresas encargadas de su mantenimiento

ANEXO 13

PROYECTO DE MARCO DEL PROCESO DE IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

Introducción

1 Para implantar la navegación electrónica son necesarios varios pasos. Esto incluye una serie de elementos, tales como la elaboración de una arquitectura, un análisis de carencias, un análisis coste/beneficio y la creación de un plan de implantación detallado.

2 Para determinar las necesidades de los usuarios según vayan evolucionando, es importante mantener sometidos a examen elementos de la estrategia de implantación. Será necesario adoptar un planteamiento estructurado y gradual para determinar las necesidades de los usuarios según evolucionen, utilizando la metodología acordada existente e incorporando cambios posteriores a la estrategia y al plan de implantación.

Plan de implantación de la estrategia

3 El plan de implantación de la estrategia para la navegación electrónica debería incluir las prioridades en cuanto a resultados y un calendario para la implantación y la evaluación continua de las necesidades de los usuarios. La introducción de nuevas tecnologías debería basarse en una evaluación sistemática de la manera en que esa tecnología puede satisfacer las necesidades de los usuarios que se hayan definido o estén evolucionando dentro del concepto general de navegación electrónica.

Necesidades de los usuarios

4 El primer paso en el proceso de implantación, es decir, la determinación de las necesidades iniciales de los usuarios* ya se ha ultimado, e incluye los grupos de funciones o servicios necesarios para satisfacer las necesidades primarias de navegación con arreglo a una metodología estructurada, sistemática y localizable que resulte en beneficios tangibles en la práctica. Es posible que como parte del plan de implantación general sea necesario definir estas necesidades más detalladamente, en particular para ofrecer soluciones a escala. Las necesidades iniciales de los usuarios deberían volverse a examinar y ordenar por prioridades antes de 2009.

Arquitectura

5 La arquitectura debería abarcar el soporte físico, datos, información, comunicaciones y programas informáticos necesarios para satisfacer las necesidades de los usuarios. La arquitectura del sistema debería ser de tipo modular y escalable. Los programas informáticos y el soporte físico del sistema deberían utilizar arquitecturas abiertas para poder incluir o suprimir funciones dependiendo de las necesidades de los distintos usuarios, y poder seguir incorporando nuevos avances y mejoras. Esta arquitectura inicial debería estar lista para poder someterla a un examen coordinado en 2009, a fin de ultimarla a más tardar en 2010.

* Véase el documento NAV 54/13, anexo 5.

Análisis de carencias

6 El Subcomité ya ha iniciado un análisis preliminar de las carencias. Teniendo en cuenta la influencia del factor humano a lo largo de todo el proceso, en el futuro el análisis de carencias debería centrarse en los aspectos técnicos, normativos, operativos y de formación. Hay que reconocer asimismo que estos aspectos están interrelacionados y por ello han de examinarse de manera coordinada. El análisis preliminar de carencias debería ultimarse a más tardar en 2010.

Análisis coste-beneficio y análisis de los riesgos

7 El análisis coste-beneficio y el análisis de los riesgos deberían formar parte integrante del programa. Deberían servir para apoyar la toma de decisiones estratégicas cuándo y según deban añadirse determinadas funciones. Estos análisis deberían incluir aspectos financieros y económicos, así como el impacto en términos de seguridad, protección marítima y protección del medio ambiente. Deberían ultimarse a más tardar en 2011.

Plan de implantación

8 Una vez ultimados estos pasos, la implantación del plan de navegación electrónica podría iniciar en 2012, y debería incluir:

- .1 la asignación de responsabilidades a las organizaciones o partes interesadas;
- .2 la planificación de dla transición; y
- .3 un plan de implantación gradual, junto con posibles planes* para llegar al entendimiento común necesario para la implantación.

* Podría utilizarse como modelo el ejemplo presentado por el Japón en el documento NAV 54/13/4.

ANEXO 14

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/19 DEL CONVENIO SOLAS (SIVCE)

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 19 – Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo

1 Después del párrafo 2.9 existente, añádanse los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 siguientes:

"2.10 Todos los buques que efectúen viajes internacionales llevarán un sistema de información y visualización de cartas náuticas electrónicas (SIVCE), según se especifica a continuación:

- .1 los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el [1 de julio de 2012], o posteriormente¹;
- .2 los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 3 000 construidos el [1 de julio de 2012], o posteriormente;
- .3 los buques de carga que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 construidos el [1 de julio de 2013], o posteriormente;
- .4 los buques de carga que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 3 000 pero inferior a 10 000 construidos el [1 de julio de 2014] o posteriormente;
- .5 los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del [1 de julio de 2012], a más tardar en la fecha del primer reconocimiento² que se efectúe el [1 de julio de 2014], o posteriormente;
- .6 los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 3 000 construidos antes del [1 de julio de 2012], a más tardar en la fecha del primer reconocimiento² que se efectúe el [1 de julio de 2015], o posteriormente;
- .7 los buques de carga que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 50 000 construidos antes del [1 de julio de 2013], a más tardar en la fecha del primer reconocimiento² que se efectúe el [1 de julio de 2016], o posteriormente;

¹ El Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con las fechas de implantación indicadas entre corchetes.

² La expresión "primer reconocimiento" alude al primer reconocimiento anual, al primer reconocimiento periódico, al primer reconocimiento de renovación del equipo de seguridad o a cualquier otro reconocimiento que la Administración considere razonable y practicable, teniendo en cuenta la magnitud de las reparaciones y reformas llevadas a cabo, que deba efectuarse primero, después de la fecha especificada en dichas reglas y, además, en el caso de los buques en construcción, al reconocimiento inicial (MSC/Circ.1141).

- .8 los buques de carga que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 20 000 pero inferior a 50 000 construidos antes del [1 de julio de 2013], a más tardar en la fecha del primer reconocimiento² que se efectúe el [1 de julio de 2017], o posteriormente;
- .9 los buques de carga que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 pero inferior a 20 000 construidos antes del [1 de julio de 2013], a más tardar en la fecha del primer reconocimiento² que se efectúe el [1 de julio de 2018], o posteriormente;

2.11 La Administración podrá eximir de la aplicación de las prescripciones del párrafo 2.10 a los buques que vayan a ser retirados definitivamente del servicio en los dos años siguientes a la fecha de implantación que se indica en los apartados 2.10.5 a 2.10.9 del párrafo 2.10."

2 Enmiéndese el párrafo 2.14 como se indica a continuación:

"2.1 Todo buque, independientemente de su tamaño, tendrá:

... ..

- .4 cartas y publicaciones náuticas para planificar y presentar visualmente la derrota del buque para el viaje previsto y trazar la derrota y verificar la situación durante el viaje. También se aceptará un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) para cumplir esta obligación de llevar cartas náuticas. Los buques a los que se aplica el párrafo [2.10] cumplirán las prescripciones de los SIVCE que deben llevarse a bordo que en él se estipulan;"

²

La expresión "primer reconocimiento" alude al primer reconocimiento anual, al primer reconocimiento periódico, al primer reconocimiento de renovación del equipo de seguridad o a cualquier otro reconocimiento que la Administración considere razonable y practicable, teniendo en cuenta la magnitud de las reparaciones y reformas llevadas a cabo, que deba efectuarse primero, después de la fecha especificada en dichas reglas y, además, en el caso de los buques en construcción, al reconocimiento inicial (MSC/Circ.1141).

ANEXO 15**PROYECTO DE CIRCULAR SN****TRANSICIÓN DE LAS CARTAS DE PAPEL A LA NAVEGACIÓN CON SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y VISUALIZACIÓN DE CARTAS ELECTRÓNICAS (SIVCE)**

1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 54° periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008), al elaborar el proyecto de prescripciones sobre los SIVCE que han de llevarse a bordo, reconoció que la formación adecuada será un factor importante para la implantación satisfactoria de dichas prescripciones y, aunque se prevé que en el examen actual del Convenio de Formación y del Código de Formación, cuya conclusión está prevista para 2010, se tendrá plenamente en cuenta el factor humano y las prescripciones de formación necesarias para lograr una transición sin problemas del uso de las cartas de papel al uso de los SIVCE, estuvo de acuerdo en que sería beneficioso para las Administraciones, la gente de mar, los propietarios y armadores de buques, las organizaciones de formación marítima y los fabricantes de equipo SIVCE disponer de orientaciones respecto de la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE, cuando se instalen por primera vez estos sistemas en los buques, independientemente de si esto forma parte de la prescripción obligatoria de llevar SIVCE a bordo.

2 En consecuencia, el Subcomité NAV elaboró las Orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), que figuran en el anexo.

3 El Comité de Seguridad Marítima, en su [85° periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)], se mostró conforme con la opinión del Subcomité, aprobó las Orientaciones para la transición de las cartas de papel a la navegación con sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), que figuran en el anexo, y alentó a las autoridades pertinentes a que utilizaran estas Orientaciones.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Orientaciones que figuran en el anexo en conocimiento de todos los interesados.

ANEXO

ORIENTACIONES PARA LA TRANSICIÓN DE LAS CARTAS DE PAPEL A LA NAVEGACIÓN CON SIVCE

Introducción

1 La información y las orientaciones que figuran a continuación tienen por objeto facilitar a los interesados la transición de las cartas de papel a la navegación con SIVCE.

Transición y formación

2 Como primer paso, los propietarios y armadores de buques deberían evaluar las cuestiones que se plantean al cambiar de las cartas de papel a la navegación con SIVCE. Las tripulaciones de los buques deberían participar en esta evaluación para determinar cualquier duda o necesidad práctica de aquellos que tendrán que utilizar los SIVCE. Este proceso permitirá la detección temprana de cualquier aspecto que sea preciso abordar, y ayudará a las tripulaciones de los buques a prepararse para el cambio.

3 La documentación de las cuestiones identificadas en esta evaluación, y la elaboración de procedimientos normalizados sobre el funcionamiento de los SIVCE contribuirán a adoptar prácticas de navegación con SIVCE fiables, a simplificar la formación de la tripulación y a facilitar el cambio de tripulación.

4 Además, los propietarios y armadores de buques deberían garantizar que las tripulaciones de sus buques cuentan con un programa general de familiarización* y formación en equipos concretos, y que entienden plenamente que, aunque se usen cartas electrónicas a bordo, sigue siendo necesario planificar la travesía.

Catálogo de la OHI de cobertura de las cartas

5 La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) ha compilado un catálogo de cartas en línea en el que se informa de la cobertura de las cartas náuticas electrónicas (CNE) y cartas náuticas por puntos (CNP) (en el que se indica dónde hay y dónde aún no hay CNE), junto con referencias a las orientaciones de los Estados ribereños sobre las prescripciones de llevar cartas de papel a bordo (cuando esto se estipule). El catálogo también contiene enlaces con los sitios de los Estados Miembros de la OHI en la Red en los que se puede encontrar información adicional. El catálogo en línea de cartas de la OHI se encuentra disponible en el sitio de la OHI en la Red en: www.ihp.int

Información adicional

6 Además de las distintas normas, reglas, cursos modelo de la OMI y normas de funcionamiento nacionales e internacionales, la OHI ha publicado en línea la publicación: *Facts about electronic charts and carriage requirements*, la cual se recomienda como fuente de información sobre el soporte físico de los SIVCE, la formación y los aspectos técnicos de los datos

* Curso modelo 1.27 de la OMI sobre uso operacional de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE).

contenidos en las cartas electrónicas. Se pueden obtener gratuitamente ejemplares de distintas fuentes, entre otras: www.iho.int y http://www.ic-enc.org/page_news_articles2.asp?id=12

7 Otra fuente de información útil sobre los SIVCE es *The Electronic Chart*, segunda edición, de Hecht, Berking, Büttgenbach, Jonas and Alexander (2006). En este libro se describen los componentes, funciones, prestaciones y limitaciones básicas de los SIVCE. *The Electronic Chart* está publicada por GITC (Países Bajos), ISBN: 90-806205-7-2, y se encuentra disponible en: www.hydro-international.com

8 También se debería hacer referencia a otras circulares relacionadas con la seguridad de la navegación (SN/Circs) publicadas por la Organización, en particular, las circulares SN/Circ.207/Rev.1: "Diferencias entre los SVCP y los SIVCE"; SN/Circ.213: "Orientaciones relativas al dátum de las cartas náuticas y la precisión de las posiciones indicadas en las mismas"; SN/Circ.255: "Orientaciones suplementarias relativas al dátum de las cartas náuticas y la precisión de las posiciones indicadas en las mismas"; y SN/Circ.266: "Mantenimiento del soporte lógico de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)". Estas circulares y otros materiales de orientación de la OMI pueden descargarse del sitio de la OMI en la Red (www.imo.org).

9 Los propietarios y armadores de buques deberían remitirse siempre a sus administraciones nacionales para obtener la información más actualizada sobre las prescripciones aplicables a los SIVCE y su utilización.

ANEXO 16

**PROYECTO DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 55º PERIODO DE SESIONES**

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.1</i>	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 54/25, sección 3
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 54/25, sección 20
3	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; NAV 54/25, sección 21
A.1	Sistema mundial de radionavegación (WWRNS) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos:—</i>	2008	MSC 75/24, párrafo 22.37; NAV 53/22, sección 12
	.1 Novedades en el ámbito del SMNS, especialmente el Programa Galileo,	2008	
	.2 Examen y enmienda de la normativa de la OMI para el SMNS (resolución A.915(22))	2008	
	.3 Reconocimiento de los sistemas de radionavegación como componentes del WWRNS (resolución A.953(23))	2008	

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 55.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (Cont.)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.21 Cuestiones relacionadas con la UIT <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2009	MSC 69/22, párrafos 5.69 y 5.70; NAV 54/25, sección 9
.1 Cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R	2008 ⁹	
A.32 Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2009	MSC 78/26, párrafo 24.30; NAV 54/25, sección 4
A.4 Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes relativas a las especificaciones de color de las luces <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.1	2008	MSC 80/24, párrafo 21.24.1; NAV 53/22, sección 8
A.5 Prescripciones relativas al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2008	MSC 81/25, párrafo 23.27; NAV 53/22, sección 6
A.6 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica (en colaboración con los Subcomités COMSAR y STW) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2008 [cuatro periodos de sesiones]	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37; NAV 54/25, sección 13

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (Cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.7	Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.1</i>	2008	MSC 81/25, párrafos 23.39 y 23.40; NAV 53/22, sección 14
[A.8	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	2008	MSC 81/25, párrafo 23.45; NAV 53/22, sección 15]
A.93	Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	[2008 9]	MSC 81/25, párrafo 23.42; NAV 54/25, sección 16
A.10	Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	2008	MSC 82/24, párrafo 21.34
A.11	Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.1</i>	2008	MSC 82/24, párrafo 21.35
A.124	Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar (en colaboración con el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.36; NAV 54/25, sección 10

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (Cont.)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
<p>A.135 Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA (en colaboración con los subcomités FSI y COMSAR, según sea necesario)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2</p>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.38; NAV 54/25, sección 11
<p>A.146 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2</p>	2009	MSC 82/24, párrafos 21.39 a 21.40; NAV 54/25, sección 17
<p>A.157 Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2</p>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.41; NAV 54/25, sección 18
<p>A.168 Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos (en colaboración con el Subcomité DE)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2</p>	2009	MSC 82/24, párrafo 21.42; NAV 54/25, sección 19
<p>A.179 Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	tres periodos de sesiones 2011	MSC 83/28, párrafo 25.34; MSC 84/24, párrafo 22.43
<p>A.1810 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (en colaboración con el Subcomité COMSAR)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	dos periodos de sesiones 2010	MSC 83/28, párrafo 25.33

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (Cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1911	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	tres periodos de sesiones 2011	MSC 84/24, párrafo 22.40
A.2012	Directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la ZEE <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones 2010	MSC 84/24, párrafo 22.41

PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL NAV55*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas
 - 4 Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente
 - 5 Directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la ZEE
 - 6 Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S
 - 7 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo
 - 8 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
 - 9 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R
 - 10 Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar
 - 11 Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA
 - 12 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
 - 13 Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje
 - 14 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS
 - 15 Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA
 - 16 Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos
 - 17 Análisis de siniestros
 - 18 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 19 Programa de trabajo y orden del día del NAV 56
 - 20 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
 - 21 Otros asuntos
 - 22 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

ANEXO 17

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ RELACIONADOS CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2008-2009

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI					
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común
				1.1.2.1	Cooperación en: <ul style="list-style-type: none"> – IACS: examen de las interpretaciones unificadas Situación: en curso – OHI: Métodos y símbolos para el levantamiento hidrográfico de las ZMES Situación: alcanzado
				1.1.2.2	Declaraciones de coordinación para o de (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – AISM: servicios de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, navegación electrónica y SIA Situación: en curso – CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación Situación: en curso – OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo Situación: en curso – UIT: radiocomunicaciones Situación: en curso
2	La OMI fomentará el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros			2.1.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros
				2.1.1.5	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios (MSC) Situación: en curso

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL						
5	La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá mayor importancia a:		5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, incluidas la navegación electrónica, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación para buques, los servicios de tráfico marítimo y las prescripciones y normas aplicables a las ayudas náuticas y el equipo náutico de a bordo	5.2.4.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes Situación: [alcanzado] – Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a los sistemas de alarma en el puente para la guardia de navegación que han de llevarse a bordo Situación: [alcanzado] – Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo Situación: [alcanzado] – Nuevas medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques, incluidas las correspondientes medidas de protección de las ZMES Situación: en curso – Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo Situación: [alcanzado]
					5.2.4.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo Situación: [alcanzado] – Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar Situación: en curso – Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI Situación: en curso – Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje Situación: en curso – Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos Situación: en curso – Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA Situación: en curso – Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS Situación: en curso – Revisión de las normas de funcionamiento de los sistemas integrados de puente (SIP) Situación: en curso – Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA Situación: en curso


Principios estratégicos (PE) (A.989(25)) (Cont.)			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL						
					5.2.4.3	Modernización y desarrollo de los sistemas mundiales de radionavegación (GPS, GLONASS y GALILEO) (MSC) Situación: [alcanzado]
					5.2.4.4	Examen estratégico y marco de políticas de la navegación electrónica (MSC) Situación: [alcanzado]
NO INCLUIDOS EN LA ACTUALIDAD						
				5...	5...	Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo Situación: en curso
				5...	5...	Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S Situación: en curso

ANEXO 18**PROYECTO DE CIRCULAR SN****ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA PRESENTACIÓN DE SÍMBOLOS,
TÉRMINOS Y ABREVIATURAS NáUTICOS**

- 1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008), acordó una adición al cuadro 3 del apéndice del anexo 1 de las Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos (SN.1/Circ.243).
- 2 Esta enmienda introduce un nuevo símbolo para la representación del transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART), descrito en las normas de funcionamiento que figuran en la resolución MSC.246(83).
- 3 El Comité de Seguridad Marítima, en su [85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)], se mostró conforme con la opinión del Subcomité y aprobó las Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas, que figuran en el anexo.
- 4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Orientaciones que figuran en el anexo en conocimiento de todos los interesados.

APÉNDICE

Adición al Cuadro 3: Símbolos de los Blancos del SIA

Tema	Símbolo	Descripción
Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)		Círculo que contiene una cruz trazada con líneas continuas.