



SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD
DE LA NAVEGACIÓN
55º periodo de sesiones
Punto 21 del orden del día

NAV 55/21
1 septiembre 2009
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

SecciónPágina

1	GENERALIDADES	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	5
3	ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO, NOTIFICACIÓN PARA BUQUES Y CUESTIONES CONEXAS	7
4	ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LOS SIP, INCLUIDAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE	17
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	24
6	ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RDT Y LOS RDT-S	26
7	ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZAR EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES DE A BORDO	29
8	CUESTIONES RELACIONADAS CON LA UIT, INCLUIDAS LAS TRATADAS POR LAS COMISIONES DE ESTUDIO DE RADIOCOMUNICACIONES DEL UIT-R	30
9	CÓDIGO DE CONDUCTA EN CASO DE MANIFESTACIONES Y CAMPAÑAS CONTRA BUQUES EN ALTA MAR	36
10	MEDIDAS PARA REDUCIR AL MÍNIMO LAS TRANSMISIONES DE DATOS INCORRECTOS POR EL EQUIPO DEL SIA	38
11	ELABORACIÓN DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA	41
12	DIRECTRICES SOBRE LA DISPOSICIÓN Y EL DISEÑO ERGONÓMICO DE LOS CENTROS DE SEGURIDAD EN LOS BUQUES DE PASAJE	49

Sección		Página
13	EXAMEN DE LAS EXPRESIONES VAGAS DE LA REGLA V/22 DEL CONVENIO SOLAS	51
14	REVISIÓN DE LAS ORIENTACIONES SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MENSAJES BINARIOS SIA	53
15	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS PARA EL TRASBORDO DE PRÁCTICOS	58
16	ANÁLISIS DE SINIESTROS	61
17	EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	61
18	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL NAV 56	63
19	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010	65
20	OTROS ASUNTOS	66
21	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	75

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.[...](87) – ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES AL ACTUAL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR" (GIBREP)	
ANEXO 4	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTE EN LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LAS AGUAS OCCIDENTALES DE EUROPA	
ANEXO 5	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – EL CORREDOR DE TRÁNSITO RECOMENDADO INTERNACIONALMENTE (IRTC) PARA LOS BUQUES QUE TRANSITEN POR EL GOLFO DE ADÉN	
ANEXO 6	PROYECTO DE CIRCULAR SN - DIRECTRICES PARA EL EQUIPO Y LOS SISTEMAS DEL PUENTE, SU DISPOSICIÓN E INTEGRACIÓN	
ANEXO 7	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87) – ADOPCIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE	
ANEXO 8	PROYECTO DE CIRCULAR MSC – CUMPLIMIENTO POR LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD (NGV) DE LAS DISPOSICIONES DE LAS REGLAS V/18 A V/20 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CAPÍTULO 13 DEL CÓDIGO DE NAVES DE GRAN VELOCIDAD 2000	

-
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – ORIENTACIONES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZAR EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES DE A BORDO
- ANEXO 10 DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R SOBRE DETECCIÓN POR SATÉLITE DEL SIA
- ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87) – GARANTIZAR LA SEGURIDAD DURANTE LAS MANIFESTACIONES, PROTESTAS O ENFRENTAMIENTOS EN ALTA MAR
- ANEXO 12 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 13 PROYECTO DE CIRCULAR SN – ORIENTACIONES SOBRE EL USO DE MENSAJES ESPECÍFICOS DE LA APLICACIÓN DEL SIA
- ANEXO 14 PROYECTO DE CIRCULAR SN - ORIENTACIONES PARA LA PRESENTACIÓN VISUAL DE LA INFORMACIÓN DE LOS MENSAJES ESPECÍFICOS DE LA APLICACIÓN DEL SIA
- ANEXO 15 CATÁLOGO DE LA OMI DE LOS MENSAJES ESPECÍFICOS DE LA APLICACIÓN DEL SIA
- ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 17 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA A.[...](26) – MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE PRÁCTICOS
- ANEXO 18 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 19 PROYECTO DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 56º PERIODO DE SESIONES
- ANEXO 20 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA LOS BIENIOS 2008-2009 Y 2010-2011

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación celebró su 55º periodo de sesiones del 27 al 31 de julio de 2009 en la sede de la Organización, bajo la presidencia del Sr. J. M. Sollosi (Estados Unidos). El Vicepresidente, Sr. Raja Datuk Malik (Malasia), también estuvo presente.

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

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

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

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)
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE AFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL (PMAESA)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)
COMISIÓN BALLENERA INTERNACIONAL (CBI)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
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 INTERNATIONAL
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)
INSTITUTO NÁUTICO

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 55/INF.14.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota, en general, de las decisiones y observaciones relacionadas con su labor adoptadas y formuladas por el MSC 85, COMSAR 13, STW 40, FP 53, DE 52, FSI 17 y MSC 86 (documentos NAV 55/2, NAV 55/2/1 y NAV 55/2/2), y las examinó en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados del MSC 86

Aplicación de las Directrices del Comité

Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel

2.2 El Subcomité tomó nota de que:

- .1 el MSC 86 había recordado que el MSC 85 había acordado que los subcomités debían centrar sus deliberaciones en los aspectos técnicos u operacionales de la labor asignada. Además, el Comité había convenido en que la reunión de Presidentes debería examinar la posibilidad de enmendar las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2) a fin de abordar la cuestión para evitar que vuelvan a presentarse casos similares en el futuro y alentar a los autores de las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo a que presenten la información y los datos pertinentes para apoyar sus propuestas a nivel de subcomité (MSC 85/26, párrafo 23.40);
- .2 el MSC 86 había examinado el proyecto de enmiendas, que figuraba en el anexo 3 del documento MSC 86/WP.11, y había seguido igualmente dividido entre la opción de mantener el texto propuesto de los dos nuevos párrafos 2.12.1 y 2.12.2, y la opción de introducir un cierto grado de flexibilidad que permita, en determinados casos, debatir la necesidad del punto del programa de trabajo y unas orientaciones más estrictas sobre la presentación de información por los proponentes para facilitar la labor técnica del órgano auxiliar;
- .3 en el transcurso de los debates se habían destacado los siguientes principios rectores a fin de que sirvieran de base para seguir examinando la cuestión:
 - .1 el examen de la necesidad y la necesidad imperiosa de nuevos puntos del programa de trabajo sigue recayendo por completo en los comités, y los subcomités, como tales, no deberían reabrir el examen;
 - .2 los comités filtrarán las propuestas y tomarán una decisión sobre la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo y orden del día de los subcomités, sin adoptar una decisión previa sobre los resultados del examen técnico u operacional, que puede llevar a los subcomités a recomendar que la labor no puede ultimarse;
 - .3 los subcomités deberían centrarse en lo esencial y no apartarse de las instrucciones recibidas de los comités; y
 - .4 el proponente o proponentes deberían recopilar tanta información como sea posible al presentar propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo, pero no debería darse por supuesto que siempre se dispone de suficiente información en el momento de las propuestas; y

- .4 tras estas deliberaciones, el MSC 86 había acordado volver a examinar la cuestión en su siguiente periodo de sesiones y había invitado a los Gobiernos Miembros interesados a que examinaran la forma de mejorar el texto del proyecto de enmiendas para abordar las opiniones anteriormente mencionadas.

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2008-2009 Y PROPUESTAS PARA EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011

2.3 El Subcomité también tomó nota de que:

- .1 el MSC 86 había recordado que, en el contexto de las solicitudes formuladas por la Asamblea en 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", el MSC 84 había encargado a la Secretaría que presentara la información sobre el examen de los avances logrados en la implantación del Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2008-2009 y que elaborara propuestas en relación con el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011 actualizadas teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102;
- .2 tras examinar el documento MSC 86/23/5 (Secretaría), que trataba de la situación de los resultados previstos de los comités para el bienio 2008-2009 en el contexto de los resultados mencionados en la resolución A.990(25), y las recomendaciones formuladas por la reunión de Presidentes (MSC 86/WP.11), el MSC 86 había refrendado la situación de los resultados previstos del MSC para el bienio actual, que incluyen actualizaciones del Presidente y la Secretaría autorizadas por el Comité, teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102; y
- .3 el MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/16 (Secretaría), en el que se proponen modificaciones a los resultados previstos de los comités para el bienio 2010-2011 que tienen en cuenta los avances logrados por los subcomités durante el bienio actual y las recomendaciones formuladas durante la reunión de Presidentes (MSC 86/WP.11), había refrendado las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011, que incluyen actualizaciones del Presidente y la Secretaría autorizadas por el Comité teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102, y solicitó a la Secretaría que presentara al CWGSP 9 o al C/ES.25, según proceda, todas las modificaciones a las propuestas que figuran en el anexo que surjan del NAV 55 y del DSC 14.

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

Generalidades

- 3.1 El Presidente recordó que el NAV 51 había respaldado una propuesta del anterior Presidente en la que se recomendaba que en futuros periodos de sesiones del Subcomité, el Presidente 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. Dicha evaluación preliminar se ajustaría a 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 a conocer al Subcomité por conducto de un documento de trabajo.

3.2 El Presidente informó al Subcomité de que, en consecuencia, había elaborado, en colaboración con la Secretaría, el documento NAV 55/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. 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 a Lagos"

3.3 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Nigeria (NAV 55/3/1) para el establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico "En los accesos a Lagos".

Nuevo dispositivo de separación del tráfico en "En el canal Bonny y sus accesos"

3.4 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Nigeria (NAV 55/3/2) para el establecimiento de un dispositivo de separación del tráfico "En el canal Bonny y sus accesos".

Nuevos dispositivos de separación del tráfico en "Adlergrund" y "Słupska Bank" en la parte meridional del mar Báltico

3.5 El Subcomité examinó brevemente una propuesta conjunta de Alemania, Dinamarca y Polonia (NAV 55/3/3) para el establecimiento de nuevos dispositivos de separación del tráfico en "Adlergrund" y "Słupska Bank" en la parte meridional del mar Báltico.

Nuevos dispositivos de separación del tráfico en las aguas que rodean a la isla de Gotland

3.6 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Suecia (NAV 55/3/4) para el establecimiento de tres nuevos dispositivos de separación del tráfico en las aguas que rodean a la isla de Gotland, en el mar Báltico.

Nuevo dispositivo de separación del tráfico en el mar Negro, en la zona de la costa sudoeste de Crimea

3.7 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Ucrania (NAV 55/3/7) para el establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico obligatorio en la zona de la costa sudoeste de Crimea, en el mar Negro, con el fin de separar las corrientes de tráfico de los buques que navegan hacia y desde la parte noroeste del mar Negro (bahía de Odessa), en Crimea, el estrecho de Kerch y la costa de la zona del Cáucaso. El establecimiento de este sistema de organización del tráfico yace exclusivamente en aguas territoriales de Ucrania.

3.8 El Subcomité tomó nota de que actualmente sólo existía un sistema obligatorio de organización del tráfico, a saber, la "derrota obligatoria para buques tanque entre el North Hinder y la Bahía Alemana, y viceversa". Además, existían cinco zonas en las que se prohíbe fondear en distintas aguas territoriales del mundo.

Modificación de los dispositivos de separación del tráfico existentes

Modificación de los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del cabo de Roca" y "A la altura del cabo de San Vicente"

3.9 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Portugal (NAV 55/3/8) para que se modificaran los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del cabo de Roca" y "A la altura del cabo de San Vicente".

Modificación de los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del faro de Porkkala", "A la altura del faro de Kalbådagrund" y "A la altura de la península de Hankoniemi", en el golfo de Finlandia

3.10 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Estonia, Federación de Rusia y Finlandia (NAV 55/3/11) para que se modificaran los dispositivos de separación del tráfico "A la altura del faro de Porkkala", "A la altura del faro de Kalbådagrund" y "A la altura de la península de Hankoniemi" en el golfo de Finlandia, con el objeto de incrementar la seguridad marítima, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente.

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

Establecimiento de una derrota de dos direcciones "En el canal Bonny y sus accesos"

3.11 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Nigeria (NAV 55/3/2) para el establecimiento de una derrota de dos direcciones "En el canal Bonny y sus accesos".

Establecimiento de una derrota de dos direcciones en las aguas al norte de la isla de Gotland

3.12 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Suecia (NAV 55/3/4) para el establecimiento de una derrota de dos direcciones al norte de la isla de Gotland en el mar Báltico.

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

3.13 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de los Estados Unidos (NAV 55/3/5) para establecer una zona a evitar y dos zonas en las que no se permite fondear por razones de seguridad y protección y de regulación del tráfico marítimo, en las proximidades del puerto en aguas profundas Neptuno, en el océano Atlántico noroccidental, frente a la costa de los Estados Unidos.

Derrota en aguas profundas que conduce al nuevo puerto de Jazan Economic City (puerto de JEC) en el mar Rojo meridional, y medidas de organización del tráfico conexas

3.14 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Arabia Saudita (NAV 55/3) para el establecimiento de una derrota en aguas profundas para el nuevo puerto de Jazan Economic City (puerto de JEC) en el mar Rojo meridional, incluidos dispositivos de separación del tráfico y una zona de precaución conexas dentro de la derrota en aguas profundas propuesta.

3.15 El representante de la Oficina Hidrográfica del Reino Unido, en su calidad de representante de Arabia Saudita y también como experto que había ayudado a Arabia Saudita a elaborar esta propuesta, informó al Subcomité que se había elaborado una propuesta revisada y pidió permiso al Subcomité para presentarla.

3.16 El Subcomité estuvo de acuerdo en que la propuesta revisada se presentara en el Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo.

Modificación de la derrota en aguas profundas existente que conduce a IJmuiden

3.17 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de los Países Bajos (NAV 55/3/10) para modificar la derrota en aguas profundas que conduce a IJmuiden.

Sistemas de notificación obligatoria para buques

Modificación del sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP)

3.18 El Subcomité examinó brevemente una propuesta conjunta de España y Marruecos (NAV 55/3/6) para modificar el sistema de notificación obligatoria para buques (GIBREP) en la zona del dispositivo de separación del tráfico "En el estrecho de Gibraltar", como resultado del establecimiento y futura entrada en servicio del nuevo STM de Marruecos en esa zona.

3.19 La delegación del Reino Unido indicó que estimaba que el sistema GIBREP era un buen ejemplo de sistema de notificación para buques. Estaba funcionando desde 1996 y contaba con el pleno apoyo del Reino Unido. El reforzar un STM para apoyar un sistema de notificación obligatoria para buques y la supervisión de los dispositivos de separación del tráfico en cualquier parte del mundo sólo podría contribuir a mejorar la seguridad de la navegación y, una vez más, el Reino Unido respaldaba esta medida. No obstante, existían principios que guían y dirigen el establecimiento de nuevos dispositivos y la modificación de dispositivos de organización del tráfico existentes. Estos incluían las valiosas directrices recogidas en la circular MSC/Circ.1060, enmendada. El documento NAV 55/3/6 (España y Marruecos) reflejaba con precisión los acuerdos detallados e integrados entre Francia y el Reino Unido con respecto al establecimiento del sistema CALDOVREP, que se citaba como ejemplo y había sido el resultado de extensas consultas entre los Gobiernos interesados.

Por lo que respecta a la propuesta que se está examinando, el Reino Unido estimaba que no había habido una colaboración eficaz entre las jurisdicciones de los Gobiernos que tenían un interés común en esta zona y entre los cuales se encontraba el Reino Unido. Por consiguiente, el Reino Unido tenía la plena convicción de que la propuesta debía mejorarse y debían mantenerse consultas al respecto antes de que el Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo la examinara. Por consiguiente, el Reino Unido pedía respetuosamente a España y a Marruecos que retiraran su documento y que permitieran al Reino Unido colaborar con ellos en la elaboración de una propuesta revisada y plenamente conjunta para su presentación en el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

3.20 La delegación de España indicó que deseaba aclarar un punto que parecía inconsistente en la intervención del Reino Unido. La delegación del Reino Unido había declarado que estaba satisfecha con el sistema de notificación en el estrecho de Gibraltar que, funcionaba muy bien, pero, al tener intereses en la zona apelando a la circular MSC/Circ.1060, opinaba que el sistema debía mejorarse por lo que solicitaba que se retirara el documento. España opinaba que si el sistema funcionaba bien no había motivo para cambiarlo. España manifestó su sorpresa por el interés demostrado en esta ocasión dado

que el dispositivo de separación del tráfico "En el estrecho de Gibraltar" se había modificado tres veces anteriormente y el Reino Unido no había declarado ningún interés en la zona. El Subcomité NAV era un órgano puramente técnico y, de acuerdo con el documento NAV 55/WP.1, la propuesta conjunta de España y Marruecos era técnicamente correcta. El Reino Unido había tenido siete semanas para presentar a este Subcomité un documento en el que se formularan observaciones sobre la propuesta pero no lo había hecho. España opinaba que no era razonable que el Reino Unido formulara ahora observaciones en el Pleno. Por estas razones, España solicitaba que el documento se remitiera al Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo para que éste lo examinara y aprobara.

3.21 La delegación de Marruecos, a raíz de la intervención de la delegación del Reino Unido, observó que Marruecos y España, a través de su propuesta, estaban dando pleno efecto a la decisión adoptada por el Comité de Seguridad Marítima (MSC 67/22/Add.1, anexo 13) en la que se disponía que el sistema de notificación obligatoria para buques se modificaría cuando estuviera en funcionamiento el STM de Tánger, como lo había explicado claramente España. La modificación propuesta permitiría a Marruecos cumplir plenamente sus obligaciones de Estado ribereño de conformidad con el derecho marítimo internacional. Marruecos observó además que esta propuesta no afectaba el dispositivo de separación del tráfico existente en el estrecho de Gibraltar, ni los límites meridianos para la presentación de informes obligatorios de los buques, ni tampoco implicaba ninguna notificación adicional. El propósito de la propuesta era señalar a los capitanes de buques que navegan desde el Atlántico al Mediterráneo, que deben remitir sus notificaciones al STM de Tánger en vez de al STM de Tarifa, como lo venían haciendo desde 1997, y evitar así una notificación doble.

Modificación del actual sistema de notificación obligatoria para buques (WETREP) en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa

3.22 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Portugal (NAV 55/3/9) para modificar el actual sistema de notificación para buques (WETREP) en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa, que incluye la modificación de los pormenores de las instalaciones a las que deben remitirse los informes.

Examen de los sistemas de notificación obligatoria para buques adoptados

3.23 El Presidente recordó que en el NAV 52, NAV 53 y NAV 54, su predecesor había tomado la iniciativa, en su calidad de presidente, 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 criterios elaborados por la Organización. Asimismo, en la sección 4.4 de la resolución MSC.43(64) se indica que la Organización debería proporcionar un foro para examinar y volver a evaluar los sistemas, según sea necesario, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre tales sistemas.

3.24 El Presidente recordó además que en el NAV 54 el Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo 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. Al examinar el modo de proceder con esta cuestión, el NAV 54 había acordado que cualquier examen debía realizarse en el contexto de la regla V/11 del Convenio SOLAS. Era prematuro en ese momento que el Subcomité emprendiera un examen completo de todos los sistemas de

notificación obligatoria, ya que el SIA y la LRIT están aún en fase de elaboración. Además, 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 había acordado 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 a fin de tener en cuenta los adelantos tecnológicos. Asimismo, el NAV 54 había observado 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.

3.25 El Presidente observó que, en los últimos tres años, el Subcomité no había recibido ningún documento sobre este tema y sugirió una vez más que los Miembros procedieran al examen y reevaluación de los sistemas de notificación obligatoria para buques existentes basándose en la experiencia obtenida con su aplicación, y a que tomaran las medidas que estimaran oportunas.

Información sobre un estudio de evaluación formal de la seguridad (EFS) realizado por el Reino Unido y Francia por lo que respecta a la reducción de los riesgos en los dispositivos de separación del tráfico del canal de la Mancha

3.26 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por Francia y el Reino Unido (NAV 55/INF.10) sobre un estudio de evaluación formal de la seguridad (EFS) realizado por estos países para reducir los riesgos en los dispositivos de separación del tráfico del canal de la Mancha. La Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido (MCA) junto con el *Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire* (MEEDDAT) francés están a punto de examinar los resultados de un estudio de EFS para reducir los riesgos en los dispositivos de separación del tráfico (DST) del canal de la Mancha. En la reunión del Grupo anglofrancés de seguridad de la navegación (AFSONG), celebrada en mayo de 2008, tanto el Reino Unido como Francia plantearon la preocupación de que la velocidad excesiva de los buques en el DST "En el paso de Calais (estrecho de Dover)" puede ser un factor que contribuye a los accidentes, cuasi accidentes y varadas en la vía de navegación con más tráfico del mundo. Está previsto que tanto el Reino Unido como Francia examinen el informe del estudio de EFS definitivo en la próxima reunión del AFSONG y se pongan de acuerdo sobre las opciones de control del riesgo (RCO) que podrían utilizarse y el modo en que podrían implantarse. Los pormenores del estudio de la EFS estarán disponibles en el NAV 56.

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra con los buques frente a la costa de Somalia

Derrotas recomendadas para los buques que transitan por el golfo de Adén

3.27 Como lo propuso el Secretario General, el Subcomité examinó el documento (NAV 55/3/12) en el que informaba sobre el establecimiento de un corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) en el golfo de Adén y se proponía publicar una circular SN en la cual se recomendara la utilización de este corredor por los navegantes que transitan por la zona, así como la elaboración de un proyecto de resolución correspondiente de la Asamblea, a fin de someterlo a la adopción de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

3.28 Se registró un abrumador y unánime apoyo tanto por los Gobiernos Miembros como por las organizaciones del sector a la propuesta presentada por el Secretario General. El Subcomité le felicitó por su enfoque proactivo a la hora de presentar esta propuesta que era una entre muchas de las medidas que había tomado en sus infatigables intentos por

combatir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, y era oportuna dado que se termina pronto la época de los monzones en la región y se anticipaba el incremento de los ataques de piratería como resultado de ello. Por consiguiente, hay cierto grado de urgencia en la necesidad de proporcionar rápidamente información a los navegantes sobre las medidas propuestas para contribuir a luchar contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en las aguas frente a la costa de Somalia.

3.29 El experto invitado de la sede de operaciones ATALANTA de la Unión Europea hizo una ponencia sobre el IRTC establecido por las armadas en el golfo de Adén y, en particular, proporcionó detalles sobre los motivos que habían conducido a esta medida. Además, se explicaron los detalles de las prescripciones de notificación y los aspectos operacionales para los buques que participan en el sistema.

3.30 Por consiguiente, el Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/3/12 al Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo para que lo examinara y elaborara un proyecto de circular SN sobre el IRTC, que se revisaría o actualizaría según fuera necesario; así como un proyecto de resolución de la Asamblea en el que se recomiende de la utilización del IRTC, con miras de someterlo a la aprobación del C/ES.25 y remitirlo a la Asamblea para que lo adopte en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

Constitución del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

3.31 Tras el debate preliminar, del que se informa en los párrafos 3.1 a 3.32 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 del orden del día respecto de la organización del tráfico marítimo y cuestiones conexas, y preparar las medidas de organización del tráfico y notificación pertinentes, según proceda, así como las recomendaciones oportunas para su examen y aprobación por el Pleno;
- .2 examinar las partes pertinentes (N^{os} 13, 18, 22, 32, 92, 104, 110, 121, 122, 125, 130, 131, 132, 133, 145, 146, 147, 150 y 166) del anexo del documento NAV 55/20 (Reino Unido) en el que figuran las recomendaciones y observaciones sobre los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes relacionados con el Subcomité NAV, y preparar recomendaciones para su examen y aprobación por el Pleno;
- .3 examinar el documento NAV 55/20/1 (República Islámica del Irán) en el que se sugiere examinar el formato de notificación de la situación de los buques por lo que respecta a la notificación de los buques mediante ondas métricas aunque se disponga de la misma información a través del SIA, a fin de evitar la duplicación de la información, y preparar recomendaciones para su examen y aprobación por el Pleno;
- .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 30 de julio de 2009 para que este lo examine.

Informe del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

3.32 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (NAV 55/WP.2), el Subcomité lo aprobó en general y, en particular (en relación con los párrafos 3.1 a 10.4 y los anexos 1 a 13), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

Nuevo dispositivo de separación del tráfico "En los accesos a Lagos"

3.33 Aunque el Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con el establecimiento de un nuevo DST "En los accesos a Lagos", las delegaciones del Reino Unido y los Estados Unidos manifestaron su preocupación con respecto a la precisión de los datos de situación facilitados, la ausencia de datos sobre levantamientos, la incertidumbre en cuanto a la fecha de ultimación del centro de STM y la rehabilitación de otras ayudas a la navegación, que son todas operaciones en curso. Por consiguiente, el Subcomité recomendó que Nigeria se pusiera en contacto con la Oficina Hidrográfica del Reino Unido y presentara una propuesta revisada para que el Subcomité la examine en su próximo periodo de sesiones cuando se disponga de más información.

Nuevo dispositivo de separación del tráfico "En el canal Bonny y sus accesos"

3.34 El Grupo de trabajo se mostró de acuerdo, en principio, con el establecimiento de un nuevo DST pero se remitió a una decisión anterior tomada en relación con la inquietud manifestada en cuanto a la inexactitud observada en los datos geodésicos proporcionados por Nigeria, la falta de datos sobre levantamientos, la no realización de dragado en una porción pequeña del río Bonny frente al terminal de la compañía NLNG y la incertidumbre en cuanto a la fecha de ultimación del centro de STM, operaciones que se encuentran todas actualmente en curso.

3.35 Por consiguiente, el Subcomité recomendó que Nigeria se pusiera en contacto con la Oficina Hidrográfica del Reino Unido, revisara su propuesta y presentara una versión revisada en la próxima reunión del Subcomité cuando se disponga de más información.

Nuevos dispositivos de separación de tráfico en "Adlergrund" y "Ślupska Bank" en la parte meridional del mar Báltico

3.36 El Subcomité aprobó los nuevos dispositivos de separación del tráfico en "Adlergrund" y "Ślupska Bank" en la parte meridional del mar Báltico, que figuran en el anexo 1 y que se invita al Comité a que adopte.

Nuevos dispositivos de separación del tráfico en las aguas que rodean a la isla de Gotland en el mar Báltico

3.37 El Subcomité aprobó los tres nuevos dispositivos de separación del tráfico en las aguas que rodean a la isla de Gotland, incluido el cambio de nombre del DST existente "A la altura de Gotland" por "North Hoburrgsbank". Los DST figuran en el anexo 1, y se invita al Comité a que los adopte.

Nuevos dispositivos de separación del tráfico en el mar Negro, en la zona de la costa sudoeste de Crimea

3.38 El Subcomité recordó que por el momento existe sólo un dispositivo de separación del tráfico obligatorio adoptado por la OMI para ciertos tipos de buques. El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que no hay necesidad imperiosa de establecer otro dispositivo de separación del tráfico obligatorio, como lo propone la delegación de Ucrania.

Por esta razón, la mayoría de los delegados respaldó el establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico para mejorar la gestión del tráfico en la zona en cuestión siempre y cuando no tenga carácter obligatorio.

3.39 El Subcomité aprobó el nuevo dispositivo de separación del tráfico en el mar Negro, en la zona de la costa sudoeste de Crimea, como DST de carácter no obligatorio, que figura en el anexo 1 y que se invita al Comité a que adopte.

Modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes

Modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del cabo de Roca" y "A la altura del cabo de San Vicente"

3.40 El Subcomité aprobó los dispositivos de separación del tráfico modificados "A la altura del cabo de Roca" y "A la altura del cabo de San Vicente", que figuran en el anexo 1 y que se invita al Comité a que adopte.

Modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del faro de Kalbådagrund", "A la altura del faro de Porkkala" y "A la altura de la península de Hankoniemi"

3.41 El Subcomité aprobó los dispositivos de separación del tráfico modificados "A la altura del faro de Kalbådagrund", "A la altura del faro de Porkkala" y "A la altura de la península de Hankoniemi", que figuran en el anexo 1 y que se invita al Comité a que adopte.

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

Establecimiento de una derrota de dos direcciones "En el canal Bonny y sus accesos"

3.42 El Grupo de trabajo se mostró de acuerdo, en principio, con el establecimiento de una derrota de dos direcciones pero se remitió a una decisión anterior tomada en relación con la inexactitud observada en los datos geodésicos proporcionados por Nigeria, la no realización de dragado y ensanchamiento del canal Bonny hasta 460 metros y la incertidumbre en cuanto a la fecha de ultimación del centro de STM, operaciones que se encuentran todas actualmente en curso. El Subcomité recomendó a Nigeria que revisara su propuesta y presentara una versión revisada en la próxima reunión del Subcomité.

Establecimiento de una nueva derrota de dos direcciones "Salvorev" en las aguas que rodean la isla de Gotland

3.43 El Subcomité aprobó el establecimiento de una nueva derrota de dos direcciones en las aguas al norte de la isla de Gotland, la derrota de dos direcciones "Salvorev", que figura en el anexo 2 y que se invita al Comité a que adopte.

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

3.44 El Subcomité aprobó el establecimiento de una zona a evitar y dos zonas en las que no se permite fondear a proximidad del "puerto en aguas profundas Neptune" propuesto en el océano Atlántico noroccidental, frente a la costa de los Estados Unidos, con algunas correcciones en la descripción, que figura en el anexo 2 y que se invita al Comité a que adopte.

Derrota en aguas profundas, incluidas medidas de organización del tráfico correspondientes en dirección al nuevo puerto de Jazan Economic City (puerto de JEC) en el mar Rojo meridional

3.45 El Subcomité se mostró satisfecho con los cambios introducidos en la derrota en aguas profundas y las medidas de organización del tráfico correspondientes que consisten en un dispositivo de separación del tráfico, dos zonas a evitar y una zona de precaución en dirección al nuevo puerto de Jazan Economic City (JEC), con algunas correcciones en la redacción, que figuran en el anexo 2, y aprobó el sistema de organización del tráfico propuesto que se invita al Comité a que adopte.

Modificaciones de la derrota en aguas profundas que conduce a IJmuiden

3.46 El Subcomité aprobó las propuestas de modificación de la derrota en aguas profundas que conduce a IJmuiden, con algunas correcciones en la descripción, que figura en el anexo 2, y que se invita al Comité a que adopte.

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

3.47 Los DST nuevos así como las modificaciones a los DST existentes y otras medidas de organización del tráfico mencionadas en los párrafos 3.36 a 3.39, 3.40 y 3.41 a 3.46, salvo 3.45, se implantarán a los seis meses como mínimo después de su adopción por el Comité. Arabia Saudita pidió que la fecha de implantación de la derrota en aguas profundas y las medidas de organización del tráfico correspondientes en dirección al nuevo puerto de Jazan Economic City (JEC) fuera el 1 de enero de 2011.

Dispositivos de notificación obligatoria para buques**Modificación del sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP)**

3.48 El Subcomité aprobó las propuestas de modificación del actual sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP), que figuran en el anexo 3 y que se invita al Comité a que adopte.

Modificación del actual sistema de notificación obligatoria para buques (WETREP) en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa

3.49 El Subcomité aprobó las propuestas de modificación del actual sistema de notificación obligatoria para buques (WETREP) en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa, que figuran en el anexo 4 y que se invita al Comité a que adopte.

Implantación de las modificaciones de los sistemas de notificación obligatoria para buques

3.50 Las modificaciones de los sistemas de notificación obligatoria para buques existentes, mencionadas en los párrafos 3.48 y 3.49 se implantarán a los seis meses como mínimo después de su adopción por el Comité.

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia

Derrotas recomendadas para los buques que transitan por el golfo de Adén

3.51 El Subcomité acogió favorablemente el establecimiento del corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para que lo utilicen los buques en tránsito por esta zona, y propuso algunas pequeñas modificaciones al proyecto de circular SN y al proyecto de resolución de la Asamblea entre las cuales se incluye la adición de una referencia al sitio del MSC-HOA (Centro de Protección Marítima del Cuerno de África) en la Red.

3.52 El Subcomité aprobó la circular SN.1/Circ.281: "Información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén" y encargó a la Secretaría que distribuyera rápidamente la circular SN propuesta a todas las partes interesadas, e invitó al Comité a que refrendara esta medida.

3.53 El Subcomité también se mostró de acuerdo con el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén, que figura en el anexo 5, y encargó a la Secretaría que lo presentara al C/ES 25 para que éste lo aprobara y lo remitiera a la A 26 para su adopción.

Elaboración de propuestas de sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques

3.54 Las delegaciones de Dinamarca y Suecia indicaron que aunque la mayoría de las propuestas de sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques estaban bien redactadas, algunas de ellas debían mejorarse. Ambas delegaciones pidieron, una vez más, a los Gobiernos Miembros que a la hora de elaborar propuestas de sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques tuvieran en cuenta las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada), incluidas las orientaciones que figuran en las circulares MSC/Circ.1060 y MSC.1/Circ.1060/Add.1.

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 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 figuraban en la circular MSC-MEPC.7/Circ.3 cuando examinara este asunto. Además, el Comité había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que tuvieran experiencia en 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 tengan en cuenta cuando se examine la aplicación de las reglas V/15 y V/23 del Convenio SOLAS.

4.2 El Subcomité recordó también 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 del NAV 53, DSC 12 y FP 52, y había tomado nota de 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, de que se requería una coordinación constante, y de que, por consiguiente, el NAV 53 había encargado al Grupo de trabajo por

correspondencia sobre los SIP que se mantuviera en contacto con el Subcomité DE para garantizar la adopción de un planteamiento uniforme con respecto a los alertas, especialmente 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 postergado el examen definitivo del proyecto de Código revisado hasta el DE 52 y había pedido a la IACS que finalizara el proyecto de Código de Alarmas e Indicadores revisado y lo presentara al DE 52.

4.3 El Subcomité tomó nota de que el DE 52 había examinado el documento DE 52/4/1 presentado por Alemania sobre la armonización del proyecto de normas de funcionamiento y el proyecto de Código de Alarmas e Indicadores con respecto a cuestiones tales como la definición de las prioridades, la presentación de los alertas y la tramitación de los estados de alerta. El DE 52 había aprobado un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código de Alertas e Indicadores, 2009, y había acordado incluir en el proyecto de Código revisado la definición del término "señal" como indicación acústica, para que hubiera una correspondencia con la definición existente de "indicador", que se define como indicación visual.

4.4 El Subcomité examinó brevemente el informe de Alemania (NAV 55/4), en el que se resumen la labor y las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIP en relación con la elaboración de directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración, y de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente.

4.5 El Subcomité tomó nota de lo siguiente:

- .1 la sugerencia formulada en el párrafo 9 de sustituir las normas de funcionamiento existentes de los SIP (resolución MSC.64(67), anexo 1) por el proyecto de directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración, y de actualizar la nota a pie de página de las reglas 15 y 19 del capítulo V del Convenio SOLAS para hacer referencia al nuevo proyecto de directrices;
- .2 la información facilitada en el párrafo 14 sobre la recomendación de examinar la elaboración de instrumentos adecuados para garantizar la aplicación de las prescripciones generales de los módulos A y C del proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente a todos los equipos del puente que presenten alertas; y
- .3 la propuesta de elaboración de directrices (SN/Circ.) para la presentación de mensajes de alerta de voz que se trata en el párrafo 15, y la información facilitada en el párrafo 16 sobre la necesidad de examinar cuestiones operacionales y técnicas relativas a la presentación de los alertas de voz.

4.6 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/4 al Grupo de trabajo técnico que debe constituirse a fin de que lo examine a fondo y ultime:

- .1 el anteproyecto de directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración; y

- .2 el anteproyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente.

4.7 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 55/4/1 (Australia), que contiene observaciones sobre cuestiones relacionadas con la construcción de naves de gran velocidad (NGV) y, en particular, sobre el proyecto y la fabricación de los sistemas de navegación del puente. Australia había recomendado como solución más eficaz y oportuna era la elaboración de un proyecto de circular sobre seguridad en la navegación que ponga las cuestiones en conocimiento de todos los interesados.

4.8 El Subcomité respaldó la elaboración de un proyecto de circular MSC sobre el cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS, y acordó remitir el documento NAV 55/4/1 al Grupo de trabajo técnico que debe constituirse para ultimar el proyecto de circular MSC.

4.9 El Subcomité examinó también brevemente el documento NAV 55/4/2 (Reino Unido), que contiene observaciones generales sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia. El Reino Unido opinó que el informe del Grupo de trabajo por correspondencia había puesto de relieve otros ámbitos clave que quedaban fuera del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia y que pasaban a ser responsabilidad de otros subcomités, que tal vez deberían intervenir. Era necesario un planteamiento basado en objetivos, holístico, válido para el buque en su conjunto y que incluyera posiblemente la evaluación del riesgo como primera medida. En consecuencia, el Reino Unido había considerado que era necesario un examen de la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia y sus repercusiones en otras labores que estén desempeñando los subcomités.

4.10 La delegación de Alemania declaró que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIN/SIP había seguido en contacto con el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) para garantizar el tratamiento coherente de los alertas, incluidos las alarmas y los indicadores. Además, el Grupo de trabajo por correspondencia había estado en contacto con la IACS para elaborar un proyecto revisado del Código de Alarmas e Indicadores. Se formularon observaciones para un tratamiento armonizado de los alertas a bordo y para la armonización del Código revisado con las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente. El Código revisado había sido examinado en el DE 52 y había sido aprobado por el MSC 86 para su adopción.

La delegación de Alemania declaró también que el Código de Alarmas e Indicadores era un instrumento independiente de la OMI y no dependía de otras normas y, a su vez, las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente no dependían del Código, pero estaban armonizadas con él. Las normas de funcionamiento podrían aplicarse a todos los tipos de puentes, si bien deberían aplicarse en primer lugar a los buques nuevos. Podría examinarse una introducción gradual, similar a la del SIVCE.

4.11 La Secretaría explicó que, dado que los ámbitos clave determinados por el Reino Unido en el documento NAV 55/4/2 se habían remitido a otros subcomités, el Subcomité NAV no podía asignarles estas tareas, ya que dicha labor era competencia del Comité de Seguridad Marítima. En consecuencia, se sugirió que el Reino Unido tal vez desee proponer un punto nuevo del programa de trabajo para que lo examine el Comité.

4.12 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la República de Corea (NAV 55/INF.3) sobre los resultados de un proyecto de investigación acerca del sistema de alarma integrado del puente del buque, que, de acuerdo con las previsiones, contribuirían a las deliberaciones sobre la gestión de alarmas en el puente, uno de los módulos principales del sistema integrado de puente (SIP).

4.13 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por el Japón (NAV 55/INF.5) sobre su experiencia en cuanto a la elaboración de normas industriales para el sistema de alarma/control mediante voz, basada en normas industriales japonesas (JIS F 0062), como aportación a las deliberaciones sobre esta cuestión. El Japón reconoció la necesidad de examinar otros puntos pertinentes en cuanto al proyecto y la normalización de un sistema de alarma mediante voz, además de las "frases" de dicho sistema de alarma.

4.14 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/4, NAV 55/4/1, NAV 55/4/2, NAV 55/INF.3 y NAV 55/INF.5 al Grupo de trabajo técnico que debe constituirse en relación con los puntos 4, 6, 7, 8, 10, 20A y 20C del orden del día.

Constitución del Grupo de trabajo técnico

4.15 Tras examinar los puntos 6, 7, 8, 10, 20A y 20 C del orden del día, que se consideró que eran competencia del Grupo de trabajo técnico, el Subcomité volvió a constituir dicho Grupo de trabajo técnico y le encargó que examinara todos los documentos pertinentes presentados en relación con esos puntos del orden del día y que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas por el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar los documentos NAV 55/4 y NAV 55/INF.3 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 ultimar el proyecto de circular SN sobre las directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración (NAV 55/4, anexo 1) (punto 4 del orden del día); y
 - .2 ultimar el anteproyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente (NAV 55/4, anexo 2) (punto 4 del orden del día);
- .2 examinar los documentos NAV 55/4 y NAV 55/INF.5 y facilitar observaciones y orientaciones sobre la propuesta de elaboración de directrices (circular SN) para la presentación de mensajes de alerta de voz, la necesidad de examinar cuestiones operacionales y técnicas relativas a la presentación de los alertas de voz y también, si se considera necesario, la necesidad justificable e imperiosa de elaborar las directrices conexas para los mensajes de alerta de voz (NAV 55/4, párrafos 15, 16 y 17) (punto 4 del orden del día);
- .3 examinar el documento NAV 55/4/1 y ultimar un proyecto de circular MSC sobre el cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS (NAV 55/4/1, párrafo 13 y anexo) (punto 4 del orden del día);

-
- .4 examinar los documentos NAV 55/6, NAV 55/6/1, NAV 55/6/2 y NAV 55/INF.12, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en los documentos MSC 83/25/4, MSC 83/25/8, MSC 83/25/9, MSC 83/25/18 y MSC 84/22/18, y:
 - .1 elaborar el proyecto de texto de las Normas de funcionamiento revisadas de los RDT (resolución A.861(20)), utilizando el anexo del documento NAV 55/6/1 como documento de base; y
 - .2 examinar la propuesta de enmienda a la regla V/20 del Convenio SOLAS y formular las observaciones oportunas (punto 6 del orden del día);
 - .5 examinar el documento NAV 55/7 y elaborar un proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicación de a bordo con miras al examen/formulación de observaciones por el COMSAR 14, el examen final por el NAV 56 y la aprobación por el MSC 88 (punto 7 del orden del día);
 - .6 preparar, cuando proceda, recomendaciones, opiniones y declaraciones de coordinación para los órganos oportunos de la UIT en relación con los documentos NAV 55/8, NAV 55/8/6, NAV 55/8/5, NAV 55/10/1, NAV 55/8/1, NAV 55/8/2, NAV 55/8/3 y NAV 55/8/4 (puntos 8 y 10 del orden del día);
 - .7 examinar los documentos MSC 83/15/3 y NAV 55/10 y la circular MSC.1/Circ.1252 en relación con la propuesta de enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS, incluidos los vínculos entre la inspección anual del equipo radioeléctrico del SIA y la renovación o el refrendo de un certificado del equipo de seguridad, y formular las recomendaciones y observaciones oportunas (punto 10 del orden del día);
 - .8 examinar el anexo del documento NAV 55/20 (N^{os} 7, 9, 11, 12, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 25, 31, 34, 37, 41, 44, 45, 48, 49, 52, 53, 67, 68, 69, 70, 82, 91, 94, 95, 98, 100, 111, 123, 124, 126, 127, 134, 135, 136, 138, 140, 144 y 162) (punto 20A del orden del día);
 - .9 examinar el documento NAV 55/20/2 con respecto a la función de reinicialización del BNWAS y formular las recomendaciones oportunas (punto 20C del orden del día);
 - .10 tener en cuenta el papel de las orientaciones sobre el factor humano actualizadas en 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
 - .11 presentar un informe al Pleno el jueves 30 de julio de 2009 para que lo examine.

Informe del Grupo del trabajo técnico

4.16 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4), el Subcomité (en relación con los párrafos 3.1 a 3.13 y los anexos 1 a 3), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

Proyecto de circular SN sobre directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración

4.17 El Subcomité examinó el anexo 1 del documento NAV 55/4, en el que figura el proyecto de directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración. El Subcomité tomó nota de que las directrices tienen por objeto facilitar el proyecto del equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración con miras al funcionamiento seguro y eficaz del buque al mando del personal del puente y el práctico, aplicando la circular SN.1/Circ.265. El Subcomité tomó nota también de que las directrices podrían considerarse un documento integrador del proyecto y la disposición del puente que aborde aspectos no tratados, o no tratados completamente, en otros instrumentos de la OMI, y que proporcione orientaciones sobre los instrumentos de la OMI aplicables a los aspectos tratados en las directrices.

4.18 El Subcomité acordó que estas directrices sustituyeran a las normas de funcionamiento existentes de los SIP (resolución MSC.64(67), anexo 1). Acordó también que se actualizara la nota a pie de página de las reglas 15 y 19 del capítulo V del Convenio SOLAS, a fin de hacer referencia a las nuevas directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración, e impartió las instrucciones oportunas a la Secretaría.

4.19 El Subcomité tomó nota de las opiniones del Reino Unido de que había aspectos del anexo 1 de la resolución MSC.64(67) que no se trataban plenamente en las propuestas actuales y, por ello, creía que la resolución sólo debería sustituirse en la medida en que se apliquen dichas propuestas.

4.20 El Subcomité ultimó el proyecto de circular SN sobre directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración, que figura en el anexo 6, para su aprobación por el Comité.

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

4.21 El Subcomité examinó el anexo 2 del documento NAV 55/4, en el que figura el proyecto de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente, teniendo en cuenta el documento NAV 55/INF.3 (República de Corea), que contiene información acerca del resultado de un proyecto de investigación sobre el sistema de alarma integrado del puente del buque. Se tomó nota de que la República de Corea continuaría estudiando la cuestión y facilitaría información adicional en una reunión futura del Subcomité.

4.22 El Subcomité tomó nota de que el objetivo de la gestión de alertas que se especifica en el proyecto de normas de funcionamiento es mejorar la tramitación, distribución y presentación de los alertas en el puente a fin de que el equipo del puente pueda prestar la máxima atención al funcionamiento seguro del buque e identificar inmediatamente cualquier situación anormal que exija la adopción de medidas para garantizar el funcionamiento sin riesgos del buque. Se consideró que, con objeto de armonizar la presentación de las prioridades, los estados, la clasificación, la tramitación y la distribución de alertas en el puente, las prescripciones generales de los módulos A y C deberían aplicarse al equipo pertinente del puente que presente alertas.

4.23 El Subcomité ultimó el proyecto de resolución MSC sobre las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente, que figura en el anexo 7, para su adopción por el Comité.

Mensajes de alerta de voz

4.24 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los SIP había examinado, en el marco de la elaboración de normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente, la cuestión relativa a las frases normalizadas inequívocas para alertas de voz, según había pedido el Subcomité (NAV 55/4, párrafos 15 a 17). El Subcomité tomó nota también del documento NAV 55/INF.5 (Japón), en el que se facilita información sobre la experiencia adquirida por el Japón en cuanto a la elaboración de normas industriales para los sistemas de alarma/control mediante voz y la elaboración de normas industriales japonesas (JIS F 0062). Se tomó nota de que sería necesario seguir trabajando para normalizar los sistemas de alarma/control mediante voz.

4.25 El Subcomité se mostró conforme, en general, con la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia de que deberían elaborarse directrices para los mensajes de alerta de voz, similares a las de la circular SN/Circ.243 (Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos), con objeto de promover un uso coherente y armonizado de los mensajes de alerta de voz. El Subcomité acordó también que habría que examinar cuestiones operacionales y técnicas para la presentación de los alertas de voz, como por ejemplo, la presentación en los diversos sistemas, el entorno del puente, el número variable de operadores en el puente, la prioridad frente a dispositivos audibles existentes, y la combinación con la presentación visual y audible de los alertas.

4.26 El Subcomité tomó nota de que esta cuestión requeriría un punto nuevo en el programa de trabajo y de que no era oportuno ampliar el punto existente de dicho programa. Por consiguiente, el Subcomité invitó a los Miembros que desearan elaborar las directrices conexas a que presentaran una propuesta relativa a un punto nuevo del programa de trabajo para que el Comité la examinara. El Subcomité tomó nota de que las Bahamas no estaban de acuerdo en que hubiera una necesidad imperiosa de contar con un punto nuevo en el programa de trabajo a este respecto y de que este asunto no debería tener una prioridad elevada para la Organización.

Proyecto de circular MSC sobre las naves de gran velocidad (NGV)

4.27 El Grupo perfeccionó y ultimó el proyecto de circular MSC sobre el cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 8, para su aprobación por el Comité.

4.28 Se invitó al Subcomité a que suprimiera el punto titulado "Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente" de su programa de trabajo, dado que la labor ya se había ultimado (párrafo 18.5.1.1.1).

5 DIRECTRICES PARA EL EXAMEN DE LAS SOLICITUDES DE ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE SEGURIDAD QUE SE EXTIENDAN A UNA DISTANCIA MAYOR DE 500 M ALREDEDOR DE LAS ISLAS ARTIFICIALES, INSTALACIONES O ESTRUCTURAS EN LA ZEE

5.1 El Subcomité recordó que en el NAV 53 se había examinado una propuesta de Brasil (NAV 53/3) respaldada por un estudio realizado por Det Norske Veritas (DNV) y PETROBRAS (NAV 53/INF.2), cuyo propósito era designar una zona a evitar frente a la zona sudeste de Brasil, en la región de la cuenca de Campos, con el fin de reducir el riesgo de choques en una zona de gran concentración de plataformas petroleras, sistemas de producción e IFPAD. La segunda parte de la propuesta consistía en ampliar las zonas de seguridad alrededor de las instalaciones que forman el sistema de producción de hidrocarburos, teniendo en cuenta las características de cada una en particular, con el fin de evitar los daños al medio ambiente que pueda causar el abordaje de un buque. Se apoyó en general la propuesta de Brasil, pero algunas delegaciones se mostraron preocupadas por la ampliación de las zonas de seguridad designadas a más de 500 m, teniendo en cuenta que no existían procedimientos ni directrices establecidas para evaluar las ampliaciones propuestas. Se propuso que el Subcomité elaborara procedimientos uniformes y directrices para el examen de las propuestas de zonas de seguridad. De no ser así, el Subcomité tendría que examinar las propuestas de zonas de seguridad superiores a 500 m a medida que fueran surgiendo sin disponer de directrices, normas o medidas objetivas en las que basarse para tomar una decisión. La elaboración de procedimientos uniformes garantizaría que se tiene en cuenta de manera coherente la seguridad de la navegación. Las propuestas deberían juzgarse con arreglo a unos criterios objetivos, de manera que el tamaño de las zonas de seguridad que se adopten no sea superior al mínimo necesario para lograr la seguridad de la navegación.

5.2 El Subcomité también recordó que el NAV 53 había aprobado posteriormente la propuesta de nueva zona a evitar "Frente a la costa sudeste de Brasil, en la región de la cuenca de Campos" y observó que la mayoría de los miembros del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo habían recomendado al Subcomité que invitara al Comité a incluir en el programa de trabajo un punto de alta prioridad sobre la elaboración de directrices, principios y normas sobre el modo de evaluar la ampliación de las zonas de seguridad superiores a 500 m, que de conformidad con el artículo 60(5) de la CONVEMAR "no se extenderán a una distancia mayor de 500 m alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior, salvo... recomendación de la organización internacional competente", por la cual se entiende la Organización. El Presidente invitó a las Partes interesadas a que presentaran ponencias adecuadas sobre la cuestión al Comité.

5.3 El Subcomité también recordó que en el MSC 84 se había examinado el documento MSC 84/22/4 (Brasil y los Estados Unidos), en el que se propone elaborar directrices detalladas para examinar las solicitudes de designación de zonas de seguridad alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras que se extiendan a una distancia mayor de 500 m alrededor de las zonas económicas exclusivas y en el que se presenta un ejemplo de dichas directrices, y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité el punto de alta prioridad correspondiente, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación. A ese respecto, el MSC 84 había tomado nota de que varias delegaciones opinaban que deberían considerarse otras cuestiones (por ejemplo, las zonas de seguridad alrededor de los parques eólicos mar adentro, las zonas de notificación, etc.), en relación con este nuevo punto del programa de trabajo y había encargado al Subcomité que tuviese en cuenta esas opiniones.

5.4 El Presidente informó al Subcomité de que en el presente periodo de sesiones no se habían recibido propuestas a pesar de que se trataba de un punto de alta prioridad del programa de trabajo del Subcomité. Seguidamente, el Presidente propuso que el examen de este punto se aplazara hasta el NAV 56.

5.5 La delegación del Reino Unido, tras observar de que se trataba de un punto de alta prioridad, propuso al Subcomité que procediera a tratar el asunto sin demora y constituyera un grupo de trabajo por correspondencia que llevara a cabo su labor durante el lapso interperiodos e informara al NAV 56.

5.6 La propuesta del Reino Unido fue objeto de un apoyo considerable. En consecuencia, el Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Reino Unido* con el siguiente mandato:

- .1 examinar las resoluciones A.671(16) y A.572(14), en su forma enmendada, así como el documento MSC 84/22/4 (Brasil y Estados Unidos), y elaborar unas directrices pertinentes para la recomendación de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 m alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la zona económica exclusiva (ZEE), incluidas las instalaciones de estructura múltiple, teniendo en cuenta las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, que proporcionan un marco de trabajo útil y valioso;
- .2 considerar los medios para garantizar la seguridad de la navegación y de las islas artificiales, instalaciones o estructuras frente a los abordajes o colisiones de los buques en tránsito, asegurando al mismo tiempo que la zona de seguridad propuesta mantiene una relación razonable con la naturaleza y las funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y que se respetan plenamente los derechos y deberes de otros Estados en la ZEE, de conformidad con el derecho internacional recogido en el artículo 58 de la CONVEMAR; y
- .3 proporcionar asesoramiento y recomendaciones para su examen en el NAV 56.

5.7 Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas pertinentes para su examen en el NAV 56.

* Sr. Paul Townsend
BSc (Hons) MNI MRIN
Navigation Manager
Navigation Safety Branch
Maritime & Coastguard Agency
Bay 2/04 Spring Place
105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
Teléfono: 44 (0) 2380 329100
Facsímil: 44 (0) 2380 329204
DDI: 44 (0) 2380 329523
Móvil: 44 (0) 7971 951229
Correo electrónico: paul.townsend@mcga.gov.uk

6 ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RDT Y LOS RDT-S

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había examinado:

- .1 el documento MSC 83/25/4 (Alemania) en el que se indicaba que la evaluación de los datos recuperados de instalaciones de RDT existentes había demostrado que en muchos casos los registros de audio eran de mala calidad y las señales de los sensores no se habían registrado debido a que no se había reconocido el fallo del sensor durante la operación. En algunos casos esto había hecho que resultara imposible utilizar los datos almacenados para el propósito previsto. Por consiguiente, era esencial enmendar las normas de funcionamiento para permitir que los RDT cumplieran el propósito previsto; y
- .2 los documentos MSC 83/25/8 y MSC 83/25/9 (Egipto) en los cuales Egipto proponía conectar un segundo radar, un segundo dispositivo de ondas métricas y cámaras de televisión en circuito cerrado al RDT y que era necesario modificar el dispositivo de suelta de la cápsula del RDT para facilitar la recuperación de la cápsula del RDT en las operaciones de recuperación con vehículo dirigido por telemando. Además, la utilización de un disco duro portátil para facilitar la conservación de información en caso de abandono del buque permitiría ahorrar gastos en la operación de recuperación,

y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S" para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones, y había remitido los citados documentos al Subcomité para que los examinara en detalle.

6.2 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 84 había acordado además ampliar el punto del programa de trabajo para que incluyera 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.

6.3 El Subcomité examinó además el documento MSC 84/22/18 (Egipto) en el que se proponía considerar la necesidad de amarrar una cápsula flotante a una fija a fin de reducir al mínimo el tiempo y los riesgos que entrañan la búsqueda de la cápsula así como la reducción de los costos de búsqueda y recuperación de la cápsula.

6.4 El Subcomité tomó nota de que el documento MSC 83/25/18 (India) respaldaba la propuesta de Egipto de modificar el dispositivo de suelta de la base de la cápsula del RDT y de proporcionar medios fáciles para obtener información (disco duro). No siempre era posible recuperar datos de un buque hundido y, por consiguiente, era esencial incorporar un medio de almacenamiento adicional externo en la unidad bajo cubierta de los RDT en el puente. El medio de almacenamiento debería ser compatible con las interfaces normalizadas de tipo Ethernet, USB, Fire Wire o equivalente, y estar protegido en una caja estanca flotante de color brillante con cinta retroreflectante y una correa para transportarla. El dispositivo de datos de suelta manual debería proyectarse de modo que una persona a bordo durante el abandono del buque sólo tenga que tirar del dispositivo adicional de almacenamiento, y sujetárselo alrededor del cuello.

6.5 El Subcomité examinó el documento NAV 55/6 (República de Corea) en el que se sugería que era necesario enmendar las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S a fin de no perder la información almacenada durante el periodo anterior y posterior al suceso, y en el que se proponía una enmienda a las normas de funcionamiento que permitiría hacer copias de esta información mediante un proceso de preservación. Además, la República de Corea opinaba que deberían establecerse algunos procedimientos obligatorios para realizar el proceso de preservación a bordo del buque y propuso además una enmienda correspondiente a la regla V/20 del Convenio SOLAS.

6.6 El Subcomité examinó asimismo el documento NAV 55/6/1 (Alemania y el Reino Unido) en el que se sugería que era necesario enmendar las normas de funcionamiento para incluir la disponibilidad de los datos y las cuestiones de calidad a fin de permitir que los datos se utilicen del modo previsto por la Organización, es decir, para la investigación de accidentes y sucesos. Estas enmiendas eran necesarias para garantizar que los datos pertinentes, que están ahora disponibles gracias al avance de las tecnologías, se registran y se ponen a disposición de los investigadores del modo más eficaz y rentable posible tras un accidente o suceso. No se propone que las propuestas de enmienda sean retroactivas y dado que de acuerdo con lo indicado en la regla V/20.2 del Convenio SOLAS las normas de funcionamiento para los RDT-S (resolución MSC.163(78)) no se aplicarán después del 1 de julio de 2010, no se propone introducir ningún cambio en esas normas.

6.7 El Subcomité examinó asimismo el documento NAV 55/6/2 (Estados Unidos) en el que se proponía añadir el ángulo de escora a la lista de los datos que deben registrarse en el registrador de datos de la travesía.

6.8 Se mantuvo un debate general sobre las propuestas de enmienda a las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía. Las delegaciones manifestaron preocupación respecto de las siguientes cuestiones:

- .1 la extensión del periodo de tiempo durante el cual se van a mantener los datos;
- .2 la recuperación tras el suceso: dispositivos fijos comparados con dispositivos autozafables; y
- .3 el medio final de registro.

En segundo lugar, por lo que respecta a la propuesta de la República de Corea de que se introduzca una enmienda a la regla V/20 del Convenio SOLAS para ayudar a la investigación de siniestros, algunas delegaciones opinaron que sería preferible una solución técnica en vez de imponer una prescripción obligatoria al capitán ya que no había garantía alguna contra el error humano.

6.9 El Subcomité se mostró conforme en que solo era necesario enmendar las normas de funcionamiento existentes de los RDT (resolución A.861(20)) ya que no estaba previsto, que las propuestas de enmienda fueran retroactivas. En segundo lugar, dado que las normas de funcionamiento de los RDT-S (resolución MSC.163(78)) no se aplicarán después del 1 de junio de 2010, no era necesario introducir ningún cambio en dichas normas. La delegación del Reino Unido aclaró que las normas de funcionamiento enmendadas se aplicarían únicamente a los buques nuevos.

6.10 El Subcomité acordó además que el anexo del documento NAV 55/6/1 debería servirle al Grupo de trabajo técnico como documento de base para elaborar las normas de funcionamiento revisadas.

6.11 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Comisión Europea (NAV 55/INF.12) sobre los resultados de un proyecto de investigación titulado "Gestión europea de datos marítimos" (EMDM) en relación con las enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT existentes.

6.12 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/6, NAV 55/6/1, NAV 55/6/2, NAV 55/INF.12, MSC 83/25/4, MSC 83/25/8, MSC 83/25/9, MSC 83/25/18 y MSC 84/22/18 al Grupo de trabajo técnico que se constituirá en relación con los puntos 4, 6, 7, 8, 10 y 20A (subpunto sobre los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio) y 20C (funcionamiento del BNWAS) para la elaboración de las normas de funcionamiento revisadas de los RDT.

Informe del Grupo de trabajo técnico

6.13 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4), el Subcomité (en relación con los párrafos 4.1 a 4.6 y el anexo 4), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

6.14 El Subcomité tomó nota de que Alemania y el Reino Unido habían tenido en cuenta en sus propuestas que figuran en el anexo del documento NAV 55/6/1 las cuestiones planteadas en los documentos MSC 83/25/4 (Alemania), MSC 83/25/8 y MSC 83/25/9 (Egipto), MSC 83/25/18 (India), MSC 84/22/18 (Egipto) y NAV 55/INF.12.

6.15 Al examinar el documento NAV 55/6/2, el Subcomité tomó nota de que la cuestión que preocupaba a los Estados Unidos se trataba de manera satisfactoria en el anexo del documento NAV 55/6/1.

6.16 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado también el documento NAV 55/6 y tomó nota de que la República de Corea opinaba que, a fin de ayudar en la investigación de siniestros, deberían establecerse procedimientos obligatorios para realizar el proceso de preservación a bordo del buque después de que se haya producido un accidente, mediante una propuesta de enmienda a la regla V/20 del Convenio SOLAS. Algunas delegaciones opinaron que sería preferible una solución técnica a la prescripción obligatoria para el capitán propuesta por la República de Corea. No obstante, se tuvo en cuenta que, si bien las instalaciones nuevas podrían incluir una solución técnica, la propuesta de enmiendas al Convenio SOLAS podría ser útil para los RDT existentes. Sin embargo, algunas delegaciones opinaron que, en la práctica, podría resultar muy complicado que el capitán estuviera pendiente de un RDT en una situación de socorro. El Subcomité tomó nota de que el Grupo no había podido llegar a un acuerdo sobre una recomendación para presentarla al Pleno en el presente periodo de sesiones y decidió pedir a los Gobiernos Miembros que presentaran propuestas pertinentes al NAV 56.

6.17 El Subcomité elaboró el proyecto de texto de las normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) (resolución A.861(20)) a partir del anexo del documento NAV 55/6/1 y teniendo en cuenta la propuesta que figura en el documento NAV 55/6. Al elaborar el proyecto de texto de las normas de funcionamiento revisadas, se consideró lo siguiente:

- .1 era necesaria una justificación, por ejemplo mediante un análisis costo-beneficio, para que la propuesta se adaptara a una cápsula de tipo autozafable, además de a una cápsula protegida fija (párrafo 5.1.3.1);
- .2 era necesario explicar mejor las palabras "manipulación no autorizada" del párrafo 5.1.5.3;

- .3 las prescripciones de prueba eran inadecuadas en una norma de funcionamiento, como se sugiere en el párrafo 5.2.4;
- .4 con respecto a las modificaciones propuestas para el párrafo 5.3.3, posiblemente convendría tener en cuenta un periodo de tiempo superior a 24 horas;
- .5 será necesario contar con una norma de interconexión con el SIVCE (párrafo 5.4.8);
- .6 debería facilitarse información sobre la disponibilidad de clinómetros electrónicos (párrafo 5.4.18);
- .7 será necesario contar con normas de interconexión con diarios de navegación electrónicos, etc. (párrafo 5.4.19); y

el Subcomité invitó a las partes interesadas a presentar información y/o propuestas adicionales sobre las cuestiones indicadas *supra* en el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

6.18 El proyecto de texto de las normas de funcionamiento revisadas de los registradores de datos de la travesía (RDT) (resolución A.861(20)) figura en el anexo 4 del documento NAV 55/WP.4, enmendado, para que el NAV 56 lo vuelva a examinar.

7 ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZAR EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES DE A BORDO

7.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había examinado el documento MSC 83/25/7 (Australia y Reino Unido), en el que se proponía elaborar, ante la complejidad creciente de los sistemas electrónicos que funcionan con procesadores, procedimientos oficiales para las actualizaciones de los programas fijos de máquina (*firmware*), los sistemas operativos y los soportes lógicos para el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo, y acordó incluir en el programa de trabajo de los subcomités NAV y COMSAR un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo". El Comité asignó dos periodos de sesiones para su ultimación y nombró coordinador al Subcomité.

7.2 El Subcomité también recordó que, durante el COMSAR 12, Australia y el Reino Unido habían presentado un documento informativo (COMSAR 12/INF.10) sobre la elaboración de procedimientos oficiales para la actualización de los soportes lógicos de los sistemas de comunicaciones y de navegación.

7.3 El Subcomité examinó el documento NAV 55/7 (CIRM), el cual contiene observaciones sobre el documento MSC 83/25/7, y en el que se sugiere que la circular SN.1/Circ.266, que contiene orientaciones sobre el mantenimiento del soporte lógico de los SIVCE, era adecuada para utilizarse como modelo general para las actualizaciones del equipo de navegación y comunicaciones de a bordo y de los programas fijos de máquina (*firmware*), los sistemas operativos y los soportes lógicos del equipo de navegación y comunicaciones de a bordo.

7.4 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/7 al Grupo de trabajo técnico que se debe constituir en relación con los puntos 4, 6, 7, 8, 10 y 20 del orden del día (subpuntos sobre códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio y la función de reinicialización del BNWAS), a fin de que elabore un proyecto de circular

MSC sobre orientaciones para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo, para que el COMSAR 14 lo examine y presente observaciones al respecto, tras lo cual el NAV 56 llevaría a cabo un último examen antes de su aprobación por el MSC 88.

Informe del Grupo de trabajo técnico

7.5 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4), el Subcomité (en relación con el párrafo 5.1 y el anexo 5) tomó las medidas que se resumen a continuación.

7.6 El Subcomité refrendó el proyecto de circular MSC relativo a orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo, que figura en el anexo 9, para examen y presentación de observaciones por el COMSAR 14 y examen definitivo por el NAV 56 antes de su aprobación por el MSC 88.

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

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

Resultados de la 5ª reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas

8.2 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada en el documento NAV 55/INF.13 (Secretaría), que contiene los resultados de la 5ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, celebrada del 23 al 25 de junio de 2009 y, en particular:

- .1 del anexo del documento que contiene un proyecto de declaración de coordinación para la UIT sobre los resultados de las deliberaciones del Comité respecto de la detección por satélite del SIA; y
- .2 de que se continúa trabajando en el proyecto de posición de la OMI sobre los puntos pertinentes del orden del día de la CMR-11.

Detección por satélite del SIA

8.3 El Subcomité recordó que el NAV 54 había examinado los documentos NAV 54/9/1, NAV 54/INF.2 y NAV 54/INF.10 (Secretaría), relacionados con la cuestión de la detección por satélite del SIA mejorada. El NAV 54 opinó que era prematuro continuar tratando la cuestión de la detección por satélite del SIA y acordó:

- .1 señalar la cuestión al Comité con el objeto de obtener una clara dirección de las políticas al respecto; y
- .2 enviar una declaración de coordinación provisional a la UIT en la que se explique que era necesario continuar deliberando sobre el tema en la OMI antes de poder ofrecer orientaciones al respecto; 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 de 2008.

Se invitó al Comité a que tomara una decisión clara respecto de si apoyaba la cuestión de la detección por satélite del SIA.

8.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 85 había examinado el documento MSC 85/11/1 (Secretaría) y de que varios Estados Miembros estaban llevando a cabo esfuerzos de investigación aplicada a fin de determinar la viabilidad de utilizar la capacidad receptora del SIA en satélites en órbita terrestre baja (LEO) y dirigibles o globos de gran altitud y larga duración (HALE). Las razones aducidas a favor de la detección por satélite del SIA fueron, entre otras, las siguientes:

- .1 la observación de las actividades marítimas;
- .2 la detección, supervisión y vigilancia del transporte marítimo mundial;
- .3 el seguimiento de buques y otras actividades náuticas;
- .4 los servicios de detección por satélite de derrames de hidrocarburos;
- .5 la vigilancia de la pesca; y
- .6 la provisión de información sobre buques esencial para la seguridad y la protección marítima.

8.5 El Subcomité también tomó nota de que, al examinar si se iba a manifestar a favor de la cuestión de la detección por satélite del SIA, el MSC 85 había tomado nota de lo siguiente:

- .1 en principio, todos los que pudieran recibir estas señales podrían utilizar la información recopilada, incluso para actividades comerciales;
- .2 quizá sea necesario especificar posteriormente modificaciones al equipo de Clase A del SIA de a bordo; y
- .3 es necesario que existan frecuencias separadas para la detección por satélite del SIA, que deberían escogerse dentro de la banda de frecuencias en ondas métricas disponibles para el servicio marítimo; las frecuencias que se están considerando para tal fin son las frecuencias adyacentes al canal 16 de socorro del SMSSM.

Varias delegaciones (Suecia, Estados Unidos, Francia, China, Grecia y la ICS (observador)) se manifestaron respecto de esta cuestión y el MSC 85 había decidido aplazar el debate sobre esta cuestión hasta su próximo periodo de sesiones invitado a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas pertinentes al MSC 86 a fin de examinarlas en relación con el punto del orden del día "Otros asuntos".

8.6 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 86 (MSC 86/26, párrafos 25.4 a 25.9) había examinado la cuestión basándose en el documento MSC 86/25/1 (Francia) y que el Presidente, al resumir el debate, había reseñado los siguientes puntos:

- .1 se habían planteado inquietudes considerables, las cuales deberían transmitirse a los órganos pertinentes de la UIT a fin de que las tengan en cuenta en los próximos estudios, entre ellas:
 - .1.1 la relación con la implantación del sistema LRIT;
 - .1.2 cuestiones de integridad y confidencialidad;

- .1.3 cuestiones de protección;
 - .1.4 obtención y distribución de datos;
 - .1.5 cuestiones técnicas, tales como el riesgo de interferencia de servicios de radiocomunicaciones marítimas existentes de vital importancia y la necesidad de introducir cambios al equipo actual de clase A del SIA; y
 - .1.6 cuestiones de política mundial, incluida la opinión de que todos los países deberían beneficiarse del desarrollo y la implantación de ese sistema;
- .2 se apoyó en general la continuación de los estudios en el marco de la UIT; y
- .3 la OMI no debería comprometerse en esta etapa, a la espera de los resultados de los estudios.

8.7 El Subcomité tomó nota de que el MSC 86 también había reconocido que:

- .1 por estar incluidos en un punto del orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, los estudios sobre la detección por satélite del SIA quedaban abarcados en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR;
- .2 la navegación electrónica ya era un punto del programa de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR;
- .3 el Subcomité NAV era el órgano competente con respecto al SIA, y las cuestiones relacionadas con la UIT ya figuraban en su programa de trabajo; y
- .4 en consecuencia, no era necesario introducir un punto nuevo en el programa de trabajo para estudiar la detección por satélite del SIA, puesto que estaba cubierto por los respectivos programas de trabajo de ambos subcomités.

8.8 El Subcomité también tomó nota de que está previsto que envíe una declaración de coordinación a la UIT en la cual informará a dicha organización de los resultados de las deliberaciones del Comité respecto de esta cuestión.

8.9 El Subcomité tomó nota de que, en noviembre de 2008, se había recibido de la UIT una declaración de coordinación sobre esta cuestión y que el Grupo de trabajo 5B de la UIT había deliberado sobre esta cuestión en su última reunión, celebrada en mayo del corriente.

8.10 El Subcomité examinó los documentos NAV 55/8 y NAV 55/8/6 (Secretaría) que contienen una declaración de coordinación de la reunión del Grupo de trabajo 5B del UIT-R (celebrada del 29 de octubre al 7 de noviembre de 2008) a la OMI (Subcomités COMSAR y NAV) y a la AISM sobre la detección por satélite del SIA mejorada e información sobre la continuación de la labor del anteproyecto de nuevo informe M [SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada, realizada durante la reunión del Grupo de trabajo 5B de la UIT, celebrada del 19 al 28 de mayo de 2009.

8.11 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/8 y NAV 55/8/6 al Grupo de trabajo técnico constituido en relación con el punto 4 del orden del día a fin de que los examine detenidamente y elabore una declaración de coordinación para la UIT sobre esta cuestión teniendo en cuenta el anexo del documento NAV 55/INF.13.

Otras cuestiones relacionadas con el SIA

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

8.12 El Subcomité recordó que el NAV 53 había tomado nota del documento NAV 53/9 (Secretaría) que contiene una versión revisada de la recomendación M.1371-2 del UIT-R, adoptada por la Comisión de estudio 8 del UIT-R.

8.13 El Subcomité también recordó que, respecto de la posible necesidad de modificar el soporte físico de todas las unidades SIA tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2004 al Anexo II del Convenio MARPOL, el 1 de enero de 2007, el NAV 54, teniendo en cuenta que el número de categorías que deben notificarse era el mismo (4), había acordado que bastaría 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, a fin de reflejar las nuevas letras de clasificación correspondientes a los dígitos sin introducir cambios al soporte físico.

8.14 El Subcomité también recordó que el NAV 54 había concluido un proyecto de declaración de coordinación para la UIT, la CEI y la AISM (NAV 54/25, anexo 10), en el que se los informaba de las modificaciones a las categorías de riesgo o contaminación y se los invitaba a que las tengan en cuenta en cualquier revisión futura de su documentación.

8.15 El Subcomité examinó el documento NAV 55/8/5 (Secretaría), que contiene la declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B para la AISM, la OMI y el Comité técnico 80 de la CEI respecto de una revisión de la recomendación M.1371-3 del UIT-R.

8.16 El Subcomité también tomó nota de que la AISM había presentado un documento (NAV 55/10/1) en relación con el punto 10 del orden del día sobre cuestiones que guardan relación con el SIA respecto de las causas subyacentes de las transmisiones incorrectas del SIA, el cual se remitiría al Grupo de trabajo técnico para que lo examine en relación con este subpunto del orden del día (véase el párrafo 10.12).

8.17 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/8/5 al Grupo de trabajo técnico que se va a constituir en relación con el punto 4 del orden del día a fin de que lo examine detenidamente.

Situación de las radiofrecuencias de ondas métricas utilizadas actualmente por el SIA

8.18 El Subcomité examinó el documento NAV 55/8/1 (Secretaría), que contiene una declaración de coordinación para la UIT elaborada por el COMSAR 13 respecto de la falta de reconocimiento de dos radiofrecuencias existentes del SIA para la seguridad de la navegación, y en el que se solicita a la UIT que evalúe la designación adecuada de dos radiofrecuencias del SIA en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, como se le había encargado, la cual se había remitido a la UIT el 4 de febrero de 2009. En mayo de 2009 el Grupo de trabajo 5B examinó dicha declaración de coordinación enviada por el COMSAR 13 y opinó que era poco probable que se obtuviera una asignación exclusiva en el cuadro de asignación de frecuencias, dado que estas frecuencias se utilizan en otros países para otros segmentos (servicios móviles de tierra). Se consideró la posibilidad de incluir una nota a pie de página en el apéndice 18, pero sería difícil llegar a un acuerdo respecto de la misma en la CMR por las mismas razones mencionadas *supra*. El Grupo de trabajo 5B

también tomó nota de que el AIS-SART figura en el apéndice 15, en el cual solamente se incluyen las frecuencias utilizadas para las comunicaciones de socorro y seguridad del SMSSM y que solamente la función AIS-SART del SIA forma parte del SMSSM. Un primer examen de estas cuestiones reveló que el asesoramiento más probable a la OMI sería que si la OMI decidiera examinar la posibilidad de añadir nuevas funciones del SIA en el SMSSM, sería posible modificar, en una CMR futura, las anotaciones sobre el uso de las frecuencias AIS1 y AIS2, que figuran en el apéndice 15. El procedimiento para esta modificación requiere que se llegue a un acuerdo sobre un punto del orden del día en la conferencia previa, por ejemplo los puntos del orden del día que se traten en la CMR-16 se deben acordar durante la CMR-11.

8.19 El Subcomité tomó nota de que, tras refrendar esta medida del COMSAR 13, el MSC 86 había dado instrucciones al NAV 55 de que examinara las cuestiones relacionadas con la situación actual de las radiofrecuencias del SIA y que notificara de ello al COMSAR 14.

8.20 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/8/1 al Grupo de trabajo técnico que se va a constituir en relación con el punto 4 del orden del día, a fin de que lo estudie en detalle.

Necesidades futuras de espectro para la navegación electrónica y necesidades de espectro en sistemas marítimos futuros

8.21 El Subcomité examinó el documento NAV 55/8/2 (Secretaría), que trata de las necesidades futuras de espectro para la navegación electrónica y que contiene una reseña de las deliberaciones mantenidas en el COMSAR 13. En relación con la navegación electrónica, el COMSAR 13 había acordado solicitar al Subcomité que examinara la cuestión de las necesidades futuras de espectro y había invitado al Comité a que diera instrucciones al respecto al NAV 55 y que informara al COMSAR 14. El MSC 86 refrendó esta solicitud y el Subcomité recordó que le había pedido a su Grupo de trabajo sobre navegación electrónica que examinara esta cuestión (véanse los párrafos 11.4 y 11.6).

8.22 El Subcomité examinó el documento NAV 55/8/3 (AISM), en el que se sugiere que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R lleve a cabo estudios sobre las disposiciones pertinentes que procedería incluir en el Reglamento de Radiocomunicaciones en el marco de la labor preparatoria para la CMR-11, teniendo en cuenta las necesidades actuales y futuras de la navegación electrónica para los sistemas de navegación y comunicaciones marítimas.

8.23 El Subcomité examinó el documento NAV 55/8/4 (Secretaría), que contiene los pormenores del examen del Grupo de trabajo 5B de la declaración de coordinación de la AISM, la cual trata de la necesidad de estudiar futuros sistemas de comunicaciones digitales en combinación con el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11 y la elaboración de una declaración de coordinación a la AISM y la OMI.

8.24 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/8/2, NAV 55/8/3 y NAV 55/8/4 al Grupo de trabajo técnico que se va a constituir en relación con el punto 4 del orden del día a fin de que los estudie detenidamente.

Informe del Grupo de trabajo técnico

8.25 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4), el Subcomité (en relación con los párrafos 6.1 a 6.8 y el anexo 6) tomó las medidas que se resumen a continuación.

Detección por satélite del SIA

8.26 El Subcomité tomó nota del anteproyecto de nuevo informe M. [SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada, aprobó el proyecto de declaración de coordinación provisional sobre ese asunto para el UIT-R, cuyo texto figura en el anexo 10, dio instrucciones a la Secretaría de remitirla al UIT-R e invitó al Comité a que refrendara esta medida.

Otros asuntos relacionados con el SIA

Anteproyecto de revisión de la Recomendación M.1371-3 del UIT-R

8.27 El Subcomité tomó nota de la declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B para la AISM, la OMI, el CIRM y el TC 80 de la CEI, respecto de un anteproyecto de revisión de la Recomendación M.1371-3 del UIT-R.

Situación de las radiofrecuencias de ondas métricas utilizadas actualmente por el SIA

8.28 El Subcomité se mostró de acuerdo con la declaración del Subcomité COMSAR de que la UIT debería reconocer las funciones de seguridad del SIA en el Reglamento de Radiocomunicaciones, que actualmente limita las funciones de seguridad únicamente al AIS-SART. No obstante, el Subcomité tomó nota de que en su examen inicial, el UIT-R había llegado a la conclusión de que todo cambio reglamentario de la situación de las frecuencias del SIA sería muy difícil de conseguir. El Subcomité dio instrucciones a la Secretaría de que informara al COMSAR 14 de los resultados del debate respecto de esta cuestión.

Necesidades futuras de espectro para la navegación electrónica y necesidades de espectro para los sistemas marítimos futuros

8.29 El Subcomité tomó nota de que, con respecto a la navegación electrónica, el COMSAR 13 había acordado pedir al Subcomité que examinara la cuestión de las necesidades de espectro futuras a la luz de la elaboración del proyecto de postura de la OMI sobre el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11.

8.30 El Subcomité tomó nota del documento NAV 55/8/3 (AISM), que contiene la propuesta de la AISM a la UIT de que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R efectúe estudios sobre las disposiciones pertinentes que procedería incluir en el Reglamento de Radiocomunicaciones en relación con las necesidades actuales y futuras de la navegación electrónica y los sistemas marítimos de navegación y comunicaciones. El Subcomité también tomó nota de que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R había examinado una declaración de coordinación de la AISM sobre la necesidad de que se analicen sistemas de comunicaciones digitales futuras en relación con el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11, que proporcionaba básicamente la misma información que la presentada en el documento NAV 55/8/3 para su examen. El Grupo de trabajo 5B respondió a la AISM y a la OMI con una declaración de coordinación que figura en el anexo del documento NAV 55/8/4 (Secretaría).

8.31 El Subcomité acordó lo siguiente:

- .1 la navegación electrónica necesitaría un sistema estable de comunicaciones de datos en banda ancha por ondas métricas, ondas decamétricas y satélite;

- .2 el espectro de frecuencia marítima no debería abandonarse;
- .3 la navegación electrónica necesitaría probablemente una asignación de frecuencia adicional que se comunicaría al Subcomité COMSAR oportunamente para su transmisión a la UIT; y
- .4 debería informarse a la UIT en consecuencia.

8.32 El Subcomité también acordó que las cuestiones mencionadas *supra* serían suficientes de momento para remitirlas al COMSAR 14. No obstante, el Subcomité tomó nota de que la UIT necesitaría que se presentara a la CMR-11 una propuesta de punto del orden del día para la próxima CMR. También se tomó nota de que la próxima CMR estaba prevista para 2016 y que las propuestas sólo podían ser presentadas por los Estados Miembros. A fin de informar a los Estados Miembros a tiempo sobre la postura de la OMI respecto del punto del orden del día requerido para la CMR de 2016, la Organización debería definir dicha postura a más tardar durante el COMSAR 15 (primer trimestre de 2011) (véase el documento COMSAR 14/4, anexo 6).

8.33 El Subcomité encargó a la Secretaría que informara al COMSAR 14 de los resultados de las deliberaciones sobre esta cuestión.

8.34 El Subcomité acordó que era necesario ampliar hasta 2011 los puntos del orden del día titulados "Cuestiones relacionadas con la UIT" y "Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R" y que ello se justificaba por la colaboración en curso con la UIT respecto de las cuestiones relacionadas con el SIA. En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a que amplíe hasta 2011 el plazo para la ultimación de estos puntos (véanse los párrafos 18.5.2.1.1 y 18.5.2.1.2).

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

9.1 El Subcomité recordó que, tras examinar el documento MSC 82/21/8, en el que el Japón, preocupado 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.

9.2 El Subcomité recordó también que el NAV 54 había deliberado ampliamente sobre la cuestión y había aprobado posteriormente el anteproyecto de resolución MSC: "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar" como labor en curso, y había invitado 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.

9.3 El Subcomité tomó nota de que el FSI 17, tras ser informado de que el NAV 54 había preferido elaborar y aprobar el mencionado anteproyecto de resolución MSC como labor en curso y había invitado al Subcomité FSI a que examinara el texto para recabar observaciones, con objeto de ultimar el texto del proyecto de resolución MSC incluido en el documento FSI 17/16, que había recibido el respaldo del MSC 86.

9.4 El Subcomité examinó el documento NAV 55/9 (Greenpeace Internacional), que contiene observaciones sobre el anteproyecto de resolución MSC en particular y en el que se propone la inclusión de referencias explícitas a instrumentos internacionales específicos sobre derechos humanos que sean pertinentes para las formas de protesta legítimas y pacíficas.

9.5 El Subcomité tomó nota de que Greenpeace Internacional no había intervenido sobre el particular en el FSI 17 ni en el MSC 86. Sin embargo, Greenpeace Internacional deseaba enmendar ahora el tercer párrafo del preámbulo para incluir una referencia explícita a la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 y al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966.

9.6 En el Subcomité se registró un apoyo abrumador a la presentación del proyecto de resolución MSC: "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar", elaborado por el NAV 54 y refrendado por el FSI 17 sin ninguna modificación.

9.7 El observador de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) observó que, desde el punto de vista de la CBI, el asunto era una consecuencia de la actividad legal (aunque muy controvertida dentro y fuera de la CBI) de los programas de investigación letal con permiso especial. En particular, estaba relacionado con la caza de ballenas con permiso especial llevada a cabo por el Japón en el océano Austral. Pese a sus muy frecuentes y acalorados desencuentros sobre la caza de ballenas con permiso especial, todos los miembros de la CBI apoyaban el derecho a la protesta legítima y pacífica. No obstante, todos ellos estaban preocupados en extremo por las confrontaciones peligrosas entre buques japoneses y un buque de la Sea Shepherd Conservation Society que se habían producido en los últimos años. Estas actividades no sólo representaban una amenaza grave contra la vida y los bienes humanos, en particular por la capacidad limitada de búsqueda y salvamento en esas zonas remotas, sino que también podían tener consecuencias ambientales preocupantes. Como resultado, la CBI aprobó por consenso resoluciones oficiales en las que se condenaban dichas protestas peligrosas en 2006 y 2007 y se acordó una declaración unánime en 2008, en la que se apelaba a la Sea Shepherd Conservation Society a que se abstuviera de realizar acciones peligrosas que representaran una amenaza para la seguridad en el mar y se instaba también a todos los buques y tripulaciones afectados a que actuaran de manera comedida. A pesar de ello, las actividades continuaron y, en la reunión anual de la CBI, celebrada recientemente en Madeira, la Comisión refrendó su postura previa y pidió que las grandes inquietudes mencionadas de sus 86 Gobiernos Miembros se señalaran a la atención de la OMI en calidad de órgano de las Naciones Unidas responsable de la seguridad de la navegación.

9.8 La delegación del Japón intervino en relación con las inquietudes de todos los miembros de la CBI sobre las actividades peligrosas de la Sea Shepherd Conservation Society contra buques japoneses dedicados a la investigación de ballenas. Las actividades peligrosas de la Sea Shepherd Conservation Society se habían repetido pese a los llamamientos efectuados por los miembros de la CBI, en los que se le pedía que se abstuviera de llevar a cabo dichas actividades, que, en opinión del Japón, eran parecidas a los actos de piratería. Como explicó el representante de la CBI, todos los gobiernos contratantes de la Comisión, con independencia de su postura sobre la caza de ballenas, habían manifestado su gran inquietud, y se acordó solicitar la cooperación estrecha de la OMI con miras a garantizar la seguridad en el mar durante las actividades de investigación. El Japón creía que los Miembros de la OMI deberían tener en cuenta las inquietudes y los deseos manifestados por los miembros de la CBI y deberían expresar su voluntad de cooperar con la Comisión para garantizar la seguridad de la gente de mar y de los buques que participan en actividades legítimas. Teniendo esto presente, y si bien no tenía intención

de bloquear la aprobación del proyecto de resolución MSC en el presente periodo de sesiones, el Japón anunció su intención de proponer en el MSC 87 una pequeña modificación para tener en cuenta las grandes inquietudes manifestadas por los miembros de la CBI.

9.9 La delegación de Australia tomó nota de que el Secretario de la Comisión Ballenera Internacional había enviado una carta al Secretario General de la Organización sobre el asunto que estaba examinando actualmente el Subcomité y acerca de la cuestión de la seguridad en el mar. Australia señaló que no se había consultado a los Gobiernos Contratantes de la CBI al redactar dicha misiva. Australia albergaba algunas inquietudes con respecto a la carta, en particular el hecho de que en ella se tomara nota de los programas en curso del Japón en el océano Austral y en el Pacífico norte que incluían la matanza de ballenas y se indicara que "este tipo de investigación era legal pero controvertida". A Australia le preocupaba que dicha declaración se había hecho supuestamente en nombre de la Comisión y de ella se deducía claramente que la caza de ballenas efectuada por el Japón era legal en virtud de la Convención. Muchos miembros de la CBI, incluida Australia, habían manifestado la opinión de que la caza de ballenas por el Japón, lejos de ser "legal", era de hecho contraria a las obligaciones de dicho país en virtud de la Convención internacional para la reglamentación de la caza de la ballena, y, por consiguiente ilegal.

9.10 Además, el Subcomité tomó nota de que, durante el C 102 (29 de junio a 3 de julio de 2009), al realizar un examen de las organizaciones no gubernamentales (ONG) con carácter consultivo en la OMI y tras una intervención del Reino Unido relacionada con un suceso en el que activistas de Greenpeace habían subido a bordo de un buque dedicado al transporte de carbón a la altura de la central eléctrica de Kingsnorth en Kent a principios de este año, una delegación había recordado que el Subcomité NAV estaba examinando en la actualidad un proyecto de resolución sobre las manifestaciones en alta mar y había sugerido que el ámbito de aplicación de la resolución se ampliara, de modo que se aplicara a las manifestaciones que se efectuaran no sólo en alta mar, sino también dentro de las aguas territoriales o de los puertos. Esta medida enviaría un mensaje claro a todas las ONG de que la seguridad de la vida y los bienes en el mar debe respetarse.

9.11 El Subcomité examinó el asunto y opinó que no era necesario que el proyecto de resolución MSC se extendiera a las aguas territoriales o los puertos, dado que ya existían otros instrumentos nacionales oportunos para ello.

9.12 En consecuencia, el Subcomité aprobó el texto definitivo del proyecto de resolución MSC: "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar", que figura en el anexo 11 a fin de presentarlo al MSC 87 para su adopción.

9.13 Por consiguiente, se invitó al Comité a que suprimiera el punto "Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar" del programa de trabajo del Subcomité, dado que se ha ultimado la labor sobre dicho punto.

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

10.1 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, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité el correspondiente punto de alta prioridad, asignándole 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 el Subcomité COMSAR, según fuera necesario. Se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que facilitaran la información pertinente a dichos subcomités.

10.2 El Subcomité recordó también que el NAV 54 había examinado 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. El observador de la AISM recordó al Subcomité que la AISM había presentado el documento NAV 53/INF.10 sobre las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA. El observador de la AISM recordó también a ese respecto que recientemente se había adoptado la circular MSC.1/Circ.1252: "Directrices para la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA)", destinadas a reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA.

10.3 El Subcomité también recordó que el NAV 54, tras tomar nota de que no se había presentado ninguna otra propuesta sustancial sobre esa cuestión para su examen, había acordado aplazar el examen ulterior de la cuestión al NAV 55, y había invitado a los Miembros a que presentaran propuestas adecuadas para su examen.

10.4 El Subcomité observó que el MSC 85 había tomado nota de que el FSI 16 no podía apoyar en esa etapa la propuesta de la enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS a fin de incluir disposiciones sobre la prueba anual del SIA. Tras examinar el mecanismo de inspección del equipo del SIA, elaborado por el Subcomité por medio de las Directrices para la prueba anual del SIA (circular MSC.1/Circ.1252) y el proyecto de directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, que incluyen la prueba del SIA, de forma coherente con la inspección de otros equipos electrónicos instalados a bordo de los buques, el MSC 85 había acordado posteriormente que un examen complementario de la cuestión de la prueba anual del SIA podría ser pertinente en el contexto específico de las transmisiones de datos incorrectos a través del SIA, y había pedido al NAV 55 que examinase la cuestión en el marco de este punto del orden del día, teniendo en cuenta la información facilitada en el documento MSC 83/15/3, a fin de presentar un informe al MSC 87.

10.5 El Subcomité examinó el documento MSC 83/15/3 (República de Corea) en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) acordado por el FSI 15 para su aprobación por el Comité, en lo que respecta a la necesidad de disponer de prescripciones en virtud del Convenio SOLAS para la inspección y el reconocimiento del sistema de identificación automática (SIA), y se propone un proyecto de enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS sobre una prueba anual del SIA.

10.6 El Subcomité también examinó el documento NAV 55/10 (Noruega) en el que se propone que las pruebas iniciales y anuales del SIA sean obligatorias y que se confiera carácter obligatorio a los reconocimientos de la instalación y las pruebas y reconocimientos anuales del equipo del SIA en virtud del Convenio SOLAS y/o en el marco del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007 (resolución A.997(25)). En opinión de Noruega, el reconocimiento debería correr a cargo de un inspector de radiocomunicaciones debidamente cualificado y debería realizarse también una inspección anual de radiocomunicaciones. Asimismo, no debería renovarse o refrendarse ningún certificado de seguridad del equipo a menos que se disponga de un informe válido sobre el SIA, expedido por un inspector de radiocomunicaciones, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1252, y que el inspector del certificado del equipo de seguridad haya llevado a cabo una prueba de funcionamiento con respecto a un STM o un buque.

10.7 El observador de la ICS señaló que, aunque la preocupación de Noruega estaba justificada, la solución de avenencia alcanzada en el FSI 16 no debería dejarse de lado. Los errores de los datos estáticos del SIA podían ser detectados por un inspector de radiocomunicaciones. El observador de la ICS también señaló que la información dinámica y relativa a la travesía del SIA podría ser objeto de comprobaciones con respecto a la exactitud por el personal de a bordo y podría ser verificada por el personal del STM, eliminando de ese modo la necesidad de una prueba certificada. Por consiguiente, la ICS no estaba a favor de la propuesta de Noruega.

10.8 La mayoría de las delegaciones que intervinieron sobre esa cuestión estaban a favor de apoyar la propuesta de Noruega de unas pruebas iniciales y anuales del SIA obligatorias y una pequeña minoría se mostró a favor de la postura de la ICS.

10.9 El observador de la IACS advirtió que no había que vincular los resultados del reconocimiento del SIA con la expedición de un certificado de seguridad del equipo.

10.10 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/10 y la circular MSC.1/Circ.1252 al Grupo técnico de trabajo constituido en el marco de los puntos 4, 6, 7, 8, 10, 20A (Códigos y recomendaciones) y 20C (Función de reinicialización del sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente).

10.11 El Subcomité también examinó el documento NAV 55/10/1 (AISM) en el que se proponen enmiendas a la aclaración técnica de la recomendación M.1371-1, edición 1.5, del UIT-R y acordó remitirlo al Grupo de trabajo técnico constituido en el marco de los puntos 4, 6, 7, 8, 10, 20A y 20C del orden del día, para que lo examine y formule las recomendaciones adecuadas a fin de que las examine el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo técnico

10.12 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4), el Subcomité (con referencia a los párrafos 7.1 a 7.3 y el anexo 7), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

Propuesta de enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS

10.13 El Subcomité refrendó el proyecto de resolución sobre propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado, en el que se propone que se añada una nueva regla 18.9 tras la regla 18.8 existente, que figura en el anexo 12, con miras a su aprobación por el MSC 87 y su adopción por el MSC 88.

10.14 Con respecto a los vínculos entre las inspecciones anuales del equipo radioeléctrico del SIA y la renovación o el refrendo de un certificado de seguridad del equipo, el Subcomité acordó que, al no mencionar la expresión "inspección radioeléctrica" en la propuesta de nueva regla 18.9, la prescripción tendría un carácter más general y sería menos confusa. El Subcomité también tomó nota de que varios Miembros ya contaban con prescripciones de ámbito nacional para la inspección anual del equipo del SIA, las cuales no habían causado dificultades en la práctica.

Parámetro de "Estado de navegación" de los mensajes 1 a 3 del SIA

10.15 El Subcomité tomó nota de las preocupaciones manifestadas por varias delegaciones acerca de las descripciones propuestas. Se observó asimismo que existían diferencias en la terminología y la filosofía utilizadas en la recomendación 1371-3 del UIT-R y el Reglamento de Abordajes. Se invitó a la AISM a que tuviera en cuenta las observaciones formuladas por el Subcomité al preparar su presentación por la UIT sobre este particular.

10.16 Se invitó al Subcomité a que suprimiera el punto "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA" del programa de trabajo del Subcomité, ya que se había concluido la labor sobre ese punto (párrafo 18.5.1.1.3).

11 ELABORACIÓN DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

11.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 85 había aprobado la Estrategia para la elaboración e implantación de la navegación electrónica (la Estrategia) y de que ésta se había finalizado en colaboración con el Subcomité COMSAR en un periodo de dos años (2006 a 2008), y estaba suficientemente elaborada y detallada para la implantación. El sector y otras organizaciones pertinentes, como por ejemplo la AISM y la OHI, habían aportado una contribución pertinente.

11.2 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 85 había aprobado posteriormente el Marco para el proceso de implantación de la Estrategia, junto con un calendario, y había pedido a otras organizaciones internacionales que participaran en la implantación de la navegación electrónica.

11.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 85 también había refrendado la decisión del Subcomité de que los Presidentes, junto con los Secretarios de los Subcomités COMSAR, NAV y STW elaboraran conjuntamente un enfoque coordinado para implantar la estrategia de navegación electrónica propuesta.

11.4 El Subcomité también tomó nota de que el COMSAR 13 había refrendado la opinión de la OHI (COMSAR 13/4/2/Rev.1) de que sería necesaria una atribución de espectro adicional para la difusión de información más amplia que los cambios de los niveles de protección de los mayores puertos y aguas costeras y había acordado que la banda de 495-505 kHz podría resultar de interés para la OMI a tal efecto. En lo que respecta a la navegación electrónica, el COMSAR 13 había acordado solicitar al Subcomité NAV que examinara la cuestión relativa a las necesidades futuras de espectro y había invitado al Comité a que diera las instrucciones pertinentes al Subcomité y asesorara al COMSAR 14.

11.5 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/4 (Secretaría), en el que se propone un plan de trabajo conjunto para los Subcomités COMSAR, NAV y STW correspondiente al periodo 2009-2012 para la implantación de la Estrategia, el MSC 86 había acordado suprimir los corchetes relativos a la participación de la OHI en la columna "Contribuciones externas" del anexo del documento mencionado, y había aprobado el plan conjunto para permitir que el NAV 55 pusiera en marcha la elaboración coordinada y planificada de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica, en colaboración con los Subcomités COMSAR y STW. Asimismo, el Comité había tomado nota con agradecimiento de la información facilitada por los observadores de la OHI y de la AISM acerca de la labor que estaban realizando para apoyar la implantación de la Estrategia y que la AISM presentaría informes sobre esta cuestión a los respectivos periodos de sesiones del Subcomité COMSAR y el Subcomité NAV.

11.6 El Subcomité observó que el MSC 86 había encargado posteriormente al NAV 55 que:

- .1 examinar las posibles necesidades de espectro en el futuro para la navegación electrónica, y asesorara al COMSAR 14 al respecto; y
- .2 teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios y la labor actual sobre la navegación electrónica, asesorara al STW 41 sobre la terminología genérica correcta para reemplazar los términos "Decca" y "Loran".

11.7 El Subcomité también recordó que en su discurso de apertura el Secretario General había hecho hincapié en que era necesario iniciar la labor de elaboración de un plan de implantación de la estrategia electrónica con la debida diligencia.

11.8 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la OHI (NAV 55/11), en respuesta a la petición que el Subcomité formuló en su 54º periodo de sesiones a la OHI, sobre los avances conseguidos respecto de la cobertura mundial de CNE, basándose en los datos disponibles al 27 de abril de 2009.

11.9 El observador de la ICS dio las gracias a la OHI por la información facilitada y, haciendo referencia a la definición de "disponibilidad adecuada de CNE" de la ICS, que era muy similar a la definición de la OHI, se mostró interesado en que la cobertura mundial de CNE fuera suficiente para justificar que sea obligatorio llevar SIVCE a bordo y pidió a la OHI que facilitara información con este fin para el NAV 57.

11.10 El observador de la OHI declaró que la OHI facilitaría información sobre la situación de la cobertura mundial de CNE al NAV 56 y al NAV 57.

11.11 El Subcomité examinó el documento NAV 55/11/1 (AISM) en el que se informa del avance de la labor de la AISM sobre la navegación electrónica. Además, la AISM informó al Subcomité de que estaba trabajando sobre cuatro aspectos de la navegación electrónica dentro de unos parámetros definidos, que incluían las necesidades de los usuarios, arquitectura en tierra (2009), análisis de carencias iniciales (2010, en tierra) y completo en 2011 y análisis de costos-beneficios (2011, en tierra).

11.12 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 55/11/1 al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica para su examen y asesoramiento.

11.13 El Subcomité examinó el documento NAV 55/11/2 (Francia) en el que se presentan propuestas para una política de utilización de los datos del SIA (detectados por satélite), con objeto de definir un marco jurídico para garantizar el control de la utilización de los datos del SIA.

11.14 En ese contexto, el Subcomité tomó nota de que el MSC 86 había examinado un documento presentado por Francia (MSC 86/25/1) y había deliberado sobre ese asunto en el Pleno, y a que se había informado del resultado de tales deliberaciones en el documento NAV 55/2/2 (anexo 1), que ya se había examinado en el contexto del punto 8 del orden del día: "Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R" (véase el párrafo 8.6).

11.15 La delegación de los Estados Unidos señaló que ese documento planteaba muchos problemas normativos y jurídicos relacionados con lo que se conocía como "recepción por satélite del SIA", que habría que resolver en un momento determinado. Aunque los Estados Unidos podrían apoyar conceptualmente la postura de Francia, se planteaban problemas de procedimiento, ya que se proponía que el Subcomité NAV pidiera al Comité que constituyera un grupo de trabajo especial sobre la utilización de datos del SIA detectados por satélite, a fin de que elaborara propuestas para una política de utilización de datos del SIA y su marco jurídico. Señalando que el Subcomité NAV es un órgano técnico que puede actuar únicamente sobre los asuntos que le remita el Comité del que depende, los Estados Unidos consideraron que la propuesta de Francia era un nuevo punto del programa de trabajo. El Subcomité no podía pedir al Comité del que depende que estableciera un nuevo punto del programa de trabajo. Como se confirmó en el NAV 53 (NAV 53/26, párrafo 3.56) únicamente los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pueden proponer nuevos puntos del programa de trabajo para que el Comité los apruebe de conformidad con las directrices pertinentes. Además, en opinión de los Estados Unidos, el examen de los problemas

normativos y jurídicos planteados por Francia, aunque eran unos problemas graves que indudablemente debían abordarse antes de que la Organización se dispusiera a establecer una política sobre la detección por satélite del SIA, pertenecían fundamentalmente al ámbito de competencias del Comité, que era quien debía realizar el examen y adoptar las decisiones, y no el Subcomité.

Los Estados Unidos también se manifestaron preocupados por la propuesta de que "sólo las autoridades marítimas deberían poder utilizar los datos brutos obtenidos por satélite y tener la autoridad para detectar las señales en sus países". Quizás no era la función de ese documento definir la expresión "autoridades marítimas" en el contexto de esa declaración, pero si no se definía, y se sostenía que sólo tales autoridades podían tener acceso, se planteaban problemas normativos y jurídicos graves que iban más allá del ámbito de competencias y especialidad del Subcomité, que era un órgano técnico con una especialización particular en asuntos de navegación, y no en las cuestiones jurídicas y normativas que Francia había planteado.

11.16 La delegación de Grecia se reservó en principio su postura sobre la cuestión del SIA detectado por satélite, ya que consideraba que la necesidad de ese sistema todavía no se había demostrado suficientemente en comparación con el sistema LRIT, que ya se estaba instalando a nivel mundial. La tecnología del SIA detectado por satélite parecía ser competitiva más que complementaria con respecto al sistema LRIT. Además, Grecia señaló que la recepción y utilización incontroladas de la información del SIA representaban un peligro. A ese respecto, la delegación de Grecia no se oponía a una elaboración ulterior del potencial tecnológico de la detección del SIA por satélite, pero opinaba que el Subcomité no debía adoptar ninguna decisión sobre la implantación de ese sistema hasta que la interrelación con respecto al sistema LRIT estuviera bien documentada y analizada y todos los aspectos jurídicos relacionados con la difusión y utilización de la información se hubieran resuelto.

11.17 El observador de la AISM recordó que la detección de SIA por satélite actualmente era un hecho y que funcionaba bien en la configuración actual del SIA. La AISM también opinó que la LRIT y el SIA por satélite serían complementarios en los próximos años y explicó la necesidad de que las autoridades nacionales tuvieran acceso a la información del SIA fuera de su zona A1, sin depender únicamente de intereses comerciales. Esa fue la razón por la que la AISM había iniciado el proyecto de demostración ("IALA-NET") para probar un sistema mundial de intercambio de información del SIA entre las autoridades nacionales.

11.18 El Subcomité examinó el documento NAV 55/11/3 complementado por la información facilitada en el documento NAV 55/INF.9 (Alemania), en el que se facilitan los resultados de una encuesta mundial realizada por Alemania con el fin de determinar las necesidades de los usuarios de la navegación electrónica. El cuestionario utilizado para la encuesta se había elaborado basándose en las necesidades de alto nivel de los usuarios especificadas en el documento NAV 54/25. La encuesta se centró primordialmente en las necesidades de los usuarios a bordo de los buques.

11.19 El Subcomité examinó el documento NAV 55/11/4 (Reino Unido) en el que se describe un enfoque para elaborar y estructurar las necesidades de los usuarios de la navegación electrónica, tomando como ejemplo la información sobre seguridad marítima (ISM). La definición de las necesidades de los usuarios de la navegación electrónica era una tarea sumamente compleja que requería la asignación de recursos y la participación de las principales partes interesadas. Esa actividad requería un informe sistemático y el establecimiento de límites y resultaba muy aconsejable formular una "técnica de estructuración" que permitiera determinar flujo de información, terminología y responsabilidades. Los navegantes han identificado claramente la mejora de la aplicación de la ISM a bordo de los buques como una necesidad de los usuarios, y conviene continuar la labor a este respecto como parte del orden del día de la navegación electrónica.

11.20 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/11/3 y NAV 55/11/4 al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica para que lo examinara y le asesorara.

11.21 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por el CIRM (NAV 55/INF.4) sobre las razones para la constitución de un nuevo grupo de trabajo y sobre la manera en la que se proponía prestar su apoyo a la OMI en la elaboración de la navegación electrónica.

11.22 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la IFSMA (NAV 55/INF.8) sobre la labor llevada a cabo junto con el Instituto Náutico en los últimos tres años trabajando con marinos a fin de instruirlos respecto del concepto de la navegación electrónica y seguidamente escucharlos y comprender sus necesidades, deseos y preocupaciones. La investigación había indicado que la mayoría de los marinos no conocían inicialmente la expresión "navegación electrónica" y pocos de ellos sabían algo de las actividades de ese programa de trabajo de la OMI. En el documento mencionado se resumen las respuestas más comunes de los marinos sobre la manera de perfeccionar los sistemas actuales y las mejoras que convendría introducir en el futuro. Debido al método especial de captar estas necesidades de usuario y a la amplia diversidad de marinos y tipos de buques, no debería atribuirse un orden de prioridad a esas necesidades.

11.23 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/INF.8 y NAV 55/INF.9 al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica para examen y asesoramiento.

Constitución de un Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica

11.24 Tras las deliberaciones preliminares de las que se informa en los párrafos 11.1 a 11.20 *supra*, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica y le encargó que examinara los documentos pertinentes presentados en el marco del punto 11 del orden del día, a saber, NAV 55/11/1 (AISM), NAV 55/11/3 (Alemania), NAV 55/11/4 (Reino Unido), NAV 55/INF.8 (IFSMA) y NAV 55/INF.9 (Alemania), así como los documentos NAV 53/13, MSC 85/26 (anexos 20 y 21), MSC 86/23/4 y el resultado de la labor del COMSAR 13 y el STW 40, y los resultados de la labor pertinente del MSC 86, y que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar los documentos NAV 55/11/1, NAV 55/11/3, NAV 55/11/4, NAV 55/INF.8 y NAV 55/INF.9 y finalizar unas necesidades de los usuarios más detalladas;
- .2 examinar el documento COMSAR 13/14 (párrafos 4.60 a 4.64) y formular observaciones y recomendaciones sobre las necesidades futuras de espectro para la navegación electrónica;
- .3 examinar el documento STW 40/14 (párrafo 7.11.8) y prestar asesoramiento sobre el término genérico correcto para sustituir los términos "Decca" y "Loran";
- .4 examinar los documentos NAV 53/13 (párrafos 12 a 16) y MSC 85/26 (anexo 20, párrafo 9.7.2 y anexo 21, párrafo 5) y elaborar la descripción inicial o esbozo de la arquitectura del sistema;
- .5 examinar el documento MSC 85/26 (anexo 20, párrafo 9.7.3 y anexo 21, párrafo 6) y llevar a cabo un análisis de carencias inicial;

- .6 examinar el documento MSC 85/26 (anexo 21, párrafo 7) y elaborar/recomendar una metodología apropiada para llevar a cabo análisis de costo-beneficio y análisis de riesgos;
- .7 elaborar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia a fin de que prosiga con la labor en el lapso interperiodos basándose en el plan de trabajo conjunto aprobado por el MSC 86 y presentar un informe al COMSAR 14 y al NAV 56;
- .8 tener en cuenta las orientaciones sobre la influencia del factor humano actualizadas en 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 las cuestiones examinadas; y
- .9 presentar un informe al Pleno el jueves 30 de julio de 2009 para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica

11.25 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica (NAV 55/WP.5), el Subcomité (con referencia a los párrafos 3.1 a 10.1, y anexos 1 y 2), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

NECESIDADES DE LOS USUARIOS

11.26 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había acordado que:

- .1 los sistemas y procedimientos de a bordo y de tierra deberían estar armonizados;
- .2 debería haber una coordinación de las aportaciones al desarrollo de la navegación electrónica de los usuarios, tanto a bordo como de tierra, y de otras entidades pertinentes;
- .3 si bien las necesidades de los usuarios de a bordo se han determinado a un nivel más pormenorizado, hay que seguir concretando las necesidades de los usuarios en tierra; y
- .4 es necesario que exista una interoperabilidad buque-tierra efectiva,

y que para facilitar la elaboración de las necesidades de los usuarios en tierra, era importante que hubiera un proceso de coordinación nacional de todas las autoridades y organizaciones pertinentes que pudieran identificar a todos los proveedores y usuarios de datos por lo que respecta a un concepto de ventanilla única.

11.27 Con respecto a las necesidades de los usuarios en tierra, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había reconocido que la elaboración de las necesidades de los usuarios era una tarea compleja y que el método basado en funciones propuesto por el Reino Unido (NAV 55/11/4) podía emplearse eficazmente. Asimismo, el Grupo había acordado que las necesidades de los usuarios eran de importancia primordial y constituían el impulso principal para el concepto de la navegación electrónica, por lo que era preciso verificar y actualizar las necesidades de los usuarios según fuese necesario durante el proceso de implantación de la estrategia de navegación electrónica de la Organización.

11.28 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había acordado:

- .1 que la información que figura en los documentos NAV 55/11/3, NAV 55/INF.8 y NAV 55/INF.9 podía conformar la base de unas necesidades preliminares de los usuarios a bordo;
- .2 examinar las necesidades preliminares pormenorizadas de los usuarios a bordo, tal como se elaboren en el NAV 55, actualizarlas según sea apropiado, y considerarse las prioridades;
- .3 elaborar unas necesidades pormenorizadas de los usuarios en tierra, tomando en consideración las aportaciones de la AISM y de otras organizaciones pertinentes, y considerarse las prioridades; y
- .4 determinar las funciones y servicios para apoyar las necesidades de los usuarios tanto a bordo como en tierra, desde un enfoque armonizado y holístico,

e invitó a la AISM a que facilitara a la Secretaría de la OMI y al Grupo de trabajo por correspondencia las aportaciones de sus diversos comités.

11.29 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había reconocido que los resultados del proyecto marítimo pertinente, por ejemplo MarNIS y MEH, debían tenerse en cuenta en el proceso de elaboración de las necesidades de los usuarios. A este respecto, el observador de la Comisión Europea se había mostrado conforme con facilitar al Grupo de trabajo por correspondencia los resultados del proyecto MarNIS de la Unión Europea en relación con la gestión de la información marítima, que podían utilizarse como documento de referencia para la elaboración de las necesidades de los usuarios en tierra y la arquitectura del sistema.

11.30 A la vista de lo anterior, el Subcomité:

- .1 tomó nota de las necesidades preliminares pormenorizadas de los usuarios a bordo que figuran en el anexo 1 del documento NAV 55/WP.5;
- .2 se mostró conforme con que el Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el periodo de sesiones en curso (véase el párrafo 11.38) continúe avanzando en la labor durante el lapso interperiodos con miras a:
 - .1 examinar las necesidades preliminares pormenorizadas de los usuarios a bordo, elaboradas en el NAV 55, y actualizarlas según proceda, así como a examinar prioridades;
 - .2 elaborar necesidades pormenorizadas de los usuarios en tierra, teniendo en cuenta las aportaciones de la AISM, la OHI y de otras organizaciones pertinentes, y examinar prioridades; y
 - .3 determinar funciones y servicios para apoyar las necesidades de los usuarios a bordo y en tierra, desde un punto de vista armonizado y holístico; y
- .3 se mostró conforme en que sería necesario verificar y actualizar las necesidades de los usuarios, según sea necesario, durante el proceso de implantación de la estrategia de navegación electrónica de la Organización.

FUTURAS NECESIDADES DE ESPECTRO CON RESPECTO A LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

11.31 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había recordado que la estrategia para la elaboración e implantación de la navegación electrónica aprobada por el MSC 85 dispone unas necesidades específicas de alto nivel para unas comunicaciones eficaces y robustas y la integridad de los datos y del sistema. Si bien los pormenores de estos requisitos todavía están por definirse, se prevé que éstos se aplicarán a las tecnologías de comunicaciones por ondas métricas, decamétricas y satelitarias, así como a las redes de a bordo capaces de integrar eficazmente los sistemas de navegación electrónica de a bordo. Por tanto, es necesario que estas aplicaciones tengan un alto grado de integridad y resistencia. Asimismo, era importante la labor del Subcomité COMSAR, del Grupo de trabajo 5B y del Comité Técnico 80 de la CEI y su labor continua sobre las redes a bordo de interfaz digital para elaborar tales funciones de comunicación.

11.32 A la luz de lo antedicho, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había convenido en que:

- .1 la navegación electrónica requerirá unos sistemas de comunicaciones de datos por banda ancha en ondas métricas, decamétricas y mediante satélites;
- .2 no se ha de descartar el espectro de frecuencia marítima;
- .3 la navegación electrónica posiblemente necesitará una asignación adicional de frecuencias que se comunicarían en su debido momento al COMSAR 14 para su transmisión a la UIT; y
- .4 se debería informar en consecuencia a la UIT,

y había informado al Grupo técnico de trabajo de sus deliberaciones sobre esta cuestión con miras a facilitar asesoramiento conjunto al Pleno.

TÉRMINO GENÉRICO CORRECTO PARA SUSTITUIR LOS TÉRMINOS "DECCA" Y "LORAN"

11.33 El Subcomité acordó que, a la luz del rápido avance de la tecnología, sería apropiado utilizar una expresión más general y que la expresión "sistemas electrónicos terrestres de determinación de la situación" debería sustituir a las expresiones "Decca" y "Loran" y encargó a la Secretaría que informara al STW 41 y al Grupo de trabajo interperiodos del Subcomité STW en consecuencia.

DESCRIPCIÓN INICIAL/ESBOZO DE LA ARQUITECTURA DEL SISTEMA

11.34 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había efectuado un examen preliminar de la descripción inicial/esbozo de la arquitectura del sistema, teniendo en cuenta la información facilitada en los documentos NAV 53/13 (párrafos 12 a 16) y MSC 85/26 (anexo 20, párrafo 9.7.2 y anexo 21, párrafo 5) y observó que no se había presentado ningún documento al respecto en este periodo de sesiones. Por lo tanto, el Grupo había acordado que el Grupo de trabajo por correspondencia debería avanzar en esta labor durante el lapso interperiodos, teniendo en cuenta los componentes identificados en el NAV 54, a saber, los soportes físicos, datos, información, tecnología de las comunicaciones y programas informáticos necesarios para dar respuesta a las necesidades de los usuarios, y había convenido en que debía utilizarse un concepto modular y escalable. Asimismo, el soporte físico y los programas informáticos del sistema deberían utilizar una arquitectura abierta para poder incluir o suprimir funciones dependiendo de las necesidades de los

distintos usuarios y poder seguir incorporando nuevos avances y mejoras. Cuando se introdujeran nuevos sistemas que no pudieran ser compatibles, debería disponerse de un periodo de transición adecuado, durante el cual puedan seguir utilizándose los sistemas existentes. El Grupo había tomado nota también de que en el marco de la AISM se había desarrollado una arquitectura del sistema durante el lapso interperiodos. Por tanto, el Subcomité invitó a la AISM a que pusiese a disposición del Grupo de trabajo por correspondencia los resultados de esta labor.

ANÁLISIS DE CARENCIAS INICIALES

11.35 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado las conclusiones del análisis de carencias iniciales, que figuran en el anexo 3 del documento NAV 53/13 y había tomado nota de que podrían constituir una fuente de información para el Grupo de trabajo por correspondencia para la elaboración de un análisis de carencias más completo, que incluyera aspectos relacionados con cuestiones relacionadas con las prácticas comerciales y la responsabilidad global. En este contexto, el Grupo había tomado nota de que el análisis de carencias iniciales se había efectuado antes de completarse la estrategia de navegación electrónica y de que, en cierto grado, dicho análisis se había basado en suposiciones. Además, el Subcomité, tomando nota de que la labor había progresado en ciertos aspectos durante el periodo intermedio en el marco de la OHI y la AISM, invitó a la AISM y a la OHI a que presentaran ponencias al Grupo de trabajo por correspondencia.

11.36 Por último, el Grupo había acordado que el Grupo de trabajo por correspondencia debería proseguir su labor en el lapso interperiodos desde una perspectiva global, teniendo en cuenta los elementos acordados durante el MSC 85, y que el análisis de carencias iniciales, según figura en el anexo 3 del documento NAV 53/13, debería utilizarse como documento de base para el análisis de carencias propuesto.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO Y ANÁLISIS DE LOS RIESGOS

11.37 El Subcomité recordó que el MSC 85 (párrafo 7 del anexo 21 del documento MSC 85/26) había acordado que el análisis costo-beneficio y análisis de los riesgos deberían ser partes integrantes del desarrollo de la navegación electrónica y utilizarse para identificar las decisiones estratégicas y apoyar la toma de decisiones sobre el momento y el lugar en que deberían añadirse determinadas funciones. Sin embargo, dado de que no se han presentado ponencias sobre esta cuestión en el presente periodo de sesiones, el Subcomité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia continuara la labor en el lapso interperiodos.

MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

11.38 A los efectos de respetar el calendario propuesto aprobado por el MSC 86, el Subcomité constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia para proseguir la labor en el lapso interperiodos bajo la coordinación de Noruega*, con el mandato que figura en el anexo 2 del documento NAV 55/WP.5.

*

Coordinador:

Sr. John Erik Hagen
Director Regional, Administración de Costas de Noruega
Noruega
Teléfono: +4752733249
Correo electrónico: john.erik.hagen@kystverket.no

Autopista electrónica marina regional en los mares de Asia oriental

11.39 Recordando que en periodos de sesiones anteriores la Secretaría había presentado información actualizada al Subcomité sobre los elementos clave y los resultados previstos del nuevo proyecto para la elaboración de una autopista electrónica marina regional en los mares de Asia oriental, incluido el progreso realizado, el Subcomité tomó nota de que el proyecto de demostración de la autopista electrónica marina se encontraba en su tercer año de implantación. En el marco del proyecto de la autopista electrónica marina, financiado por el FMAM/BIRF, se llevaría a cabo un levantamiento hidrográfico de una parte del dispositivo de separación del tráfico (DST) de los estrechos de Malaca y Singapur que abarca aproximadamente 621,3 km² (un 14,38 % del total de la zona del DST). Ya se había iniciado la movilización del equipo de levantamiento tras la firma del contrato de levantamiento entre la OMI y un contratista privado el 27 de mayo de 2009, mientras que la ejecución de otras actividades, tales como la elaboración del sitio del proyecto en la red, la información complementaria sobre el medio marino y el reconocimiento de la información de referencia se llevaría a cabo después del levantamiento.

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

12.1 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 aceptado la recomendación del Grupo de que se encargara al Subcomité NAV 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 del Convenio SOLAS especificaba que en la disposición y el proyecto ergonómico se deberían tener en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

12.2 El Subcomité también recordó que el MSC 82 (MSC 82/24, párrafo 3.104.1), el Comité ampliado había adoptado unánimemente, mediante la resolución MSC.216(82), enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, Construcción – prevención, detección y extinción de incendios, que entrarán en vigor el 1 de julio de 2010.

12.3 El Subcomité también recordó que el NAV 53 había examinado las reglas II-2/3 y II 2/23 relativas a los centros de seguridad en los buques de pasaje en el marco de la elaboración de las Directrices sobre la disposición y diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje. El observador de la CLIA informó de que algunos de sus miembros estaban proyectando nuevos buques teniendo en cuenta el concepto del centro de seguridad y señaló que presentaría un documento sobre esa cuestión para que se examinara en el NAV 54.

12.4 El NAV 54 tomó nota de que el FP 52 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por la CLIA, y le había encargado que elaborara un proyecto de interpretación unificada para su examen en el FP 53. El Subcomité también tomó nota de que el observador de la CLIA no estaba presente y por lo tanto no podía presentar información adicional en esa ocasión. Por consiguiente, el NAV 54 había aplazado de nuevo el examen de la cuestión al NAV 55, invitando a los Miembros a que presentaran propuestas adecuadas. En consecuencia, se había invitado al Comité a que ampliara el plazo para la ultimación de ese punto del orden del día a 2009, lo cual había sido aceptado.

12.5 El Subcomité también tomó nota de que el FP 53 había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 53/8) y, tras aprobarlo en general:

- .1 se había mostrado conforme en que debería mantenerse la funcionalidad de los sistemas del centro de seguridad, de conformidad con la regla II-2/23.6 del Convenio SOLAS, cualesquiera que fueran las circunstancias, a fin de gestionar de manera eficaz toda situación de emergencia prevista desde el centro de seguridad, sin distracción del equipo de navegación del puente;
- .2 había tomado nota del proyecto de prescripciones funcionales de los centros de seguridad de a bordo;
- .3 había tomado nota de las deliberaciones del Grupo sobre el concepto y el significado de la expresión "con dotación permanente" y las prescripciones funcionales para la dotación de un centro de seguridad;
- .4 había tomado nota de las interpretaciones propuestas de "centro de seguridad con dotación permanente";
- .5 había tomado nota de los diagramas facilitados para indicar si las disposiciones del centro de seguridad se considerarían o no parte del puente;
- .6 se había mostrado conforme con el Grupo en que deberían examinarse otras reglas distintas de las indicadas en el mandato para incluir distintas funciones en el centro de seguridad como prescripciones o como prácticas recomendadas, y había acordado examinar ese asunto en el FP 54;
- .7 había tomado nota de las deliberaciones sobre la utilización de sistemas informáticos (ordenadores) para proporcionar la funcionalidad de sistema necesaria en el centro de seguridad y otros lugares, y se había mostrado conforme en que tales sistemas serían útiles; y
- .8 había tomado nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia consideraba que la labor sobre esta cuestión no estaba terminada y que los anexos del presente documento se encontraban solamente en forma de proyecto.

12.6 El Subcomité también tomó nota de que el FP 53 había constituido el Grupo de redacción sobre la aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad, y tras recibir su informe (FP 53/WP.7):

- .1 había tomado nota de que el Grupo, basándose en el documento FP 53/8, había seguido progresando en la preparación del proyecto de aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad, que figura en el anexo 1 del documento FP 53/WP.7;
- .2 tras tomar nota de la opinión del Grupo de que el Grupo de trabajo por correspondencia que se iba a establecer debería estar informado del resultado de la labor que actualmente estaba llevando a cabo el Subcomité NAV bajo el punto de su programa de trabajo: "Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente", había acordado pedir a la Secretaría que mantuviera informado al Subcomité al respecto;

- .3 tras examinar las cuestiones mencionadas y reconocer la necesidad de seguir avanzando sobre ese punto, había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia que siguiera examinando el anexo 1 del documento FP 53/WP.7, junto con las observaciones que figuraban en el documento FP 53/8, y preparara el proyecto definitivo de aclaración para que lo examinara el FP 54.

12.7 El Subcomité examinó el documento NAV 55/12 (CLIA) en el que se facilita información sobre aspectos relacionados con la construcción y la disposición de los centros de seguridad y se hace referencia a la circular MSC/Circ.982: "Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente" y la circular SN.1/Circ.265: "Directrices sobre la aplicación de la regla V/15 del Convenio SOLAS a los SIN, los SIP y el proyecto del puente". En opinión de la CLIA, los conceptos y las orientaciones esbozados en las circulares mencionadas proporcionaban unas orientaciones excelentes, en general, y en particular, aplicadas en el contexto del centro de seguridad, y podrían aplicarse a su equipo, función, disposición y procedimientos.

12.8 Dado que no se había presentado ningún otro documento sustancial sobre la cuestión en el presente periodo de sesiones y que no se dispondría de la aportación del Subcomité FP hasta después del FP 54 (abril de 2010), el Subcomité acordó aplazar el tratamiento de la cuestión al NAV 56, e invitó a los Miembros a que presentaran propuestas adecuadas.

12.9 Por consiguiente, se invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2010.

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

13.1 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.

13.2 El Subcomité también recordó que, en su 54º periodo de sesiones, había examinado el documento MSC 82/21/11 (Alemania) arriba mencionado, junto con 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. 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. El Subcomité acordó que era prematuro adoptar una decisión al respecto en ese momento y que era necesario examinar el asunto más a fondo antes de ultimarlos. 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.

13.3 El Subcomité también recordó 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 se había mostrado de acuerdo en que debía ser el Subcomité quien decidiera la forma de proceder al tratar la cuestión.

13.4 El Subcomité examinó el documento NAV 55/13 (China) en el que se propone una enmienda al párrafo 5.1.1.1.8 (vista del costado del buque) de la circular MSC/Circ.982 que permita a los buques verificar el cumplimiento de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS. Dado que no era razonable ni práctico prescribir que los buques tales como los de suministro mar adentro, las embarcaciones de salvamento y los remolcadores extiendan sus alas de puente hasta el límite de la manga del buque, China propuso que se revisara el párrafo mencionado, a fin de aclarar que no es necesario que las alas de puente de esos buques se extiendan hasta el límite de la manga del buque.

13.5 En opinión del Subcomité no era necesario revisar la circular MSC/Circ.982, ya que la propuesta de interpretación unificada de la IACS para aclarar las prescripciones relativas a la visibilidad del costado del buque desde el puente de navegación prescrita en la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS, que se había presentado en el presente periodo de sesiones (NAV 55/17), era más apropiada.

13.6 La delegación de China señaló que había tomado nota de la propuesta de la IACS que figura en el documento NAV 55/17.

13.7 El Subcomité examinó el documento NAV 55/13/1 (Noruega) en el que se propone una serie de enmiendas a la regla V/22 del Convenio SOLAS, concretamente a los subpárrafos 2.1.2, 22.1.7, 22.1.8 y 22.1.9.4, a fin de aclarar el objetivo de la regla y garantizar un entendimiento uniforme de las prescripciones.

13.8 Algunas delegaciones intervinieron para expresar sus preocupaciones respecto a las enmiendas propuestas. Esas preocupaciones estaban relacionadas con la regla V/22.1.2 del Convenio SOLAS –sectores ciegos con respecto al puesto de órdenes de maniobra "designado"; la regla V/22.1.7 del Convenio SOLAS– altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente con respecto a la altura mínima; significado de la expresión "visión clara"; conflictos con el cálculo de los ángulos de visibilidad en condiciones dinámicas de cabeceo y balance, y aplicabilidad a los buques existentes.

13.9 En opinión del observador de la IACS, la propuesta de regla V/22.1.2 del Convenio SOLAS extendía el sector ciego, mientras que la regla V/22.1.8 del Convenio SOLAS contradecía las disposiciones de la regla V/22.1.1 del Convenio SOLAS.

13.10 El Subcomité tomó nota de las preocupaciones manifestadas respecto a este asunto y de la dificultad para reconciliar esas cuestiones.

13.11 El Subcomité también examinó el documento NAV 55/13/2 (Dinamarca) en el que se propone una enmienda a la regla V/22.5 del Convenio SOLAS que permita a los buques verificar el cumplimiento de dicha regla cuando embarquen cargas en cubierta.

13.12 En opinión del Subcomité, la propuesta de Dinamarca se aplicaría sobre todo a la visibilidad de los buques portacontenedores.

13.13 Algunas delegaciones opinaron que las propuestas de Noruega y Dinamarca podían fundirse en una propuesta única. Otras delegaciones, incluido observadores del sector, opinaron que la propuesta de Dinamarca podía utilizarse como texto básico para elaborar un texto refundido, a fin de examinarlo en el próximo periodo de sesiones.

13.14 En consecuencia, el Subcomité opinó que era prematuro adoptar una decisión actualmente y acordó invitar al Comité a que ampliara el plazo de ultimación para este punto del orden del día hasta 2010, ya que se necesitaba más tiempo para adoptar una decisión técnicamente racional sobre ese asunto.

13.15 Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas refundidas para su examen en el NAV 56.

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

14.1 El Subcomité recordó que el MSC 82, 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 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.

14.2 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había tomado nota de la información facilitada por Alemania y Suecia (NAV 53/INF.11), en la que se describían las limitaciones técnicas para el uso de los mensajes binarios SIA y se presentaban los resultados de un estudio sobre el uso actual 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 SIA.

14.3 El Subcomité recordó también que el NAV 54 había examinado los documentos NAV 54/18 (Japón), que contiene una propuesta de modificación del conjunto de mensajes binarios de prueba adoptado en el NAV 49 y la adición de nuevos mensajes binarios, y NAV 54/18/2, (Japón) en el que se propone incluir nuevos mensajes para la prevención de abordajes. El NAV 54 había examinado también el documento NAV 54/18/1 (Suecia), en el que se aboga por la revisión de la circular SN/Circ.236 y se propone establecer un grupo de trabajo por correspondencia a tal efecto. 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.

14.4 El Subcomité tomó nota de que las propuestas de Suecia y el Japón recibieron un apoyo unánime. La delegación de Alemania, respaldada por otras, opinó que la revisión debería incluir la presentación gráfica fiable de los mensajes binarios SIA. En consecuencia, el NAV 54 había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por Suecia, para avanzar sobre la cuestión e informar al NAV 55.

14.5 El Subcomité examinó el documento NAV 55/14 (Suecia), en el que se resumen la labor y las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de una nueva circular SN: "Orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA" que revoque la circular SN/Circ.236 en un futuro.

14.6 El Subcomité, con respecto a los párrafos 17.1 a 17.5 del documento NAV 55/14, adoptó las medidas siguientes:

- .1 acordó elaborar una nueva circular SN: "Orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA" y recomendó que la circular SN/Circ.236 se revocara en un futuro;
- .2 acordó elaborar y mantener un catálogo binario SIA de aplicación internacional (IA) que permita realizar futuras enmiendas y añadir nuevos mensajes periódicamente;
- .3 acordó incluir en el Catálogo IA algunos ejemplos relativos al modo de representación de la información de los mensajes binarios SIA;
- .4 tomó nota de la necesidad de seguir deliberando sobre el concepto del sistema de apoyo al intercambio de información sobre las intenciones de navegación (NIESS), propuesto por el Japón; y
- .5 tomó nota de la necesidad de proseguir la elaboración de aplicaciones de mensajes binarios internacionales.

14.7 El Subcomité tomó nota de las opiniones del Grupo de trabajo por correspondencia (NAV 55/14, párrafo 7) de que el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA (transmitidos como mensajes binarios) se encontraba aún en fase de elaboración y que un gran número de participantes en el Grupo de trabajo por correspondencia había expresado interés en seguir observando la cuestión relativa a la aplicación de los mensajes binarios SIA en el programa de trabajo del Subcomité NAV con objeto de facilitar que se siga avanzando en el tema. Se preveía que los mensajes específicos de la aplicación del SIA, nuevos o enmendados, que utilizan las funciones de los mensajes binarios SIA serían un componente importante de la creación de servicios relacionados con el concepto de navegación electrónica.

14.8 El Subcomité opinó, con respecto a la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia de mantener este punto del orden del día como punto de carácter indefinido en el programa de trabajo del Subcomité, que, de conformidad con la sección 2.19.3 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité (MSC-MEPC.1/Circ.2), debería presentarse una justificación oportuna para que el Comité la examinara.

14.9 El Subcomité tomó nota de que en las Directrices se recomendaba a los órganos auxiliares que no propusieran puntos globales de carácter indefinido para sus programas de trabajo y órdenes del día; cuando resultase inevitable, el órgano auxiliar en cuestión debería presentar una justificación oportuna para que la examine el Comité.

14.10 El Subcomité examinó el documento NAV 55/14/1 (Estados Unidos), en el que se resumen las actividades relacionadas con la evaluación de los mensajes de prueba del SIA y se sugieren también ámbitos adicionales que se desearía seguir desarrollando, en particular en el contexto de la estrategia de navegación electrónica y el concepto de operaciones.

14.11 La delegación de los Estados Unidos declaró que la elaboración y utilización de mensajes binarios SIA contribuiría en gran medida a la navegación electrónica y, por consiguiente, estaba a favor de ampliar el plazo previsto de ultimación de este punto del orden del día.

14.12 El Subcomité examinó el documento NAV 55/14/2 (Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia), en el que se propone la inclusión de cinco mensajes binarios SIA elaborados en un esfuerzo conjunto de los países del mar Báltico, tal como se describe en detalle en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia. Los mensajes propuestos tenían por objeto sustituir a los siguientes mensajes binarios SIA actuales: Paso cerrado, Indicación de cargas peligrosas y Datos ampliados, tanto estáticos como relacionados con la travesía del buque, que figuran en la circular SN/Circ.236. Las enmiendas propuestas mejorarían la preparación de las autoridades en caso de accidente y se traducirían en la disminución de la carga de trabajo en los puentes de los buques al reducir al mínimo la necesidad de las comunicaciones en ondas métricas, incluida la mejora de la seguridad marítima y la protección del medio marino.

14.13 La delegación de la Federación de Rusia dio las gracias al Grupo de trabajo por correspondencia por la labor realizada y respaldó las propuestas que figuran en el documento NAV 55/14, en particular la labor realizada por Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia (NAV 55/14/2). La Federación de Rusia informó también al Subcomité de su experiencia en cuanto a la utilización de estaciones de base del SIA para transmitir correcciones relativas al SMNS diferencial para los sistemas de navegación por satélite GLONASS y GPS.

14.14 El Subcomité estaba dividido a partes iguales sobre la cuestión de ampliar el plazo previsto de ultimación de este punto del orden del día. Sin embargo, el Subcomité acordó no insistir en la opción de la ampliación, reconociendo que si era necesario seguir trabajando en este asunto, los Miembros siempre podrían proponer un punto nuevo al Comité para que lo incluyera en el programa de trabajo del Subcomité.

Proyecto de pruebas del SIA en el Báltico (AISBALTIC)

14.15 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por Finlandia (NAV 55/INF.11) sobre el uso actual del SIA y los posibles avances futuros basados en la experiencia adquirida a partir del proyecto de pruebas del SIA en el Báltico (AISBALTIC).

Constitución del Grupo de redacción sobre los mensajes binarios SIA

14.16 Tras las deliberaciones preliminares, de las que se informa en los párrafos 14.1 a 14.14 *supra*, el Subcomité constituyó un Grupo de redacción sobre los mensajes binarios SIA y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno y las observaciones y propuestas formuladas en él, examinara los documentos pertinentes presentados dentro del punto 14 del orden del día, a saber: NAV 55/14, NAV 55/14/1 y NAV 55/14/2, y que realizara las tareas siguientes:

- .1 elaborar un proyecto de circular SN: "Orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA";
- .2 elaborar un proyecto de circular SN: "Orientaciones para la presentación visual de la información de los mensajes binarios SIA";
- .3 elaborar un proyecto de formato de un catálogo binario SIA de aplicación internacional (IA) que permita realizar futuras enmiendas y añadir nuevos mensajes periódicamente;

- .4 tener en cuenta el papel de las orientaciones sobre el factor humano actualizadas en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 15.7), incluido el proceso de análisis del factor humano (PAFH) que se indica 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, 30 de julio de 2009, para que lo examine.

Informe del Grupo de redacción

14.17 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de redacción (NAV 55/WP.6), el Subcomité (con respecto a los párrafos 3 a 5 y los anexos 1, 2 y 3) adoptó las medidas que se indican a continuación.

Proyecto de circular SN acerca de las orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA

14.18 El Subcomité recomendó el uso a nivel internacional de los siguientes mensajes específicos de la aplicación:

- .1 datos meteorológicos e hidrográficos;
- .2 indicación de cargas peligrosas;
- .3 espacios mareales;
- .4 datos ampliados, tanto estáticos como relativos a la travesía del buque;
- .5 número de personas a bordo;
- .6 objetivos sintéticos/generados por el STM;
- .7 hora autorizada de entrada en puerto;
- .8 señal de tráfico marino;
- .9 datos del puesto de atraque;
- .10 boletín meteorológico de los buques;
- .11 aviso de zona;
- .12 datos ambientales;
- .13 información sobre la derrota;
- .14 descripción en texto; y
- .15 mensajes relacionados con el sistema (descritos en el anexo 5 de la recomendación M.1371-3 del UIT-R):

- .1 interrogación sobre un mensaje funcional específico (FI = 2);
- .2 interrogación de capacidad (FI = 3);
- .3 respuesta de capacidad (FI = 4); y
- .4 acuse de recibo de aplicación (FI = 5).

14.19 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de redacción había examinado el formato de los datos de cada mensaje específico de la aplicación y había introducido algunas correcciones y aclaraciones de redacción. No obstante, por falta de tiempo, algunas mejoras no se examinaron a fondo.

14.20 El Subcomité tomó nota de que era necesario introducir algunas aclaraciones, mejoras y correcciones de redacción para la ultimación del proyecto de circular SN acerca de las orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA. Dichas mejoras y aclaraciones incluían las siguientes:

- .1 armonizar los parámetros de los boletines meteorológicos con los campos de datos de la OMM;
- .2 incluir descripciones adicionales en el cuadro 11.10 (Descripción del aviso);
- .3 elaborar cuadros que definan las deficiencias de los buques y otras características; y
- .4 incluir información sobre valores no válidos/predeterminados.

14.21 El Subcomité encargó a la Secretaría que siguiera consolidando las aclaraciones adicionales que presenten las delegaciones interesadas después del periodo de sesiones actual y que ultimara el proyecto de circular SN revisada acerca de las orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA, a fin de que el Comité de Seguridad Marítima lo examine y apruebe en su 87º periodo de sesiones.

14.22 El Subcomité tomó nota de que el proyecto de nueva circular SN acerca de las orientaciones sobre el uso de los mensajes específicos de la aplicación del SIA, que figura en el anexo 13, revocaría la circular SN/Circ.236 a partir del 1 de enero de 2013.

Proyecto de circular SN sobre Orientaciones para la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA

14.23 El Subcomité refrendó el proyecto de circular SN sobre Orientaciones para la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA, que figura en el anexo 14, para que lo apruebe el Comité.

Proyecto de modelo para un catálogo internacional de la aplicación del SIA (IA)

14.24 El Subcomité examinó el procedimiento recomendado y el proyecto de modelo de presentación para el catálogo internacional de la aplicación del SIA (IA), que figura en el anexo 15, acordó que dicho proyecto de modelo podría sentar las bases para un catálogo internacional de la aplicación del SIA (IA) e invitó al Comité a que lo refrendara.

14.25 Por consiguiente, se invitó al Comité a que suprimiera el punto "Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA" del programa de trabajo del Subcomité, dado que la labor relativa a este punto se había ultimado.

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

15.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 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 coordinador al Subcomité NAV.

15.2 El Subcomité recordó también que el NAV 54 había examinado el documento que se indica *supra* y había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Estados Unidos para elaborar proyectos de texto y un informe definitivo para que el NAV 55 los examinara, así como un informe provisional detallado para el DE 52 con objeto de avanzar en el tema.

15.3 El Subcomité tomó nota de que el DE 52 había examinado el informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 52/20/1) y había formulado observaciones sobre las propuestas de enmienda a la regla V/23 del Convenio SOLAS y las propuestas de enmienda a la resolución A.889(21). El DE 52 había acordado también remitir las observaciones al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité NAV para que las examinase y al NAV 55 para que adoptara las medidas oportunas.

15.4 El Subcomité tomó nota también de que, al examinar el proyecto de directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de las escalas reales y las planchas de desembarco, el MSC 86 había tomado nota de la inquietud manifestada por el observador de la IACS y había acordado suprimir la segunda frase del párrafo 3.3 de las directrices, y estuvo de acuerdo en que el NAV 55 examinara el párrafo 3.1 de las directrices en el contexto de su labor sobre los medios para el transbordo de prácticos. Posteriormente, el MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1331 sobre las directrices mencionadas.

15.5 El Subcomité examinó el documento NAV 55/15 (Estados Unidos), el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los resultados de las deliberaciones interperiodos acerca de la cuestión, que contenía las observaciones y recomendaciones del DE 52.

15.6 El informe del Grupo de trabajo por correspondencia recibió el respaldo general. La delegación de las Bahamas manifestó su inquietud sobre la prescripción de las pruebas de carga para las escalas de práctico que se indica en el párrafo 2.3 del anexo 1 del documento NAV 55/14, en relación con las enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS. La delegación de Finlandia opinó que la exención de los elevadores mecánicos no debería afectar a otros medios mecánicos, teniendo en cuenta las operaciones en cuestión de los rompehielos.

15.7 El Subcomité examinó también el documento NAV 55/15/1 (Dominica), presentado por el observador de la IMPA, en el que se respaldan las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia, en particular, los anteproyectos de enmienda a la regla V/23 del Convenio SOLAS y a la resolución A.889(21).

15.8 A fin de mejorar la idoneidad y disponibilidad de las escalas de práctico, el Subcomité acordó invitar al Comité a que tuviera a bien lo siguiente:

- .1 recomendar que cada Administración examine todos los proyectos de escala de práctico que haya aprobado y determine si cumplen las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS;
- .2 pedir a la IMPA que facilite información detallada a los Subcomités DE y NAV sobre las escalas específicas por las que deben "subir" sus miembros que no se ajusten a las normas del Convenio SOLAS. Debería alentarse a la IMPA a que pidiera a las organizaciones que forman parte de ella que facilitaran la información indicada *supra* a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en los puertos en los que presten servicio de practicaaje;
- .3 pedir a las organizaciones de propietarios de buques (ONG de la OMI) que alienten a sus miembros a que examinen las escalas de práctico en sus buques con miras a determinar si cumplen las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS; y
- .4 impartir instrucciones al Subcomité FSI para que adopte las medidas oportunas a fin de alentar a las organizaciones encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto a incluir oficialmente las escalas de práctico como parte del equipo de seguridad que los funcionarios encargados de dicha supervisión examinan en el marco de una inspección del Estado rector del puerto.

15.9 El Subcomité examinó también el documento NAV 55/15/2 (Panamá), en el que se proponen modificaciones del texto del informe elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia (NAV 55/15, anexos 1 y 2), en relación con las prescripciones actuales del canal de Panamá sobre los medios para el transbordo de prácticos.

15.10 La delegación de Noruega manifestó su inquietud sobre el ángulo máximo de inclinación para la escala inclinada cuando se utilice junto con la escala de práctico en buques con amplias gamas de calado, lo cual podría tener como consecuencia un ángulo de inclinación tan bajo como 25°.

15.11 La delegación de Panamá informó al Subcomité de que la cuestión se había examinado y resuelto en consulta con el Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia.

15.12 El observador de INTERTANKO se refirió a la cuestión planteada por la IACS en el MSC 86 sobre el párrafo 3.1 (Emplazamiento) de la circular MSC.1/Circ.1331: "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco". INTERTANKO opinó que esto estaba en conflicto con el párrafo 3.3.1.2 del anteproyecto de texto de la regla V/23. En consecuencia, INTERTANKO pidió al Subcomité que encargara al Grupo de redacción que examinara también esta cuestión y propusiera un texto adecuado para que lo examinara el Subcomité. La propuesta de INTERTANKO contó con el respaldo general.

Constitución del Grupo de redacción

15.13 Tras las deliberaciones preliminares, de las que se informa en los párrafos 15.1 a 15.12 *supra*, el Subcomité constituyó un Grupo de redacción sobre los medios para el transbordo de prácticos y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el Pleno y las observaciones y propuestas formuladas en él, así como las decisiones pertinentes de otros órganos de la OMI (punto 2), realizara las tareas siguientes:

- .1 examinar todos los documentos presentados dentro del punto 15 del orden del día (NAV 55/15, NAV 55/15/1 y NAV 55/15/2) sobre el incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos, incluido el párrafo 3.1 de la circular MSC.1/Circ.1331 y, utilizando los anexos del documento NAV 55/15 como documento de base, ultimar los proyectos de texto de las propuestas de enmienda a la regla V/23 del Convenio SOLAS y a la resolución A.889(21), según proceda, y formular recomendaciones para su examen y aprobación por el Pleno;
- .2 tener en cuenta el papel de las orientaciones sobre el factor humano actualizadas en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 15.7), incluido el proceso de análisis del factor humano (PAFH), que se indica en la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346, en todos los aspectos de los puntos examinados; y
- .3 presentar un informe al Pleno el jueves 30 de julio de 2009 para que lo examine.

Informe del Grupo de redacción

15.14 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de redacción (NAV 55/WP.7), el Subcomité (con respecto a los párrafos 3.1 a 4.1 y los anexos 1 y 2) adoptó las medidas que se indican a continuación.

EXAMEN DE LA REGLA V/23 DEL CONVENIO SOLAS Y DE LA RESOLUCIÓN A.889(21)

15.15 El Subcomité refrendó el proyecto de texto revisado de las propuestas de enmienda a la regla V/23 del Convenio SOLAS sobre medios para el transbordo de prácticos, que figura en el anexo 16, con miras a su aprobación por el MSC 87 y a su adopción por el MSC 88.

15.16 El Subcomité refrendó el proyecto de texto revisado de las propuestas de enmienda a la resolución A.889(21) acerca de la recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos, que figura en el anexo 17, con miras a su aprobación por el Comité y a su presentación a la vigésima séptima Asamblea para su adopción.

15.17 La delegación de las Islas Cook preguntó si era posible agilizar la implantación de enmiendas que contemplan una cuestión de la importancia de los medios para el transbordo de prácticos.

15.18 La Secretaría explicó que para aprobar y adoptar enmiendas al texto de un convenio es necesario observar ciertos procedimientos jurídicos. No obstante, la Secretaría investigaría la posibilidad de publicar una circular MSC que recomiende su implantación temprana.

EXAMEN DE LA CIRCULAR MSC.1/Circ.1331: DIRECTRICES PARA LA CONSTRUCCIÓN, INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN/RECONOCIMIENTO DE LOS MEDIOS DE EMBARCO Y DESEMBARCO

15.19 A raíz de la intervención de INTERTANKO sobre los medios de embarco y desembarco, el Subcomité opinó que era necesario introducir enmiendas consiguientes en el párrafo 3.1 de la circular MSC.1/Circ.1331: "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco", y acordó el texto siguiente:

"3.1 Emplazamiento

Salvo cuando una escala real se utilice junto con la escala de práctico para cumplir las prescripciones de la regla V/23.3.3.2, Siempre que sea posible, los medios de embarco y desembarco deberían estar situados, siempre que sea posible, lejos de las zonas de trabajo y no deberían colocarse en lugares en los que pueda haber cargas suspendidas o pesos colocados en alto."

15.20 El Subcomité refrendó el texto enmendado del párrafo 3.1 de la circular MSC.1/Circ.1331: "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco", y lo remitió al Comité para que lo examinara y adoptara las medidas oportunas.

15.21 Por consiguiente, se invitó al Comité a que suprimiera el punto "Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos" del programa de trabajo del Subcomité, dado que se había ultimado esta labor.

16 ANÁLISIS DE SINIESTROS

16.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había decidido que el punto "Análisis de siniestros" debería permanecer en el programa de trabajo de los subcomités.

16.2 El Subcomité tomó nota de que en el presente periodo de sesiones no se habían presentado documentos y de que ni el Subcomité FSI ni ningún otro órgano técnico de la Organización habían remitido documentos para su examen y, en consecuencia, acordó aplazar el examen de esta cuestión hasta el NAV 56.

17 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

17.1 El Subcomité recordó que, a fin de facilitar 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 comités y, si procedía, a los subcomités pertinentes. A tal efecto, el MSC 78 había acordado mantener con carácter indefinido 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 correspondientes periodos de sesiones.

17.2 El Subcomité recordó también que el NAV 52 y 53 habían examinado propuestas de interpretaciones unificadas de la IACS que posteriormente fueron aprobadas y distribuidas en las circulares MSC.1/Circ.1224: "Interpretaciones unificadas del capítulo V del Convenio SOLAS" y MSC.1/Circ.1260: "Interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes" por el MSC 82 y el MSC 84, respectivamente.

17.3 El Subcomité también recordó que la IACS había tenido la intención de presentar un documento al NAV 54 pero se le había pasado el plazo. Sin embargo, el observador de la IACS informó al Subcomité de que dicha organización presentaría propuestas de interpretaciones unificadas pertinentes de la IACS al NAV 55.

Aclaración sobre el ámbito de aplicación de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS

17.4 El Subcomité examinó el documento NAV 55/17 (IACS), que trata de la cuestión de aclarar el significado de la prescripción que estipula que "el costado del buque será visible desde el alerón del puente" de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS, a fin de lograr un entendimiento común sobre la implantación de esta regla. El principal propósito de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS es que el oficial de navegación pueda ver el costado del buque desde el alerón del puente a fin de poder:

- .1 maniobrar el buque en condiciones de seguridad cerca de otros buques u objetos;
- .2 poner a flote y recuperar los botes salvavidas; y
- .3 recibir al práctico y tomar provisiones y combustible líquido en condiciones de seguridad, etc.

A este respecto, la circular MSC/Circ.982 recomendaba que los alerones del puente deberían extenderse hasta el límite de la manga del buque. Sin embargo, algunos tipos de buques como los remolcadores, los buques de suministro mar adentro, los buques de rescate, los buques de trabajo (por ejemplo las grúas flotantes) etc., presentaban problemas especiales para ajustarse a lo dispuesto en la recomendación estricta de la circular MSC/Circ.982, debido a sus funciones especiales y sus características de funcionamiento, que requerían con frecuencia maniobras cerca de otros buques u objetos. Al efectuar dichas operaciones, si los alerones del puente se extendían hasta la manga máxima del buque o casi hasta ella, podrían darse casos, que de hecho se habían producido, de que los alerones del puente entraran en contacto con otros buques u objetos.

17.5 El Subcomité concordó con la opinión de la IACS y dio su conformidad al proyecto de circular MSC sobre las interpretaciones unificadas de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS relacionada con la visibilidad desde el puente de navegación, que figura en el anexo 18, a fin de presentarlo al MSC 87 para su aprobación.

17.6 El Subcomité también recordó que el NAV 50 había examinado de manera preliminar la propuesta de la IACS (MSC 78/22/1, anexo 7) respecto de la interpretación unificada SC 139 de la IACS, que trata de la visibilidad desde el puente, e invitó a los Miembros a que presentaran observaciones y propuestas detalladas respecto de esta cuestión. El NAV 51 tomó nota de que la IACS no había presentado documentos y de que esta organización había informado de que presentarían las interpretaciones unificadas pertinentes al NAV 52. Posteriormente, la IACS había presentado dos documentos al NAV 52 sobre distintas cuestiones, aunque no volvieron a presentar la interpretación unificada SC 139 al NAV 53 ni al NAV 54.

17.7 El observador de la IACS también informó al Subcomité de que presentarían cualquier otra propuesta pertinente sobre interpretaciones unificadas de la IACS al NAV 56, incluida la interpretación SC 139.

18 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL NAV 56

18.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había acordado que la decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité no implicaba que el Comité estuviera de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta y que el examen detallado de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de las prescripciones y recomendaciones adecuadas deberían dejarse a cargo del subcomité pertinente.

18.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había acordado ampliar el punto existente del programa de trabajo titulado "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y de los RDT-S" a fin de examinar la propuesta presentada en el documento MSC 82/22/18 (Egipto), y había incrementado el número de periodos de sesiones necesarios para ultimar este punto del programa de trabajo a tres periodos de sesiones.

18.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 85 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica" y había asignado cuatro periodos de sesiones para su ultimación.

18.4 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 86 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité los siguientes puntos de alta prioridad:

- .1 "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad", y había fijado 2010 como fecha prevista para su ultimación, en colaboración con el Subcomité STW, al que nombró coordinador;
- .2 "Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga de 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988", había fijado 2011 como fecha prevista para su ultimación, había asignado la tarea de coordinador al Subcomité SLF y había encargado al NAV 55 que incluyera el punto en el orden del día provisional para el NAV56;
- .3 "Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación", había fijado 2013 como fecha prevista para su ultimación y había encargado al NAV 55 que lo incluyera en el orden del día provisional para el NAV 56; y
- .4 "Enmiendas al sistema mundial de radionavegación", había fijado 2011 como fecha prevista para su ultimación y había encargado al NAV 55 que lo incluyera en el orden del día provisional para el NAV 56.

18.5 Teniendo en cuenta los avances logrados en el periodo de sesiones actual, las decisiones del MSC 85 y del MSC 86 y 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 56 (NAV 55/WP.3), enmendado basado en los aprobados por el MSC 86 (NAV 55/2/2, anexos 2 y 3), que se reproduce en el anexo 19, a fin de que el Comité lo examine y lo apruebe. Al examinar el programa de trabajo, el Subcomité invitó al Comité a que tuviera a bien:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, dado que se ha concluido la labor sobre los mismos:
 - .1.1 punto A.2 Elaboración de Directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente 2009
 - .1.2 punto A.5 Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar 2009
 - .1.3 punto A.6 Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA 2009
 - .1.4 punto A.8 Revisión de las orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA 2009
 - .1.5 punto A.9 Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos 2009
- .2 prorrogar el plazo para la ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .1.1 punto A.1 Cuestiones relacionadas con la UIT 2011
 - .1.2 punto A.1.1 Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R 2011
 - .1.3 punto A.4 Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje 2010
 - .1.4 punto A.7 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS 2010

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

18.6 El Subcomité previó que es posible que en el NAV 56 se constituyan grupos de trabajo sobre los siguientes temas:

- .1 Organización del tráfico marítimo;
- .2 Cuestiones técnicas; y
- .3 Navegación electrónica.

Plan de acción de alto nivel de la Organización: situación de los resultados previstos para el bienio 2008-2009 y propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011

18.7 El Subcomité recordó que bajo el punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI) la Secretaría había presentado información sobre las medidas adoptadas en el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

18.8 El Subcomité también recordó que, en el contexto de las solicitudes de la Asamblea incluidas en la resolución A.989(25), Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013) y en la resolución A.990(25), "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009", el MSC 84 había encargado a la Secretaría que presentara la información sobre el examen de los avances logrados en la implantación de Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2008-2009 y que elaborara propuestas para el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011 como pueda actualizarse según los resultados del MSC 86, a fin de presentarlos al C 102.

18.9 El Subcomité también recordó que el MSC 86 tras examinar el documento MSC 86/23/5 (Secretaría) que trata de la situación de los resultados de la labor de los Comités para el bienio 2008-2009 en el contexto de los resultados que figuran en la resolución A.990(25) y las recomendaciones formuladas durante la reunión de Presidentes (MSC 86/WP.11) había refrendado el estado de los resultados previstos del MSC para el bienio actual, que figura en el anexo 26 del documento MSC 86/26, que incluye actualizaciones introducidas por el Presidente y la Secretaría autorizadas por el Comité teniendo en cuenta los resultados de la labor del MSC 86, a fin de presentarlos al C 102.

18.10 El Subcomité tomó nota de que el Comité, tras examinar el documento 86/23/16 (Secretaría), en el que se proponen modificaciones a los resultados previstos de la labor de los Comités para el bienio 2010-2011 que tienen en cuenta los avances de los Subcomités durante el bienio en curso y las recomendaciones formuladas por la reunión de Presidentes (MSC 86/WP.11) refrendó las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011 que figuran en el anexo 27 del documento MSC 86/26, que incluye actualizaciones introducidas por el Presidente y la Secretaría autorizadas por el Comité, en las que se tienen en cuenta los resultados de la labor del MSC 86, a fin de presentarlos al C 102, y pidió a la Secretaría que presente todas las modificaciones a las propuestas que figuran en el anexo que surjan de la labor del NAV 55 y el DSC 14 al CWGSP 9 o al C/ES.25 según proceda.

18.11 El Subcomité también tomó nota de la información de la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009 y el bienio 2010-2011 pertinentes para la labor del Subcomité, que figuran en el anexo 20, a fin de presentarlo al MSC 87 para que lo examine y adopte medidas, según proceda.

Fecha del próximo periodo de sesiones

18.12 El Subcomité también tomó nota de que está previsto provisionalmente que el 56º periodo de sesiones del Subcomité se celebre del 26 a 30 de julio de 2010 en la sede de la OMI.

19 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010

19.1 De conformidad con las regla 16 del Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. J. M. Sollosi (Estados Unidos) Presidente y al Sr. Raja Datuk Malik (Malasia), Vicepresidente, ambos para 2010.

20 OTROS ASUNTOS

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

20.1 El Subcomité recordó que el NAV 54:

- .1 había examinado el documento NAV 54/24 (Secretaría), que en su anexo contiene la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio que son competencia del Subcomité NAV y que el MSC 83 le había pedido que examinara;
- .2 teniendo en cuenta la extensa lista del anexo del documento NAV 54/24, que contiene 169 instrumentos de carácter no obligatorio, había acordado aprobar que la lista que figura en el anexo del documento NAV 54/24 es la lista de documentos pertinentes;
- .3 había acordado que en ese periodo de sesiones no se disponía de suficiente tiempo para examinar detenidamente la lista completa de instrumentos de carácter no obligatorio que son de su competencia y que era necesario contar con expertos que examinaran esos documentos en profundidad y estudiaran la necesidad de revisar o suprimir algunos de ellos; y
- .4 había decidido constituir un grupo de trabajo por correspondencia que examinara la lista durante el lapso interperiodos.

20.2 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 55/20 (Reino Unido) que contiene las recomendaciones y observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia respecto de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes que son competencia del Subcomité NAV. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo técnico sobre las cuestiones de las normas de rendimiento y al Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo relacionado con cuestiones operacionales a fin de que lo estudien detenidamente.

Mandato para el Grupo de trabajo técnico y para el Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

20.3 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que examinara en detalle los números 7, 9, 11, 12, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 25, 31, 34, 37, 41, 44, 45, 48, 49, 52, 53, 67, 68, 69, 70, 82, 91, 94, 95, 98, 100, 111, 123, 124, 126, 127, 134, 135, 136, 138, 140, 144 y 162 del documento NAV 55/20, y al Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo que examinara los números 13, 18, 22, 32, 92, 104, 110, 121, 122, 125, 130, 131, 132, 133, 145, 146, 147, 150 y 166 del documento NAV 55/20, a fin de que formularan observaciones y recomendaciones al respecto, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno.

Informes del Grupo de trabajo técnico y del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

20.4 El Subcomité examinó las partes pertinentes de los respectivos informes del Grupo de trabajo técnico y del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo (NAV 55/WP.4, párrafo 8.1 y NAV 55/WP.2, párrafos 9.2 y 9.3 y anexo 12) y tomó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

20.5 El Subcomité destacó las siguientes cuestiones:

- .1 N° 37 – resolución A.708(17) – Visibilidad y funciones en el puente de navegación: Se observó que no se habían trasladado todas las cuestiones recogidas en esta resolución al capítulo V del Convenio SOLAS y que, por consiguiente, debería mantenerse la resolución;
- .2 N° 68 – anexo 1 de la resolución MSC.64(67) – Recomendaciones sobre normas de funcionamiento nuevas y enmendadas de los sistemas integrados de puente (SIP): Se observó que esta recomendación quedaría obsoleta tras la adopción de las Directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración (véanse los párrafos 3.2 a 3.4 y el anexo 1);
- .3 N° 91 – MSC/Circ.563 – Unificación de los símbolos de las APRA: Se observó que, tras la aprobación por el MSC 85 el año pasado, se había distribuido una adición a la circular SN/Circ.243;
- .4 N° 111 – MSC/Circ.1061 – Orientaciones sobre el uso operacional de los sistemas integrados de puente (SIP): se observó que esta circular ya no estaba sometida a examen y que la frase "actualmente sometidas a examen" podría suprimirse;
- .5 N° 122 – SN/Circ.62 – Recomendaciones relativas al marcado de las instalaciones fijas mar adentro: se observó que la referencia al documento de la AISM para el marcado de las instalaciones mar adentro era IALA O-134;
- .6 N° 163 – A.706(17) – Servicio mundial de radioavisos náuticos, enmendado: se observó que las circulares MSC/Circ.685, MSC/Circ.750 y MSC/Circ.957 habían sido sustituidas por la circular MSC.1/Circ.1288; y
- .7 se observó asimismo que la resolución A.705(17): "Recomendaciones acerca de la difusión de información sobre seguridad marítima", se había enmendado mediante la circular MSC/Circ.1287.

20.6 El Subcomité encargó a la Secretaría que tomara las medidas adecuadas respecto de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes que son competencia del Subcomité NAV.

Revisión del formato de notificación de la situación de los buques

20.7 El Subcomité tomó nota de que, durante el NAV 53, la delegación del Irán (República Islámica del) había expresado cierta inquietud en el Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo respecto de la notificación de la situación de los buques mediante ondas métricas, a pesar de que la misma información está disponible mediante el SIA, y que había recibido el apoyo de varias delegaciones. Sin embargo, algunas delegaciones del mismo Grupo de trabajo apoyaron la idea de notificar la situación mediante ondas métricas a pesar de que se disponga de este dato y de aún más información a través del SIA, por la razón de que era la mejor manera para que el operador del STM pueda asegurarse de la presencia del oficial de guardia en el puente y para evitar que el puente quede sin dotación en zonas de alto riesgo. Durante el NAV 53 se solicitó a los Gobiernos Miembros que examinaran y sometieran a revisión, según fuera necesario, sus sistemas de notificación obligatoria de la situación de los buques a fin de no duplicar la información y de limitar los elementos del formato de notificación a los que no están disponibles a través del SIA u otras fuentes.

20.8 El Subcomité examinó el documento NAV 55/20/1 (República Islámica del Irán) y se mostró dividido a partes iguales en esta cuestión. El Subcomité reconoció que la propuesta de reducir la carga que supone la notificación por voz a los oficiales de guardia incluía la simplificación del modelo de notificación y tomó nota de que era necesario encontrar un equilibrio entre la notificación de voz y las notificaciones automatizadas.

20.9 En consecuencia, el Subcomité decidió remitir el documento NAV 55/20/1 al Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, presentara observaciones y recomendaciones.

Informe del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

20.10 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo (NAV 55/WP.2, párrafos 9.4 a 9.12), y adoptó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

20.11 El Subcomité agradeció los esfuerzos realizados por la República Islámica del Irán para fomentar la utilización del SIA como herramienta útil para proporcionar la información exigida en los dispositivos de notificación internacional. El Subcomité también reconoció que debería evitarse la duplicación de la notificación cuando sea posible y que la información correcta del SIA contribuiría a reducir la incertidumbre y los errores de interpretación cuando se transmite información importante para la seguridad en las comunicaciones de los buques a tierra.

20.12 No obstante, el Subcomité acordó que la propuesta de la República Islámica del Irán, a pesar del apoyo manifestado por algunos Estados Miembros, se adelanta a la práctica. La mayoría opinó que sería prematuro implantarla en estos momentos, ya que un número considerable de buques aún transmiten información del SIA errónea.

20.13 El Subcomité llegó a la conclusión de que los datos del SIA tienen por el momento un carácter complementario y resultan útiles para comprobar la información facilitada por los buques. Por consiguiente, el Subcomité no pudo mostrarse de acuerdo con la propuesta en este periodo de sesiones y estimó que la revisión del formato de notificación de la situación de los buques y de los procedimientos relacionados quizás sea posible una vez que se haya implantado la estrategia de navegación electrónica y sus futuras aplicaciones.

Funcionamiento del sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente

20.14 El Subcomité recordó que las normas de funcionamiento para el sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS) fueron adoptadas por el MSC 75 y que, recientemente, el MSC 86 había adoptado prescripciones sobre el equipo que se debe transportar para el sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2011.

20.15 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 55/20/2 (Dinamarca y Reino Unido), que trata del funcionamiento del sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS) incluida su función de reinicialización, y opinó que la propuesta era viable.

20.16 El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo técnico para que lo examine a fondo respecto de la función de reinicialización del sistema de alarma para la navegación en el puente.

Informe del Grupo de trabajo técnico

20.17 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4, párrafos 8.2 y 8.3) y adoptó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

20.18 El Subcomité hizo suya la opinión de Dinamarca y el Reino Unido acerca de los tres métodos para desarrollar la función de reinicialización descritos en las normas de funcionamiento del BNWAS incluidas en la resolución MSC.128(75):

- .1 una sola acción del operador desde un dispositivo que sea parte integrante del BNWAS, por ejemplo un botón de accionamiento manual o una pantalla táctil;
- .2 acciones externas procedentes de otros aparatos capaces de registrar la actividad física, por ejemplo sensores que detecten preferiblemente la presencia de los movimientos de un ser humano o almohadillas de presión en el suelo que detecten el movimiento de un humano; o
- .3 acciones externas procedentes de otros aparatos capaces de registrar el estado mental de alerta del oficial de guardia, por ejemplo sensores de reconocimiento de voz o cambios en el funcionamiento de los controles manuales del equipo del puente.

20.19 El Subcomité tomó nota asimismo de que las normas de funcionamiento del BNWAS definen tres modos de funcionamiento:

- .1 Automático (entrará automáticamente en funcionamiento siempre que se active el sistema de control del rumbo o de la derrota y quedará inactivo al desconectarse dicho sistema);
- .2 Conexión manual (en funcionamiento constante); y
- .3 Desconexión manual (no funciona en ninguna circunstancia).

si bien la regla V/19.2.2.3 del Convenio SOLAS exige que el BNWAS esté en funcionamiento siempre que el buque se encuentre en el mar. Por consiguiente, el modo automático de la norma de funcionamiento no es utilizable en un buque regido por el Convenio SOLAS. Se consideró que no sería posible cambiar las normas de funcionamiento antes de la fecha de entrada en vigor de las prescripciones de transporte (1 de julio de 2011). Por consiguiente, a fin de ajustarse a las normas de funcionamiento, el equipo incluirá la modalidad automática, a pesar de que esta modalidad de funcionamiento no debería utilizarse en buques sujetos al Convenio SOLAS.

20.20 Se invitó a los Gobiernos Miembros a que tomaran nota de esta información.

Examen de la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS, referente a llevar a bordo una lámpara de señales diurnas

20.21 El Subcomité tomó nota de que el STW 40 había aprobado el informe de la reunión especial interperiodos del Grupo de trabajo sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación (STW 40/7/3) en general y, en particular, había invitado al Comité a que encargara al NAV 55 que sometiera a examen la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS referente a llevar a bordo una lámpara de señales diurnas y que diera su asesoramiento al STW 41. El MSC 86 dio las instrucciones oportunas al NAV 55.

20.22 El Subcomité también tomó nota de que la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS referente a llevar a bordo una lámpara de señales diurnas, en su versión actual, dice lo siguiente:

"2.2 Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 y los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, además de lo prescrito en el párrafo 2.1, estarán equipados con:

- .2 una lámpara de señales diurnas u otro medio para comunicarse mediante señales luminosas mediante el día y la noche cuya fuente de energía eléctrica no dependa únicamente del suministro eléctrico del buque."

20.23 El Subcomité opinó que la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS debería mantenerse sin cambios, y también los requisitos de formación actuales del Convenio y el Código de Formación. Se encargó a la Secretaría de transmitir los resultados al STW 41.

Examen del Anexo IV del Reglamento de abordajes y el apéndice 1 del Código internacional de señales, en los que se prescribe que la señal de socorro SOS se envíe mediante una lámpara de señales

20.24 El Subcomité tomó nota de que el STW 40 había aprobado el informe de la reunión especial interperiodos del Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación (STW 40/7/3) en general y, en particular, había invitado al Comité a que diera instrucciones al NAV 55 de someter a revisión al anexo IV del Reglamento de Abordajes y el apéndice 1 del Código internacional de señales, en los que se prescribe que la señal de socorro SOS se envíe mediante una lámpara de señales con el propósito de suprimir los requisitos de formación relativos al envío de señales visuales por código Morse en el Convenio de Formación, y que diera su asesoramiento al STW 41. El MSC 86 dio las correspondientes instrucciones al NAV 55.

20.25 El Subcomité también tomó nota de que el Anexo IV del Reglamento de Abordajes también se incluya en el apéndice 1 del Código internacional de señales, dado que trata de señales de socorro que utilizadas o expuestas, juntas o por separado, indican socorro y necesidad de asistencia.

20.26 El Subcomité también tomó nota de que las enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes fueron adoptadas por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones mediante la resolución A.1004(25), y que éstas entrarían en vigor el 1 de diciembre de 2009. En segundo lugar, en el anexo IV del Reglamento de abordajes se sigue prescribiendo, en relación con las señales de peligro que una de ellas consista en el grupo ...- - -... (SOS) del código Morse, enviada por cualquier método de señalización. Por lo tanto, es necesario mantener los requisitos de formación relativos a la señalización visual mediante el código Morse.

20.27 El Subcomité opinó que era importante que los navegantes adquirieran y mantuvieran conocimientos para reconocer los caracteres Morse, incluidas las señales de una letra del Código Internacional de Señales. No obstante, no era necesario demostrar suficiencia en la transmisión/recepción de señales en código Morse. Se encargó a la Secretaría que pusiera esta conclusión en conocimiento del STW 41.

Examen preliminar del proyecto de texto revisado de la resolución de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21))

20.28 El Subcomité tomó nota de que en el STW 40, el Grupo de trabajo pertinente había tomado nota de que el Subcomité NAV también debería examinar el proyecto de texto revisado de la resolución A.890(21), enmendada, desde el punto de vista operacional. En consecuencia, el STW 40 invitó al Comité a que:

- .1 encargara al NAV 55 que examine de forma preliminar el anteproyecto de texto revisado de la resolución de la Asamblea que recoge los principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21), enmendada); y
- .2 incluyera el punto del programa de trabajo titulado "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad" en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del NAV 56.

20.29 El Subcomité tomó nota de que el MSC 86 le había dado estas instrucciones, y también de que este subpunto se incluiría en el orden del día provisional del NAV 56, y de que se pensaba examinar los aspectos operacionales del anteproyecto de resolución de la Asamblea revisada desde el en el Pleno durante el presente periodo de sesiones, y posteriormente en detalle durante el NAV 56 en un grupo de redacción.

20.30 El Subcomité opinó que el anteproyecto de resolución de la Asamblea revisado, titulado "Principios relativos a la dotación de seguridad" (resolución A.890(21), enmendada), parecía estar bien redactado. Sin embargo, en relación con el apéndice y el anexo 5, el Subcomité convino en introducir las siguientes enmiendas:

- .1 "APÉNDICE [...]. Expedido en virtud de las disposiciones de la regla V/14-b) ~~.2~~".
- .2 "Anexo 5, sección 1.2 [...]. Es necesario en esta propuesta que se tengan en cuenta las prescripciones de los anexos 2 y 3 en el contexto de las funciones del buque que estén relacionadas con la gestión de la seguridad, la protección marítima y la protección del medio marino."
- .3 "Anexo 5, sección 2.2 [...]. Tras haber evaluado y aprobado la propuesta, la Administración debería publicar un documento relativo a la dotación mínima de seguridad que incluya las prescripciones y condiciones especiales [respaldado por una evaluación de la dotación mínima de seguridad]."

20.31 Se encargó a la Secretaría que transmitiera estos resultados al Subcomité STW y también que incluyera este punto del programa de trabajo en el orden del día provisional para el NAV 56.

Examen de la regla V/19 del Convenio SOLAS en relación con la presentación de las zonas de sombra de los radares en el puente

20.32 El Subcomité recordó que el DE 52 había tomado nota del documento DE 52/20/8 (Francia) sobre las discrepancias entre lo dispuesto en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007, y el capítulo V del Convenio SOLAS en cuanto al diagrama de las zonas

de sombra de los radares que debe estar a la vista en el puente. El DE 52 tomó nota de que esta cuestión estaba relacionada con la navegación y por consecuencia no era de su competencia, por lo cual remitió el documento al Subcomité NAV para que lo examinara.

20.33 El Subcomité examinó el documento DE 52/20/8 (Francia). Francia opina que la resolución A.997(25) estipula que las Administraciones deben confirmar que los sectores de sombra de los radares se deben poder visualizar en el puente. La resolución A.997(25) apoya esta prescripción mediante una referencia a la regla V/19 del Convenio SOLAS. Sin embargo dicha regla no contiene disposiciones respecto de los sectores de sombra de los radares. La intención de Francia era armonizar estos dos textos.

20.34 El Subcomité tomó nota de que en la resolución A.997(25) se hace referencia a un cuadro de desvíos residuales para el compás magnético y que el diagrama de los sectores de sombra de la instalación de radar figuran en los siguientes lugares:

- .1 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el certificado de seguridad del equipo para buques de carga (reconocimientos iniciales)
Sección 1.1.5.8
- .2 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el certificado de seguridad del equipo para buque de carga (reconocimientos anuales)
Sección 1.2.1.25
- .3 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el certificado de seguridad para buques de pasaje (reconocimientos iniciales)
Sección 5.1.3.10
- .4 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el certificado de seguridad para buques de pasaje (reconocimientos de renovación)
Sección 5.2.1.29

20.35 El Subcomité también tomó nota de que la práctica normal de todas las administraciones es expedir notas de orientación cuyo objetivo primario es orientar a los inspectores que llevan a cabo inspecciones de instalaciones de equipo de navegación exigido en virtud de la regla V/19 del Convenio SOLAS. Estas notas también indican a los propietarios de buques, capitanes y tripulaciones, constructores de buques y compañías instaladoras las prescripciones que deben cumplir ciertos buques a fin de ajustarse a las "reglas".

20.36 El Subcomité también tomó nota de que se exigía a todos los buques llevar un cuadro de desvíos residuales para el compás magnético y un diagrama de los sectores de sombra de la instalación de radar. La regla V/19 del Convenio SOLAS en su versión actual no contiene disposiciones relacionadas con la visualización en el puente de un cuadro de desvíos residuales para el compás magnético ni un diagrama de sectores de sombra de un radar. La buena práctica marinera común es llevarlo a cabo en todos los buques, por lo cual no existe una necesidad específica de enmendar la regla V/19 del Convenio SOLAS o si de hecho se considerara necesario también sería necesario asegurarse de que en la regla V/19 del Convenio SOLAS se incluya una disposición correspondiente para visualizar un cuadro de desvíos residuales para el compás magnético.

20.37 El Subcomité opinó que no era necesario enmendar la regla V/19 del Convenio SOLAS para visualizar los sectores de sombra de los radares.

Sistema mundial de radionavegación

20.38 El Subcomité tomó nota con interés de la información proporcionada por la Secretaría (NAV 55/INF.2) respecto del sistema mundial de navegación. En julio de 2008 se efectuó un intercambio de comunicaciones entre el comandante del Servicio de guardacostas de los Estados Unidos, el Sr. Thad W. Allen y el Secretario General en relación con el servicio normalizado de determinación de la situación (SPS del sistema mundial de determinación de la situación (GPS) del sistema mundial de radionavegación. El Gobierno de los Estados Unidos planeaba tomar todas las medidas necesarias para el futuro previsible a fin de mantener la integridad, fiabilidad y disponibilidad del STS del GPS y preveía poder dar como mínimo un aviso de seis años antes del cese del funcionamiento del GPS o de la eliminación del STS del GPS.

20.39 El observador de la ICS pidió a la delegación de los Estados Unidos que aclarara el informe reciente de la General Accountability Office (GAO) sobre la reducción de la capacidad de la constelación del GPS en 2011.

20.40 La delegación de los Estados Unidos declaró que había habido varios informes de prensa inexactos sobre el estado de la constelación GPS tras la publicación de un informe reciente de la GAO el 30 de abril de 2009, en el que se indicaron problemas sobre la existencia de un número insuficiente de satélites en el proyecto para mantener la constelación. El GPS seguía siendo un programa muy sólido, que disponía del mayor número de satélites en buen estado y presentaba el mejor funcionamiento general de constelación conocido. Los Estados Unidos seguían teniendo una confianza muy alta en que la constelación GPS continuaría funcionando bien en el futuro próximo. La constelación estaba sometándose a un proceso activo de modernización, y los Estados Unidos tenían previsto invertir seis mil millones de dólares en el sistema GPS en los próximos cinco años, lo que incluiría el lanzamiento de dos satélites nuevos el año que viene para reforzar los otros 30 que están funcionando en la actualidad y se encuentran en órbita. Además de esos 30 satélites, había otros tres satélites residuales que podrían reactivarse en un periodo comprendido entre diez días y dos semanas. Sólo 21 satélites operativos de 24 esferas en órbita eran necesarios para facilitar una precisión óptima en cuanto a determinación de la situación y cumplían la norma de funcionamiento defendida por el Gobierno de los Estados Unidos. En la actualidad había un número considerable de satélites "de reserva en órbita". La próxima generación de satélites, GPS III, estaba desarrollándose en la actualidad, y su primer lanzamiento estaba previsto para 2014. Si bien algunos satélites habían rebasado su vida útil de proyecto, el Gobierno de los Estados Unidos había gestionado tradicionalmente el sistema GPS de manera muy eficaz manteniendo los satélites más viejos en uso bastante después de que agotaran sus vidas útiles de proyecto (prolongándola a más del doble) y continuaría utilizando esta práctica. Los Estados Unidos reconocieron que el GPS era un servicio mundial omnipresente del que el mundo entero dependía cada vez más. Constituía un bien mundial muy valioso que no podía fallar y, de hecho, no había ningún peligro de que lo hiciera. Los Estados Unidos no preveían una pérdida de servicio ni en el futuro cercano ni en el lejano.

Precauciones en el uso de las cartas náuticas en aguas de Groenlandia

20.41 El Subcomité tomó nota con interés de la información proporcionada por Dinamarca (NAV 55/INF.6) en relación con precauciones en el uso de cartas náuticas en las aguas de Groenlandia en lo que hace a imprecisiones en las cartas de papel debido a la ubicación incorrecta de la línea de la costa, el dátum geográfico y los reconocimientos hidrográficos. Incluye información sobre el uso de cartas náuticas electrónicas (CNE) en las aguas costeras de Groenlandia.

Ayudas a la navegación basadas en el SIA (AaN SIA)

20.42 El Subcomité tomó nota con interés de la información proporcionada por Dinamarca (NAV 55/INF.7) respecto de un estudio llevado a cabo en Dinamarca sobre experiencias obtenidas con las pruebas de las AaN del SIA. Se buscaba resumir las experiencias más importantes obtenidas y las cuestiones planteadas también con referencia a un nuevo punto del programa de trabajo propuesto (MSC 86/23/7) para que el Subcomité a fin de elaborar nuevos símbolos para las AaN del SIA. Las herramientas como las AaN del SIA virtuales o sintéticas, los símbolos utilizados en la circular SN/Circ.214, un diamante con un símbolo de mira, fueron evaluadas junto con los servicios de mensaje de texto relacionados con la seguridad del SIA.

20.43 Las delegaciones de Suecia y Australia y los observadores de la AISM y la OHI felicitaron a Dinamarca por el estudio que había realizado sobre las pruebas AaN del SIA. El observador de la AISM informó al Subcomité de que dicha Asociación estaba organizando un seminario sobre el asunto para enero de 2010 y de que sus resultados se comunicarían al NAV 56.

Cartas náuticas electrónicas (CNE) para las Islas Cook

20.44 La delegación de las Islas Cook informó al Subcomité de que se había notificado a su Gobierno que estaban elaborándose cartas náuticas electrónicas (CNE) para la región del Pacífico sur y que dichas cartas estarían disponibles antes de la implantación de las prescripciones que hacen obligatorio llevar SIVCE a bordo. Las Islas Cook quisieron que quedara constancia de su agradecimiento a la OHI y a los Servicios hidrográficos del Reino Unido y Francia.

Expresiones de agradecimiento

20.45 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. André-Yves Legroux (Francia) (jubilación);
- Sr. Efthimios Liberopoulos (Grecia) (regreso a su país);
- Sr. Ko Koiso (Japón) (regreso a su país);
- Sra. Liliana Fernández (Panamá) (terminación de sus funciones);
- Sr. Ki-tack Lim (República de Corea) (regreso a su país);
- Sr. Steve Godsiff (Reino Unido) (jubilación); y
- Sr. Richard Leslie (IACS) (jubilación).

21 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

21.1 Se invita al Comité, en su 87º periodo de sesiones, a que:

- .1 de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), adopte:
 - .1 los nuevos dispositivos de separación del tráfico en "Adlergrund" y en "Stupska Bank" (párrafo 3.36 y anexo 1);
 - .2 los tres nuevos dispositivos de separación de tráfico en las aguas que rodean a la isla de Gotland, incluido el cambio de nombre del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de la isla de Gotland" por "North Hoburgs bank" (párrafo 3.37 y anexo 1);
 - .3 el nuevo dispositivo de separación del tráfico y las medidas de organización del tráfico conexas "En la zona de la costa sudoeste de Crimea" (párrafos 3.38 y 3.39 y anexo 1);
 - .4 las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del cabo de Roca" y "A la altura del cabo de San Vicente" (párrafo 3.40 y anexo 1);
 - .5 las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura del faro de Kalbådagrund", "A la altura del faro de Porkkala" y "A la altura de la península de Hankoniemi" (párrafo 3.41 y anexo 1);
 - .6 la nueva derrota de dos direcciones "Salvorev" en las aguas que rodean a la isla de Gotland (párrafo 3.43 y anexo 2);
 - .7 la nueva zona a evitar y las dos nuevas zonas en las que no se permite fondear a proximidad del "puerto en aguas profundas Neptune" en el océano Atlántico noroccidental, frente a la costa de los Estados Unidos (párrafo 3.44 y anexo 2);
 - .8 la nueva derrota en aguas profundas y las medidas de organización del tráfico correspondientes que consisten en un dispositivo de separación del tráfico, dos zonas a evitar y una zona de precaución en dirección al nuevo puerto de Jazan Economic City (puerto de JEC) (párrafo 3.45 y anexo 2);
 - .9 las modificaciones de la derrota en aguas profundas que conduce a IJmuiden (párrafo 3.46 y anexo 2);
 - .10 las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) (párrafo 3.48 y anexo 3); y
 - .11 las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente (WETREP) en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa (párrafo 3.49 y anexo 4);

- .2 refrende la iniciativa del Subcomité de aprobar la circular SN.1/Circ.281: "Información relativa al corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que navegan por el golfo de Adén", y de encargar a la Secretaría que la distribuya rápidamente (párrafo 3.52);
- .3 tome nota de la iniciativa del Subcomité de refrendar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre información relativa al corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que navegan por el golfo de Adén, y de pedir al Secretario General que la remita al C/ES 25 para su aprobación a fin de someterla a la adopción de la A 26 (párrafo 3.53 y anexo 5);
- .4 apruebe el proyecto de circular SN sobre las directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración (párrafo 4.20 y anexo 6);
- .5 adopte el proyecto de resolución MSC sobre las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente (párrafo 4.23 y anexo 7);
- .6 apruebe el proyecto de circular MSC sobre el cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS (párrafo 4.27 y anexo 8);
- .7 apruebe el proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicación de a bordo (párrafo 7.6 y anexo 9);
- .8 refrende la iniciativa del Subcomité de enviar una declaración de coordinación al Grupo de trabajo 5B del UIT-R relativa a la detección por satélite del SIA mejorada (párrafo 8.26 y anexo 10);
- .9 adopte el proyecto de resolución MSC titulado "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar" (párrafo 9.12 y anexo 11);
- .10 apruebe el proyecto de enmiendas a la regla V/18 del Convenio SOLAS a fin de reflejar la prueba anual del equipo del SIA, con miras a su adopción en su 88º periodo de sesiones (párrafo 10.13 y anexo 12);
- .11 tome nota de los progresos realizados en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica y de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para que avance en la labor en el lapso interperiodos (párrafos 11.26 a 11.38);
- .12 apruebe el proyecto de circular SN acerca de las orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA y tome nota de que, como consecuencia de ello, se revocará la circular SN/Circ.236 el 1 de enero de 2013 (párrafos 14.21 y 14.22 y anexo 13);
- .13 apruebe el proyecto de circular SN sobre orientaciones para la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA (párrafo 14.23 y anexo 14);

-
- .14 refrende la opinión del Subcomité de que el proyecto de formato para el catálogo binario SIA de aplicación internacional (IA) podría servir de base para un catálogo de aplicación internacional (párrafo 14.24 y anexo 15);
 - .15 apruebe el proyecto de texto revisado de las enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS sobre los medios para el transbordo de prácticos, con miras a su adopción en su 88º periodo de sesiones (párrafo 15.15 y anexo 16);
 - .16 apruebe el proyecto de texto revisado de las enmiendas a la resolución A.889(21) en relación con la recomendación sobre los medios para el transbordo de prácticos, con miras a presentarla a la A 27 para su adopción (párrafo 15.16 y anexo 17);
 - .17 examine el texto enmendado del párrafo 3.1 de la circular MSC.1/Circ.1331: "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco" y tome una decisión, según proceda (párrafos 15.19 y 15.20);
 - .18 apruebe el proyecto de circular MSC sobre las interpretaciones unificadas de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS en relación con la visibilidad desde el punto de navegación (párrafo 17.5 y anexo 18);
 - .19 refrende la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que adopte las medidas adecuadas por lo que respecta a los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes relacionados con el Subcomité NAV (párrafo 20.6);
 - .20 tome nota de la opinión del Subcomité de que la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS debería mantenerse sin ningún cambio junto con las actuales prescripciones de formación en el Convenio y el Código de formación; y refrende la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que informe de ello al STW 41 (párrafo 20.23);
 - .21 tome nota de la opinión del Subcomité de que es importante que los navegantes adquieran y mantengan conocimientos para reconocer los caracteres Morse, incluidas las señales de una letra del Código de Señales, pero que no es necesario demostrar la aptitud en la transmisión/recepción de señales en el código Morse; y refrende la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que informe de ello al STW 41 (párrafo 20.27); y
 - .22 apruebe el informe en general.

21.2 Se invita al Comité a que examine el programa de trabajo propuesto por el Subcomité (anexo 20) en general y, en particular, a que:

- .1 suprima el punto "Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 4.28);
- .2 suprima el punto "Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 9.13);

- .3 suprima el punto "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 10.16);
- .4 suprima el punto "Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 14.25);
- .5 suprima el punto "Incremento de la seguridad de los medios para el trasbordo de prácticos", puesto que la labor se ha ultimado (párrafo 15.21); y
- .6 amplíe el plazo de ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .1 "Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R", hasta 2011 (párrafo 8.34);
 - .2 "Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje", hasta 2010 /párrafo 12.9); y
 - .3 "Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS", hasta 2010 /párrafo 13.14).

21.3 Se invita también al Comité a que apruebe el proyecto de orden del día provisional del 56º periodo de sesiones del Subcomité (anexo 19), 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 de alto nivel para la Organización y prioridades para los bienios 2008-2009 y 2010-2011 (párrafo 18.11 y anexo 20).

ANEXO 1

DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS

"ADLERGRUND"

(Carta de referencia: Carta alemana N° 40 (INT 1201), publicada por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico de Alemania (BSH) (7ª edición, 2006).)

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

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

El dispositivo de separación del tráfico consta de:

- dos vías de circulación de dos millas de anchura;
 - una zona intermedia de separación del tráfico de media milla de anchura.
- a) Una zona de separación de media milla de anchura cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas:
- 1) 54°38',00 N, 014°15',50 E
 - 2) 54°36',50 N, 014°24',00 E
 - 3) 54°37',00 N, 014°30',00 E
- b) Una línea 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:
- 4) 54°36',00 N, 014°14',50 E
 - 5) 54°34',50 N, 014°24',00 E
 - 6) 54°35',00 N, 014°30',50 E
- c) Una línea 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:
- 7) 54°40',00 N, 014°16',50 E
 - 8) 54°38',50 N, 014°24',30 E
 - 9) 54°39',00 N, 014°29',50 E

"SŁUPSKA BANK"

(Carta de referencia: Carta polaca N° 252 (INT 1219), publicada por el Servicio Hidrográfico de la Armada Polaca (BHMW) (edición de diciembre de 2004).)

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

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

El dispositivo de separación del tráfico consta de:

- dos vías de circulación de 1,75 millas de anchura y dos partes;
- una zona intermedia de separación del tráfico de media milla de anchura y dos partes;
- una zona de navegación costera relacionada con la parte oriental del DST.

Parte occidental:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 1) 54°47',93 N, 016°29',41 E
 - 2) 54°47',43 N, 016°29',53 E
 - 3) 54°48',80 N, 016°45',90 E
 - 4) 54°49',28 N, 016°45',78 E
- b) 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:
- 5) 54°45',70 N, 016°29',97 E
 - 6) 54°47',06 N, 016°46',32 E
- c) 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:
- 7) 54°51',01 N, 016°45',35 E
 - 8) 54°49',66 N, 016°28',97 E

Parte oriental:

- d) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 9) 54°50',74 N, 016°56',58 E
 - 10) 54°50',26 N, 016°56',79 E
 - 11) 54°53',72 N, 017°21',58 E
 - 12) 54°54',21 N, 017°21',39 E
- e) 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:
- 13) 54°48',56 N, 016°57',51 E
 - 14) 54°52',02 N, 017°22',29 E
- f) 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:
- 15) 54°55',91 N, 017°20',68 E
 - 16) 54°52',44 N, 016°55',86 E
- g) Zona de navegación costera:

Se designa zona de navegación costera la situada entre el límite sur de la parte oriental del dispositivo de separación del tráfico y la costa polaca, delimitada por una línea trazada desde la posición geográfica 13) *supra* en dirección 158° hasta la costa y una línea trazada desde la posición geográfica 14) *supra* en dirección 135° hasta la costa.

"WEST KLINTEHAMN"

(Carta de referencia: Carta sueca N° SE72, edición de 19 de marzo de 2008, levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

- a) Una zona de separación del tráfico entre las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 1) | 57°28',00 N, | 017°45',67 E | 2) | 57°27',09 N, | 017°44',75 E |
| 3) | 57°26',10 N, | 017°43',97 E | 4) | 57°26',49 N, | 017°42',26 E |
| 5) | 57°27',49 N, | 017°43',06 E | 6) | 57°28',49 N, | 017°44',05 E |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación del tráfico y una línea de separación del tráfico que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 7) | 57°26',55 N, | 017°50',52 E | 8) | 57°25',87 N, | 017°49',82 E |
| 9) | 57°24',95 N, | 017°49',09 E | | | |
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación del tráfico y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| 10) | 57°29',93 N, | 017°39',18 E | 11) | 57°28',71 N, | 017°37',98 E |
| 12) | 57°27',63 N, | 017°37',13 E | | | |
- d) Los límites de una zona de navegación costera a lo largo de la costa de la isla de Gotland pasan por las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| 7) | 57°26',55 N, | 017°50',52 E | 8) | 57°25',87 N, | 017°49',82 E |
| 9) | 57°24',95 N, | 017°49',09 E | 13) | 57°26',46 N, | 018°07',15 E |
| 14) | 57°20',07 N, | 018°10',49 E | | | |

"SOUTH MIDSJÖBANKARNA" Y "SOUTH HOBURGSBANK"

(Carta de referencia: Carta sueca N° SE7, edición de 5 de junio de 2008, levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de los dispositivos de separación del tráfico

"South Midsjöbankarna"

- g) Se establece una zona de separación del tráfico entre las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| 19) | 55°56',16 N, | 017°32',41 E | 20) | 55°57',45 N, | 017°41',68 E |
| 21) | 55°56',68 N, | 017°42',13 E | 22) | 55°55',38 N, | 017°32',71 E |
- h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación del tráfico y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| 23) | 55°59',07 N, | 017°31',27 E | 24) | 56°00',30 N, | 017°40',04 E |
|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|

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

25) 55°52',47 N, 017°33',85 E 26) 55°53',85 N, 017°43',75 E

"South Hoburgsbank"

- j) Se establece una zona de separación del tráfico entre las siguientes posiciones geográficas:

27) 56°17',57 N, 018°39',09 E 28) 56°20',23 N, 018°46',82 E
29) 56°24',58 N, 018°51',02 E 30) 56°24',20 N, 018°52',31 E
31) 56°19',64 N, 018°47',81 E 32) 56°16',89 N, 018°39',88 E

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

33) 56°20',23 N, 018°36',02 E 35) 56°26',04 N, 018°46',14 E
34) 56°22',64 N, 018°42',82 E

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

36) 56°14',21 N, 018°42',96 E 38) 56°22',74 N, 018°57',19 E
37) 56°17',23 N, 018°51',80 E

"EN LA ZONA DE LA COSTA SUDOESTE DE CRIMEA"

(Carta de referencia: Carta del Servicio Hidrográfico Estatal de Ucrania N° 3301 (publicada en marzo de 2009).)

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

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

El dispositivo de separación del tráfico consta de dos partes:

Parte 1: dispositivo de separación del tráfico N° 9 "Acceso al puerto de Sebastopol"; y.

Parte 2: dispositivo de separación del tráfico N° 3 "Del cabo Quersoneso al cabo Aitodor".

Nota: Todas las posiciones se indican utilizando el dátum de WGS 84.

Parte 1, DST N° 9 "Acceso al puerto de Sebastopol"

El dispositivo consta de cinco elementos.

Elemento I (occidental), para entrar en (salir de) la zona de la confluencia de giro; incluye dos vías de circulación y una zona de separación del tráfico limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 44°40',44 N, 033°08',91 E
- 2) 44°39',79 N, 033°13',31 E
- 3) 44°38',59 N, 033°13',31 E
- 4) 44°38',84 N, 033°08',91 E

El límite exterior de la vía de circulación para entrar en la zona de la confluencia de giro une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) 44°38',04 N, 033°08',91'E
- 6) 44°37',79 N, 033°13',31 E

Dirección establecida del tráfico: 094,5°.

El límite exterior de la vía de circulación para salir de la zona de la confluencia de giro une las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 44°40',44 N, 033°13',31 E
- 8) 44°41',09 N, 033°08',91 E

Dirección establecida del tráfico: 281°.

Elemento II (septentrional), para entrar en (salir de) la zona de la confluencia de giro; incluye dos vías de circulación y una zona de separación del tráfico limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 9) 44°43',34 N, 033°14',71 E
- 10) 44°40',29 N, 033°16',71 E
- 10a) 44°40',11 N, 033°15',87 E
- 11) 44°40',19 N, 033°15',21 E
- 12) 44°40',89 N, 033°14',71 E

El límite exterior de la vía de circulación para entrar en la zona de la confluencia de giro une las siguientes posiciones geográficas:

- 13) 44°43',34 N, 033°13',31 E
- 7) 44°40',44 N, 033°13',31 E

Dirección establecida del tráfico: 180°.

El límite exterior de la vía de circulación para salir de la zona de la confluencia de giro une las siguientes posiciones geográficas:

- 14) 44°40',11 N, 033°17',83 E
- 15) 44°43',34 N, 033°15',73 E

Dirección establecida del tráfico: 335°.

Elemento III (meridional), para entrar en (salir de) la zona de la confluencia de giro; incluye dos vías de circulación y una zona de separación del tráfico limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 16) 44°37',55 N, 033°15',41 E
- 17) 44°37',28 N, 033°16',81 E
- 18) 44°30',73 N, 033°13',29 E
- 19) 44°31',64 N, 033°12',19 E

El límite exterior de la vía de circulación para entrar en la zona de la confluencia de giro une las siguientes posiciones geográficas:

- 20) 44°30',09 N, 033°14',06 E
- 21) 44°37',59 N, 033°18',13 E

Dirección establecida del tráfico: 021°.

El límite exterior de la vía de circulación para salir de la zona de la confluencia de giro une las siguientes posiciones geográficas:

- 6) 44°37',79 N, 033°13',31 E
- 22) 44°32',84 N, 033°10',63 E

Dirección establecida del tráfico: 201°.

Elemento IV (zona de la confluencia de giro), que incluye la zona de la confluencia de giro de la zona de separación del tráfico, de un radio de 5 cables cuyo centro está situado en la posición 44°38',8 N, 033°16',9 E, y una vía de circulación circular de una milla de anchura.

Dirección establecida del tráfico: en el sentido contrario a las agujas del reloj alrededor de la zona de la confluencia de giro.

Elemento V (oriental), que consta de cuatro vías de circulación, dos zonas de separación del tráfico y una línea de separación del tráfico.

Las zonas de separación del tráfico están limitadas por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | | | |
|----|-----|--------------|--------------|----|-----|--------------|--------------|
| A. | 24) | 44°38',26 N, | 033°18',88 E | B. | 28) | 44°37',97 N, | 033°23',91 E |
| | 25) | 44°38',99 N, | 033°18',96 E | | 29) | 44°38',29 N, | 033°23',91 E |
| | 26) | 44°38',69 N, | 033°21',41 E | | 30) | 44°37',99 N, | 033°25',91 E |
| | 27) | 44°38',12 N, | 033°21',41 E | | 31) | 44°37',89 N, | 033°25',91 E |

El límite exterior de la vía de circulación para entrar en la bahía de Sebastopol une las siguientes posiciones geográficas:

- 32) 44°37',79 N, 033°18',44 E
- 33) 44°37',29 N, 033°27',71 E

Dirección establecida del tráfico: 094,5° (enfilación de Inkermanskyi).

El límite exterior de la vía de circulación para salir de la bahía de Sebastopol une las siguientes posiciones geográficas:

- 34) 44°38',47 N, 033°27',71 E
- 35) 44°39',72 N, 033°18',52 E

Dirección establecida del tráfico: 280,9° (enfilación de Kostiantynivskyi).

La línea de separación del tráfico une las siguientes posiciones geográficas:

- 36) 44°38',52 N, 033°22',91 E
- 37) 44°38',04 N, 033°22',91 E

Las vías de circulación a ambos lados de la línea de separación del tráfico están limitadas por zonas de separación del tráfico.

Direcciones establecidas del tráfico: 0° (al este de la línea de separación del tráfico) y 180° (al oeste de la línea de separación del tráfico).

Notas:

- 1 *En el centro de la zona de la confluencia de giro del dispositivo de separación del tráfico (44°38',8 N, 033°16',9 E) se ha instalado una boya especial luminosa amarillo claro de destellos, 5s 5M (amarilla, centelleante cada 5 segundos, visibilidad de 5 millas).*
- 2 *La salida de las luces de enfilación de Kostiantynivskiy debería comenzar:*
 - *para todos los buques: desde la posición 44°37',44 N, 033°29',61 E (al cruzar las enfilaciones de Inkermanskyi y Lukulskyi);*
 - *para buques de calado superior a 10m: desde la posición 44°37',49 N, 033°28',56 E.*
- 3 *Entre las zonas de separación del tráfico del elemento V del dispositivo de separación del tráfico, los buques que navegan hacia/desde las bahías de Kozacha, Komysheva y Kruhla, así como los buques que utilizan el punto de fondeo N° 386 y la dársena de desmagnetización cerca del cabo Quersoneso, pueden entrar/salir del dispositivo y cruzar el elemento V.*
- 4 *Entre los meridianos 33°26',0 E y 033°28',4 E los buques que navegan hacia/desde la bahía de Striletz, así como los que utilizan los puntos de fondeo N°s 384 y 386 y las dársenas de desmagnetización al norte de la bahía de Kruhla, pueden entrar/salir del dispositivo y cruzar el elemento V.*

Parte 2, DST N° 3, "Del cabo Quersoneso al cabo Aitodor"

El dispositivo consta de dos elementos.

Elemento I (noroccidental), que incluye dos vías de circulación y dos zonas de separación del tráfico limitadas por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

A. 38)	44°30',62 N,	033°11',64 E	B. 42)	44°29',12 N,	033°13',52 E
39)	44°29',73 N,	033°12',75 E	43)	44°17',99 N,	033°27',21 E
40)	44°28',72 N,	033°12',21 E	44)	44°17',99 N,	033°25',46 E
41)	44°29',61 N,	033°11',08 E	45)	44°28',09 N,	033°12',99 E

El límite nordeste de la vía de circulación está limitado por las zonas de separación del tráfico y por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

46)	44°17',99 N,	033°29',11 E
20)	44°30',09 N,	033°14',06 E

Dirección establecida del tráfico: 318°.

El límite sudoeste de la vía de circulación consta de tres partes y une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|--------|--------------|--------------|--------|--------------|--------------|
| A. 47) | 44°28',59 N, | 033°10',55 E | C. 51) | 44°16',99 N, | 033°24',91 E |
| 48) | 44°27',74 N, | 033°11',63 E | 52) | 44°15',99 N, | 033°26',21 E |
| B. 49) | 44°27',09 N, | 033°12',46 E | | | |
| 50) | 44°17',99 N, | 033°23',71 E | | | |

Dirección establecida del tráfico: 138°.

Elemento II (oriental), que incluye dos vías de circulación, una línea de separación del tráfico y tres zonas de separación del tráfico, limitadas por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|--------|--------------|--------------|--------|--------------|--------------|
| A. 53) | 44°16',99 N, | 033°26',71 E | C. 61) | 44°16',99 N, | 034°06',81 E |
| 54) | 44°16',99 N, | 033°28',51 E | 62) | 44°16',99 N, | 034°14',91 E |
| 55) | 44°15',99 N, | 033°29',81 E | 63) | 44°15',99 N, | 034°14',91 E |
| 56) | 44°15',99 N, | 033°28',01 E | 64) | 44°15',99 N, | 034°06',31 E |
| B. 57) | 44°16',99 N, | 033°30',31 E | | | |
| 58) | 44°16',99 N, | 034°03',61 E | | | |
| 59) | 44°15',99 N, | 034°03',11 E | | | |
| 60) | 44°15',99 N, | 033°31',61 E | | | |

El límite norte de la vía de circulación está determinado por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|--------|--------------|--------------|--------|--------------|--------------|
| A. 65) | 44°17',99 N, | 034°14',91 E | B. 67) | 44°17',99 N, | 034°04',11 E |
| 66) | 44°17',99 N, | 034°07',31 E | 46) | 44°17',99 N, | 033°29',11 E |

Dirección establecida del tráfico: 270°.

El límite sur de la vía de circulación está determinado por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|--------|--------------|--------------|--------|--------------|--------------|
| A. 68) | 44°14',99 N, | 033°29',31 E | C. 72) | 44°14',99 N, | 034°05',81 E |
| 69) | 44°14',99 N, | 033°31',11 E | 73) | 44°14',99 N, | 034°14',91 E |
| B. 70) | 44°14',99 N, | 033°32',91 E | | | |
| 71) | 44°14',99 N, | 034°02',61 E | | | |

Dirección establecida del tráfico: 090°.

La línea de separación del tráfico une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 74) | 44°16',99 N, | 034°05',21 E |
| 75) | 44°15',99 N, | 034°04',71 E |

Las vías de circulación a ambos lados de la línea de separación del tráfico están limitadas por las zonas de separación del tráfico.

Direcciones establecidas del tráfico: 20° (al este de la línea de separación del tráfico) y 200° (al oeste de la línea de separación del tráfico).

Notas:

- 1 *Las vías de circulación a lo largo de la línea de separación del tráfico son utilizadas por buques procedentes del sur que se dirigen al puerto de Yalta y por buques que navegan en sentido inverso.*
- 2 *Cuando procedan del DST N° 3 hacia el puerto de Yalta, y en sentido inverso, es necesario que los buques utilicen el eje de circulación recomendado N° 8.*

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "A LA ALTURA DEL CABO DE ROCA"

(Carta de referencia: Carta del Instituto Hidrográfico de Portugal N° 21101 (INT 1081) (4ª impresión, abril de 2002).)

Nota: Todas las posiciones se basan en el datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

a) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | |
|----|---------------------------|----|---------------------------|
| 1) | 38°39',17 N, 009°43',12 W | 3) | 38°51',91 N, 009°49',48 W |
| 2) | 38°51',91 N, 009°44',43 W | 4) | 38°43',20 N, 009°49',48 W |
| | | 5) | 38°38',27 N, 009°48',02 W |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en a) y una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas, para buques que no transporten cargas peligrosas ni contaminantes a granel:

- | | | | |
|----|---------------------------|-----|---------------------------|
| 6) | 38°37',56 N, 009°51',86 W | 9) | 38°51',91 N, 009°54',88 W |
| 7) | 38°42',85 N, 009°53',43 W | 10) | 38°42',71 N, 009°54',88 W |
| 8) | 38°51',91 N, 009°53',43 W | 11) | 38°37',30 N, 009°53',28 W |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en b) y una zona de separación central limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas, para buques que transporten cargas peligrosas y contaminantes a granel (véase la nota):

- | | | | |
|-----|---------------------------|-----|---------------------------|
| 12) | 38°36',55 N, 009°57',37 W | 15) | 38°51',91 N, 010°04',33 W |
| 13) | 38°42',31 N, 009°59',08 W | 16) | 38°41',83 N, 010°04',33 W |
| 14) | 38°51',91 N, 009°59',08 W | 17) | 38°35',61 N, 010°02',49 W |

d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en c) y una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas, para buques que no transporten cargas peligrosas ni contaminantes a granel:

- | | | | |
|-----|---------------------------|-----|---------------------------|
| 18) | 38°34',88 N, 010°06',43 W | 21) | 38°51',91 N, 010°09',83 W |
| 19) | 38°41',45 N, 010°08',38 W | 22) | 38°41',32 N, 010°09',83 W |
| 20) | 38°51',91 N, 010°08',38 W | 23) | 38°34',62 N, 010°07',84 W |

- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en d) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas, para buques que transporten cargas peligrosas y contaminantes a granel (véase la nota):

24)	38°33',92 N,	010°11',69 W	26)	38°51',91 N,	010°13',78 W
25)	38°40',96 N,	010°13',77 W			

- f) Se establece una derrota de dos direcciones de dos millas de anchura entre la zona de separación descrita en a) y una zona de separación limitada por líneas que unen las posiciones geográficas *infra*, para los buques que naveguen entre los puertos situados entre el cabo Finisterre y Punta del Perro y los buques que naveguen hacia el sur con destino al puerto de Lisboa o los buques que naveguen hacia el norte que salgan del puerto de Lisboa, con excepción de los buques que transporten hidrocarburos indicados en el apéndice I del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y los buques que transporten a granel las sustancias de las categorías A y B indicadas en los apéndices I y II del anexo II de dicho Convenio:

27)	38°39',63 N,	009°40',63 W	29)	38°51',91 N,	009°41',23 W
28)	38°51',91 N,	009°41',87 W	30)	38°39',74 N,	009°39',99 W

- g) Se designa como zona de navegación costera la comprendida entre la zona de separación descrita en el párrafo f) y la costa portuguesa, limitada al norte por el paralelo 38°51',91 N y al sur por la línea que une la posición geográfica 38°39',74 N, 009°39',99 W y el faro del cabo Raso (38°42',56 N, 009°29',14 W).

Nota: Las cargas peligrosas a granel son las que se indican en el Código IMDG y en los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "A LA ALTURA DEL CABO DE SAN VICENTE"

(Carta de referencia: Carta del Instituto Hidrográfico de Portugal N° 21101 (INT 1081) (4ª impresión, abril de 2002).)

Nota: Todas las posiciones se indican utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

- a) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

1)	36°47',73 N,	008°58',09 W	5)	37°01',06 N,	009°19',56 W
2)	36°49',36 N,	009°05',96 W	6)	36°53',79 N,	009°17',46 W
3)	36°55',58 N,	009°13',12 W	7)	36°45',98 N,	009°08',40 W
4)	37°01',94 N,	009°14',78 W	8)	36°43',96 N,	008°59',40 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en a) y una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas, para buques que no transporten cargas peligrosas ni contaminantes a granel:

9)	36°40',89 N,	009°00',47 W	13)	37°00',08 N,	009°24',82 W
10)	36°43',16 N,	009°10',53 W	14)	36°51',68 N,	009°22',40 W
11)	36°52',25 N,	009°21',07 W	15)	36°42',13 N,	009°11',32 W
12)	37°00',34 N,	009°23',41 W	16)	36°39',77 N,	009°00',86 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en b) y una zona de separación central limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas, para buques que transporten cargas peligrosas y contaminantes a granel (véase la nota):

17)	36°36',49 N,	009°02',00 W	21)	36°58',35 N,	009°34',07 W
18)	36°39',11 N,	009°13',60 W	22)	36°47',98 N,	009°31',07 W
19)	36°50',04 N,	009°26',26 W	23)	36°35',34 N,	009°16',44 W
20)	36°59',31 N,	009°28',94 W	24)	36°32',40 N,	009°03',41 W

- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en c) y una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas, para buques que no transporten cargas peligrosas ni contaminantes a granel:

25)	36°29',28 N,	009°04',49 W	29)	36°57',36 N,	009°39',40 W
26)	36°32',47 N,	009°18',61 W	30)	36°45',83 N,	009°36',07 W
27)	36°46',40 N,	009°34',74 W	31)	36°31',42 N,	009°19',40 W
28)	36°57',62 N,	009°37',98 W	32)	36°28',14 N,	009°04',88 W

- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en d) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas, para buques que transporten cargas peligrosas y contaminantes a granel (véase la nota):

33)	36°25',07 N,	009°05',95 W	35)	36°44',29 N,	009°39',67 W
34)	36°28',60 N,	009°21',53 W	36)	36°56',64 N,	009°43',24 W

- f) Se establece una derrota de una dirección de dos millas de anchura entre la zona de separación descrita en a) y una zona de separación limitada por líneas que unen las posiciones geográficas *infra*, para los buques que naveguen hacia el sur entre los puertos situados entre el cabo Finisterre y Punta del Perro y los buques que naveguen hacia el sur con destino al puerto de Portimão, con excepción de los buques que transporten hidrocarburos indicados en el apéndice I del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y los buques que transporten a granel las sustancias de las categorías A y B indicadas en los apéndices I y II del Anexo II de dicho Convenio:

37)	36°49',65 N,	008°57',43 W	41)	37°02',50 N,	009°11',72 W
38)	36°51',05 N,	009°04',68 W	42)	36°56',74 N,	009°10',36 W
39)	36°56',51 N,	009°10',91 W	43)	36°51',51 N,	009°04',34 W
40)	37°02',39 N,	009°12',34 W	44)	36°50',14 N,	008°57',25 W

- g) Se designa como zona de navegación costera la comprendida entre la zona de separación descrita en el párrafo f) y la costa portuguesa, limitada al norte por la línea que une la posición 37°02',50 N, 009°11',72 W y el faro del cabo de San Vicente (37°01',37 N, 008°59',79 W) y al este por la línea que conecta la posición 36°50',14 N, 008°57',25 W y el faro de Ponta de Sagres (36°59',67 N, 008°56',95 W).

Nota: Las cargas peligrosas a granel son las que se indican en el Código IMDG y en los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "A LA ALTURA DEL FARO DE PORKKALA"

(Cartas de referencia: cartas estonias N^{os} 300 (edición de 15/12/2006) y 302 (edición de 24/11/2004), cartas finlandesas N^{os} 952 (edición de 11/10/2008) y 953 (edición de 6/10/2008) y la carta rusa N^o 23068 (edición de 2001).)

Nota: Las cartas finlandesas y estonias han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84). La carta rusa ha sido levantada utilizando el dátum geodésico de 1942 (Pulkovo). Para encontrar una posición en el dátum del sistema geodésico mundial la posición deberá desplazarse 0,13' en dirección oeste.

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

Nota: Todas las posiciones se indican utilizando el dátum WGS 84.

- a) Una zona de separación de 0,7 millas marinas de anchura limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 59°43',51 N, 024°18',16 E
- 2) 59°44',08 N, 024°21',96 E
- 3) 59°44',94 N, 024°29',64 E
- 4) 59°45',47 N, 024°27',97 E
- 5) 59°44',76 N, 024°21',61 E
- 6) 59°44',19 N, 024°17',77 E

- b) Una zona de separación limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 59°47',33 N, 024°35',39 E
- 8) 59°45',74 N, 024°21',11 E
- 9) 59°45',54 N, 024°21',21 E
- 10) 59°46',48 N, 024°29',65 E
- 11) 59°45',34 N, 024°33',21 E
- 12) 59°45',67 N, 024°36',13 E

- c) Una zona de separación de 1,7 millas marinas de anchura limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 20) 59°49',14 N, 025°07',23 E
- 21) 59°49',58 N, 025°11',12 E
- 22) 59°51',24 N, 025°10',39 E
- 23) 59°50',80 N, 025°06',50 E

d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este de dos millas marinas de anchura limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 59°43',51 N, 024°18',16 E
- 2) 59°44',08 N, 024°21',96 E
- 3) 59°44',94 N, 024°29',64 E
- 15) 59°42',98 N, 024°30',50 E
- 14) 59°42',13 N, 024°22',96 E
- 13) 59°41',58 N, 024°19',29 E

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige al oeste de una milla marina de anchura limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) 59°44',94 N, 024°29',64 E
- 4) 59°45',47 N, 024°27',97 E
- 5) 59°44',76 N, 024°21',61 E
- 6) 59°44',19 N, 024°17',77 E
- 9) 59°45',54 N, 024°21',21 E
- 10) 59°46',48 N, 024°29',65 E
- 11) 59°45',34 N, 024°33',21 E

f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste de dos millas marinas de anchura limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 59°47',33 N, 024°35',39 E
- 8) 59°45',74 N, 024°21',11 E
- 19) 59°47',08 N, 024°16',07 E
- 18) 59°47',68 N, 024°20',11 E
- 17) 59°49',29 N, 024°34',53 E

g) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este de dos millas marinas de anchura limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 20) 59°49',14 N, 025°07',23 E
- 21) 59°49',58 N, 025°11',12 E
- 25) 59°47',62 N, 025°11',99 E
- 24) 59°47',18 N, 025°08',10 E

h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste de dos millas marinas de anchura limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 22) 59°51',24 N, 025°10',39 E
- 23) 59°50',80 N, 025°06',50 E
- 27) 59°52',76 N, 025°05',64 E
- 26) 59°53',19 N, 025°09',53 E

- i) Se establece una zona de precaución modificada con dirección recomendada del tráfico que une las siguientes posiciones geográficas:

15)	59°42',98 N,	024°30',50 E
16)	59°43',70 N,	024°36',99 E
24)	59°47',18 N,	025°08',10 E
20)	59°49',14 N,	025°07',23 E
23)	59°50',80 N,	025°06',50 E
27)	59°52',76 N,	025°05',64 E
17)	59°49',29 N,	024°34',53 E
7)	59°47',33 N,	024°35',39 E
12)	59°45',67 N,	024°36',13 E
11)	59°45',34 N,	024°33',21 E
3)	59°44',94 N,	024°29',64 E

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "A LA ALTURA DEL FARO DE KALBÅDAGRUND"

(Cartas de referencia: cartas estonias N^{os} 300 (edición de 15/12/2006) y 302 (edición de 24/11/2004), cartas finlandesas N^{os} 952 (edición de 11/10/2008) y 953 (edición de 6/10/2008) y la carta rusa N^o 23069 (edición de 2005).)

Nota: Las cartas finlandesas y estonias han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84). La carta rusa ha sido levantada utilizando el dátum geodésico de 1942 (Pulkovo). Para encontrar una posición en el dátum del sistema geodésico mundial la posición deberá desplazarse 0,13' en dirección oeste.

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

Nota: Todas las posiciones se indican utilizando el dátum WGS 84.

- a) Una zona de separación limitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

28)	59°52',35 N,	025°40',06 E
29)	59°52',84 N,	025°46',03 E
30)	59°53',81 N,	025°51',77 E
31)	59°54',75 N,	025°51',14 E
32)	59°53',81 N,	025°45',55 E
33)	59°53',34 N,	025°39',73 E

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este de dos millas náuticas de anchura entre la zona de separación descrita en el párrafo a) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

34)	59°50',37 N,	025°40',70 E
35)	59°50',89 N,	025°46',99 E
36)	59°51',91 N,	025°53',04 E

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste de dos millas náuticas de anchura entre la zona de separación descrita en el párrafo a) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 37) 59°56',65 N, 025°49',88 E
- 38) 59°55',76 N, 025°44',59 E
- 39) 59°55',31 N, 025°39',09 E

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "A LA ALTURA DE LA PENÍNSULA HANKONIEMI"

(Cartas de referencia: Carta estonia N° 302 (edición de 24/11/2004), Cartas finlandesas N°s 952 (edición de 11/10/2008) y 953 (edición de 6/10/2008) y la Carta rusa N° 23067 (edición de 2001).)

Nota: Las Cartas finlandesas y estonias han sido levantadas utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84). La Carta rusa ha sido levantada utilizando el dátum geodésico de 1942 (Pulkovo). Para encontrar una posición en el dátum del sistema geodésico mundial la posición deberá desplazarse 0,13' en dirección oeste.

Descripción del dispositivo de separación del tráfico modificado

Nota: Todas las posiciones se indican utilizando el dátum WGS 84.

- a) Se establece una nueva zona de precaución adyacente al dispositivo de separación del tráfico que une las siguientes posiciones geográficas:

- 40) 59°41',41 N, 023°32',98 E
- 41) 59°34',24 N, 023°37',70 E
- 42) 59°25',31 N, 022°48',07 E
- 43) 59°34',71 N, 022°41',52 E
- 44) 59°39',31 N, 023°21',16 E

ANEXO 2

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

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA DERROTA DE DOS DIRECCIONES AL NORTE DE LA ISLA DE GOTLAND, "SALVOREV"

(Carta de referencia: Carta sueca N° SE731, edición de 11 de marzo de 2008, levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de la nueva derrota de dos direcciones al norte de la isla de Gotland

Se establece una derrota de dos direcciones recomendada en las siguientes posiciones geográficas:

a) Límite septentrional:

15) 57°57',70 N, 018°27',61 E 16) 58°08',70 N, 019°18',25 E

b) Límite meridional:

17) 57°53',97 N, 018°25',44 E 18) 58°05',92 N, 019°20',36 E

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA A EVITAR Y DOS NUEVAS ZONAS EN LAS QUE NO SE PERMITE FONDEAR A PROXIMIDAD DEL "PUERTO EN AGUAS PROFUNDAS NEPTUNE" PROPUESTO, EN EL OCÉANO ATLÁNTICO NOROCCIDENTAL

(Cartas de referencia: de Estados Unidos, N° 13009, edición de 2007, N° 13200, edición de 2008, N° 13260, edición de 2007, 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.

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 de aproximadamente 3,97 millas marinas cuadradas de forma ovalada de un radio de 1 250 metros que tiene su origen en las dos posiciones centrales de las boyas Neptuno "A" y "B", respectivamente, para todos los buques salvo los buques autorizados, delimitada de la forma siguiente:

Partiendo de la posición geográfica	1) 42°27',44 N, 070°35',22 W
se traza una línea loxodrómica hasta el punto	2) 42°29',31 N, 070°35',59 W
y desde este punto se traza un arco de 1 250 m	
de radio cuyo centro está en	3) 42°29',21 N, 070°36',50 W
hasta el punto	4) 42°29',11 N, 070°37',40 W
luego una línea loxodrómica hasta el punto	5) 42°27',25 N, 070°37',03 W
y desde este punto un arco de 1 250 m	
de radio cuyo centro está en	6) 42°27',34 N, 070°36',12 W
hasta el punto	1) 42°27',44 N, 070°35',22 W

Zonas en las que no se permite fondear

Se establecen dos zonas circulares en las que no se permite fondear de 1 000 metros de radio, cuyos centros se encuentran respectivamente en las siguientes posiciones geográficas [para todos los buques]:

Boya norte del sistema de carga de torreta sumergida: 42°29',23 N, 070°36',50 W
Boya sur del sistema de carga de torreta sumergida: 42°27',35 N, 070°36',01 W

DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS DEL PUERTO DE JEC

(Carta de referencia: Carta N° 15 del Almirantazgo Británico (2ª edición, de 22 de junio de 2000), levantada utilizando el dátum geodésico mundial de 1984 (WGS 84).)

Descripción de la derrota en aguas profundas y las medidas de organización del tráfico correspondientes

Descripción de la derrota en aguas profundas

a) Una derrota en aguas profundas limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

2)	17°01',52 N,	041°21',63 E	12)	17°15',18 N,	042°11',80 E
3)	17°07',24 N,	041°24',67 E	13)	17°10',50 N,	042°13',44 E
4)	17°13',45 N,	041°34',19 E	14)	17°04',00 N,	042°07',50 E
5)	17°17',30 N,	041°43',11 E	15)	17°05',55 N,	042°03',97 E
6)	17°16',34 N,	041°43',83 E	16)	17°19',25 N,	041°43',99 E
7)	17°02',35 N,	042°02',07 E	17)	17°14',60 N,	041°33',23 E
8)	17°00',50 N,	042°07',93 E	18)	17°09',45 N,	041°23',59 E
9)	17°03',34 N,	042°08',88 E	19)	17°02',48 N,	041°19',90 E
10)	17°10',50 N,	042°15',44 E			y desde aquí al punto de origen
11)	17°15',27 N,	042°14',28 E			en 2)

Descripción de las medidas de organización del tráfico correspondientes

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

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

21)	16°56',48 N,	041°17',16 E	24)	17°02',20 N,	041°20',489 E
22)	16°56',13 N,	041°17',70 E			y desde aquí al punto de origen
23)	17°01',87 N,	041°20',98 E			en 21)

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

1)	16°55',72 N,	041°18',42 E	2)	17°01',52 N,	041°21',63 E
----	--------------	--------------	----	--------------	--------------

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

19)	17°02',48 N,	041°19',90 E	20)	16°56',74 N,	041°16',59 E
-----	--------------	--------------	-----	--------------	--------------

Descripción de las zonas a evitar

e) Una zona a evitar, de 650 m de radio, cuyo centro se encuentra en la siguiente posición geográfica:

25) 17°08',34 N, 041°24',34 E

f) Una zona a evitar, de 650m de radio, cuyo centro se encuentra en la siguiente posición geográfica:

26) 17°10',38 N, 041°53',96 E

Descripción de la zona de precaución

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

7)	17°02',35 N,	042°02',07 E	14)	17°04',00 N,	042°07',50 E
8)	17°00',50 N,	042°07',93 E	15)	17°05',55 N,	042°03',97 E
9)	17°03',34 N,	042°08',88 E		y desde aquí al punto de origen en 7)	

Nota: El calado predominante para la derrota en aguas profundas se ha fijado en 27 metros.

MODIFICACIÓN DE LA "DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS QUE CONDUCE A IJMUIDEN"

(Carta de referencia: Carta N° 1631 de los Países Bajos (INT 1418), 2ª edición, de 20 de julio de 2006).

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

Descripción de la derrota en aguas profundas modificada

La derrota en aguas profundas comprende un canal de aguas profundas (IJ-geul) y una zona de acceso de aguas profundas (zona de acceso IJ-geul):

Canal de aguas profundas (IJ-geul)

a) El canal de aguas profundas específico está limitado por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	52°28',10 N,	004°32',02 E
2)	52°30',38 N,	004°11',84 E
3)	52°30',26 N,	003°54',91 E
8)	52°29',94 N,	003°54',91 E
9)	52°30',06 N,	004°12',49 E
10)	52°27',86 N,	004°31',95 E

Zona de acceso de aguas profundas (zona de acceso IJ-geul)

- b) La zona de acceso de aguas profundas está limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

(3)	52° 30',26 N	003° 54',91 E
(4)	52° 31',40 N	003° 54',91 E
(5)	52° 31',73 N	003° 48',41 E
(6)	52° 27',38 N	003° 41',25 E
(7)	52° 28',54 N	003° 54',91 E
(8)	52° 29',94 N	003° 54',91 E

Enmiendas de las notas:

- 1 Enmiéndese la nota 1 actual (sondas mínimas) para que diga lo siguiente:
 - .1 *Sondas mínimas*

Las profundidades límite de la derrota deberán verificarse consultando las más recientes cartas de navegación de gran escala de que se disponga para la zona, teniendo presente que las sondas de las cartas se comprueban y mantienen mediante frecuentes levantamientos y dragados.
- 2 Suprímase la nota 2 actual (Ayudas electrónicas a la navegación).
- 3 Añádase la nueva nota 2 siguiente:
 - .2 *Criterios para permitir la entrada en la "Derrota en aguas profundas que conduce a IJmuiden":*
 - .1 el calado máximo permitido para entrar en IJmuiden es de 17,80 m;
 - .2 a los buques con un calado superior a 14,10 m y hasta el máximo permitido de 17,80 m se les asigna un espacio mareal obligatorio;
 - .3 de ser necesario, los buques que se dirigen al canal deben utilizar el fondeadero de aguas profundas situado en el lado sudoeste de la zona de acceso de aguas profundas;
 - .4 los buques que se dirigen al canal deben esperar el servicio de practicaje en la zona de acceso de aguas profundas (zona de acceso de IJ-geul), al oeste de la boya IJM; y
 - .5 si debido a circunstancias imprevistas se debe interrumpir el tránsito por el canal de aguas profundas, los buques que se dirigen al canal deben invertir el rumbo y dirigirse a la zona de acceso de aguas profundas por el canal de aguas profundas, de ser posible utilizando la dársena de maniobras para emergencias situada a unas 5 millas marinas de la entrada del puerto.
- 4 Enmiéndese la nota 3 actual (*Centro regulador del tráfico de IJmuiden*) para que diga lo siguiente:

.3 *Centro regulador del tráfico de IJmuiden*

Se puede establecer contacto con el Centro regulador del tráfico de IJmuiden utilizando el canal 07 de ondas métricas. El Centro asignará espacios mareales a los buques de calado superior a 14,10 m.

5 Añádase la nota 4 siguiente:

.4 *El fondeadero de aguas profundas está limitado por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:*

11)	52°27',57 N,	003°43',53 E
12)	52°26',38 N,	003°43',80 E
13)	52°26',81 N,	003°48',89 E
14)	52°28',00 N,	003°48',62 E

ANEXO 3

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC....(87)

ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES AL ACTUAL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR" (GIBREP)

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 (SOLAS), relativa a la adopción por la Organización de sistemas de notificación para buques,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20) mediante la cual se autoriza al Comité a que ejerza la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

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

[TENIENDO EN CUENTA ASIMISMO que, además del actual servicio de tráfico marítimo (STM) en funcionamiento en Tarifa, ha entrado también en funcionamiento, el [..... de 2010], el servicio de tráfico marítimo de Tánger recientemente establecido,]

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su [55º] periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones al actual sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) que figuran en el anexo;
2. DECIDE que dichas modificaciones al actual sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) entrarán en vigor a las [00 00] horas UTC del [1 de diciembre de 2010]; 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

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES MODIFICADO "EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR"

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

Están obligados a participar en el sistema de notificación los buques de las categorías generales siguientes:

- .1 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300;
- .2 todos los buques, independientemente de su arqueo bruto, que transporten cargas potencialmente peligrosas y/o contaminantes, según se definen en el párrafo 1.4 de la resolución MSC.43(64);
- .3 los buques dedicados a remolcar o empujar otro buque, independientemente de su arqueo bruto;
- .4 todo buque de arqueo bruto inferior a 300 que se encuentre en la vía de circulación o zona de separación apropiada dedicado a la pesca; y
- .5 todo buque de arqueo bruto inferior a 300 que se encuentre en la zona de separación apropiada en una emergencia para evitar un peligro inmediato.

Exención

Teniendo en cuenta que los transbordadores que cruzan regularmente el estrecho, entre ellos naves de gran velocidad de pasaje, generalmente se ajustan a horarios publicados, cabe establecer acuerdos especiales sobre notificación con dichos transbordadores con carácter individual, que estarán sujetos a la aprobación tanto de TARIFA TRAFFIC como de TANGIER TRAFFIC.

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

- .1 El sistema de notificación abarcará la zona (véase el apéndice) situada entre las longitudes 005°58',00 W y 005°15',00 W. Esta zona comprende el dispositivo de separación del tráfico modificado "En el estrecho de Gibraltar" (circular COLREG.2/Circ.58 de la OMI).
- .2 Las cartas de referencia que abarcarán toda la zona de cobertura del sistema son la carta española N° 105 del Instituto Hidrográfico de la Marina, la carta francesa N° 7042 (INT 3150) del Servicio hidrográfico y oceanográfico de la Marina de Francia (SHOM), y la carta del Almirantazgo Británico N° 142.

3 Formato y contenido de las notificaciones, hora y situación geográfica en que se han de efectuar, autoridad a la que se deben enviar y servicios disponibles

La notificación del buque, con el título abreviado "GIBREP", se enviará a los centros de notificación para buques situados en TARIFA y TÁNGER. La notificación se hará mediante transmisiones telefónicas en ondas métricas.

3.1 Formato

La información solicitada a los buques se ajustará al formato de notificación normalizado que figura en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20) de la OMI.

Por razones de confidencialidad comercial, un buque puede decidir comunicar la sección de la notificación GIBREP ENTRY que proporciona información sobre la carga (línea P) utilizando medios no telefónicos antes de entrar en el sistema.

3.2 Contenido

La notificación de un buque al STM debería contener únicamente la información esencial para cumplir los objetivos del sistema:

- A – Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO de identificación;
- B – Fecha y hora de la notificación;
- C o D – Situación en latitud y longitud o demora verdadera y distancia desde un punto claramente identificado;
- E – Rumbo verdadero;
- F – Velocidad en nudos;
- G – Puerto de salida;
- I – Puerto de destino y hora estimada de llegada;
- P – Carga y cantidad si se transportan mercancías peligrosas, clasificación de la OMI y cantidad;
- Q o R – Averías, daños y/o deficiencias que afecten a la estructura, la carga o el equipo del buque, o cualquier otra circunstancia que afecte a su navegación normal, de conformidad con las disposiciones de los convenios pertinentes de la OMI.
- T – Dirección para facilitar información relativa a cargas de mercancías peligrosas;
- W – Número total de personas a bordo;
- X – Varios:
 - Características y cantidad estimada de fueloil llevado como combustible en el caso de buques que llevan más de 5 000 toneladas de fueloil;
 - Condiciones de navegación.

Nota: Cuando se reciba un mensaje con la situación, los operadores del STM establecerán la relación entre la situación del buque y la información facilitada por los medios de que dispongan. La información sobre el rumbo y la velocidad ayudará al operador del STM a identificar al buque dentro de un grupo.

3.3 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

Los buques que se dirijan hacia el oeste deberían efectuar las notificaciones a TARIFA TRAFFIC en la costa española al cruzar el meridiano 005°15',00 W (véase el apéndice).

Los buques que se dirijan hacia el este deberían efectuar las notificaciones a TANGIER TRAFFIC en la costa marroquí al cruzar el meridiano 005°58',00 W (véase el apéndice).

Las notificaciones se deberían efectuar a la más próxima de las dos estaciones costeras al salir de los límites de un puerto o un fondeadero dentro de la zona de cobertura, excepto los buques que salgan de puertos de Tánger Med y de sus zonas de fondeo, que deberían efectuar las notificaciones a TANGIER TRAFFIC (véase el apéndice).

Se efectuarán notificaciones adicionales a la estación costera correspondiente cada vez que cambien las circunstancias relativas a la navegación, en particular en relación con los puntos Q y R del formato de notificación que se indica en la sección 3.2.

3.4 Autoridad

Las autoridades en tierra son:

- .1 el Centro coordinador de salvamento marítimo, MRCC TARIFA (distintivo de llamada: TARIFA TRAFFIC), que depende de la Sociedad estatal de salvamento y seguridad marítima de España. La Sociedad, adscrita al Ministerio de Fomento, tiene encomendadas, entre otras responsabilidades, la prestación de servicios de búsqueda y salvamento marítimos, servicios de tráfico marítimo y de asistencia y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino; y
- .2 el Centro de control del tráfico marítimo de Tánger, CSTM TÁNGER (distintivo de llamada TANGIER TRAFFIC), que depende de la Dirección de la Marina Mercante de Marruecos. La Dirección, adscrita al Ministerio de Equipo y Transportes, tiene encomendadas, entre otras responsabilidades, en colaboración con órganos estatales que prestan servicios relativos a la búsqueda y salvamento marítimos (SAR), la prestación de servicios de tráfico marítimo y asistencia y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.

3.5 Servicios prestados

Tanto el Centro de TARIFA como el de TÁNGER vigilan la navegación en el DST del estrecho de Gibraltar mediante radar y SIA.

Ambos transmiten información regularmente sobre las condiciones meteorológicas y de navegación, a las horas y frecuencias que se indican a continuación:

Estación	Frecuencia	Horas de transmisión (U.T.C.)
Tarifa (Distintivo de llamada: TARIFA TRAFFIC)	Canal 10 de ondas métricas	00 15; 04 15; 08 15; 12 15; 16 15; 20 15
Tánger (Distintivo de llamada: TANGIER TRAFFIC)	Canal 69 de ondas métricas	02 15; 06 15; 10 15; 14 15; 18 15; 22 15

Las transmisiones de información serán precedidas por un aviso en el canal 16 en ondas métricas y concluirán en ambas estaciones con un recordatorio de la hora de la siguiente transmisión y la frecuencia en ondas métricas en que se efectuará.

Cuando se considere necesario, en cualquier momento podrán transmitirse avisos de peligros para la navegación comunicados a cualquiera de los centros.

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

Además de la información general arriba indicada, TARIFA TRAFFIC y TANGIER TRAFFIC podrían proporcionar al buque de que se trate información sobre su situación, rumbo y velocidad o la identificación del tráfico en sus proximidades que se haya comunicado al centro en cuestión. El buque debería solicitar esta información adicional.

5 Equipo de radiocomunicaciones requerido para el sistema, frecuencias en que se deben transmitir las notificaciones e información que se ha de notificar

El equipo de radiocomunicaciones requerido para el sistema es el definido en el SMSSM para las zonas marítimas A1 y A2:

- .1 Las notificaciones de los buques podrán realizarse por vía telefónica en ondas métricas utilizando:
 - .1 el canal 10 para transmitir las notificaciones a TARIFA TRAFFIC, y el canal 67 como opción complementaria; y
 - .2 el canal 69 para transmitir las notificaciones a TANGIER TRAFFIC, y el canal 68 como opción complementaria.
- .2 En circunstancias especiales, también podrá utilizarse la banda de ondas hectométricas para el intercambio de información entre el buque y el STM.
- .3 La información comercial de carácter confidencial se podrá transmitir utilizando los siguientes medios no telefónicos:

TARIFA TRAFFIC	
Facsímil:	+ 34 956 68 06 06
Correo electrónico:	tarifa@sasemar.es
Inmarsat télex:	422423126
TANGIER TRAFFIC	
Facsímil:	+ 212 539 93 45 71
Correo electrónico:	tangiervts@dmm.gov.ma
Inmarsat télex:	424241310
- .4 El idioma utilizado en las notificaciones del sistema será el inglés, empleándose las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas cuando sea necesario, o el español, francés o árabe, si procede.
- .5 Las comunicaciones relativas a notificaciones efectuadas de conformidad con las prescripciones de este sistema serán gratuitas.

6 Reglamentos en vigor en la zona del sistema

- .1 El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes), enmendado, que es aplicable en toda la zona de cobertura del sistema; y
- .2 El DST "En el estrecho de Gibraltar" modificado, aprobado por la OMI, por lo que será aplicable la regla 10 del Reglamento de abordajes.

7 Instalaciones en tierra necesarias para el funcionamiento del sistema

7.1 Tarifa Traffic

Tarifa Traffic cuenta con radar, equipos de comunicaciones en diferentes bandas y frecuencias, un radiogoniómetro de ondas métricas, un SIA y un LSD situados localmente y a distancia con el fin de proporcionar una cobertura adecuada de la zona.

El tráfico se vigila mediante un sistema de seguimiento que incorpora el SIA y el radiogoniómetro de ondas métricas. El seguimiento de los buques se registra constantemente y se puede puntear sobre papel.

El Centro Tarifa Traffic está dotado además de sistemas de tratamiento y de recuperación de datos, así como de sistemas de comunicación normales, por ejemplo terminales de teléfono, fax y correo electrónico.

En el canal 16 de ondas métricas y en los canales de servicio se mantiene una escucha continua directa.

7.2 Tangier Traffic

El STM de Tánger es un sistema integrado provisto de medios tales como radares, equipos de comunicaciones en diferentes bandas y frecuencias, un radiogoniómetro de ondas métricas, un AIS y un DSC situados localmente en Ras Parort y a distancia en Ras Cires con el fin de proporcionar una cobertura adecuada de la zona.

El sistema de TANGIER TRAFFIC permite la vigilancia simultánea de 1 000 derrotas, que se pueden registrar y guardar. Entre las funciones avanzadas figuran alarmas que señalan situaciones de riesgo, la identificación de derrotas que infringen las reglas del Reglamento de Abordajes, en particular la regla 10, y la vigilancia de buques fondeados. Todas las situaciones se pueden registrar, archivar y reproducir en pantalla o en forma impresa.

En el canal 16 de ondas métricas y en los canales de servicio se mantiene una escucha continua directa.

8 Otras comunicaciones en caso de avería de las instalaciones en tierra

- .1 El sistema está concebido para evitar, siempre que sea posible, averías irreversibles de los equipos que impidan mantener los servicios habituales;
- .2 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 grupo de mantenimiento, que presta servicio 24 horas al día, está preparado para subsanar, en lo posible, cualquier avería que pueda presentarse; y
- .3 Si las operaciones se ven comprometidas en TARIFA TRAFFIC o en TANGIER TRAFFIC, el otro centro procurará suplir el servicio.

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

El sistema tiene como objetivo primordial facilitar el intercambio de información entre el buque y la costa, en aras de una navegación segura y de la protección del medio marino. Se hará todo lo posible por alentar y promover la participación plena de los buques que deben efectuar notificaciones de conformidad con la regla V/11 del Convenio SOLAS. Si no se remiten las notificaciones y es posible identificar sin ningún género de dudas al buque infractor, la información se pasará a las autoridades pertinentes del Estado de abanderamiento, de forma que puedan realizar las investigaciones necesarias y proceder a un posible enjuiciamiento, de conformidad con la legislación nacional. Esta información también se hará llegar a los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

ANEXO 4

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTE EN LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LAS AGUAS OCCIDENTALES DE EUROPA

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

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20) mediante la cual se autoriza al Comité a que desempeñe la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

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

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 55º periodo de sesiones,

HABIENDO TOMADO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Protección del Medio Marino, en su 52º periodo de sesiones, sancionó las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 50º periodo de sesiones y designó las aguas occidentales de Europa como zona marina especialmente sensible (ZMES) mediante la resolución MEPC.121(52),

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las enmiendas al sistema de notificación para buques existente en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa, como se describe en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que las enmiendas a este sistema de notificación obligatoria para buques entrarán en vigor a las [00 00] horas UTC del [... de 2005];
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización que no son partes en el Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN MSC.190(79)

Anexo 1 de la resolución MSC.190(79):

En el párrafo 6.2.5, debajo del encabezamiento **Sistemas de notificación obligatoria para buques**, insertar:

- "Frente a la costa de Portugal"

En el párrafo 6.2.6, debajo del encabezamiento **Servicios de tráfico marítimo costero (STM)**, insertar:

- STM de la costa de Portugal

Anexo 1 de la resolución MSC.190(79), apéndice 1 – Servicios de tráfico marítimo, centros coordinadores de salvamento, radioestaciones costeras u otras instalaciones a las que haya que enviar las notificaciones

En la parte correspondiente a **PORTUGAL**, sustituir todo el texto por lo siguiente:

PORTUGAL

ROCA CONTROL 38°41',508 N, 009°17',915 W

Teléfono: +351 214464838

Facsímil: +351 214464839

Correo electrónico: oper.vts@imarpor.pt

Canales de ondas métricas: 22 y 79

ISMM: 002633030

ANEXO 5

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

EL CORREDOR DE TRÁNSITO RECOMENDADO INTERNACIONALMENTE (IRTC) PARA LOS BUQUES QUE TRANSITEN POR EL GOLFO DE ADÉN

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en el que se dispone que todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 105 de CONVEMAR en el que, entre otras cosas, se dispone que todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de un Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener las personas e incautarse los bienes que se encuentren a bordo,

TENIENDO PRESENTE el artículo 110 de CONVEMAR el cual, entre otras cosas, autoriza a los buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno, a visitar cualquier buque que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 de CONVEMAR, cuando haya motivos razonables para sospechar que el buque, entre otras cosas, se dedica a la piratería,

TENIENDO PRESENTE ASIMISMO que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había adoptado, en el marco del capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, diversas resoluciones conexas, esto es, la resolución S/Res/1816(2008) sobre actos de piratería y robos a mano armada contra buques en las aguas territoriales y en alta mar frente a la costa de Somalia, la resolución S/Res/1838(2008) sobre actos de piratería y robos a mano armada contra buques en las aguas territoriales y en alta mar frente a las costas de Somalia, la resolución S/Res/1846(2008) sobre represión de los actos de piratería y robos a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, y la resolución S/Res/1851(2008) sobre la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia;

REAFIRMANDO la resolución A.545(13): "Medidas para prevenir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques", adoptada el 17 de noviembre de 1983; la resolución A.683(17): "Prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", adoptada el 6 de noviembre de 1991; la resolución A.738(18): "Medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", adoptada el 4 de noviembre de 1993, y la resolución A.1002(25): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", adoptada el 29 de noviembre de 2007,

RECORDANDO que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, por medio del párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución A.1002(25), entre otras cosas, instó encarecidamente a los Gobiernos a que, con prontitud:

- .1 impartan a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, según sea necesario, asesoramiento y orientaciones específicas sobre las medidas adicionales de precaución pertinentes que quizás tengan que adoptar cuando naveguen frente a la costa de Somalia, a fin de protegerse contra los ataques, y que podrían incluir el evitar determinadas zonas;
- .2 impartan a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, según sea necesario, asesoramiento y orientaciones sobre las medidas o decisiones que quizás tengan que adoptar cuando hagan frente a un ataque o amenaza de ataque mientras navegan frente a la costa de Somalia;
- .3 alienten a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a que implanten rápidamente, a efectos de su propia protección y la de otros buques que naveguen en las proximidades, todas las medidas o recomendaciones que los Estados ribereños, vecinos o cualquier otro Estado o autoridad competente puedan haber sugerido;

TENIENDO PRESENTE que el Comité de Seguridad Marítima, en su 86º periodo de sesiones, aprobó:

- la circular MSC.1/Circ.1332: "Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia";
- la circular MSC.1/Circ.1333: "Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques"; y
- la circular MSC.1/Circ.1334: "Orientaciones para propietarios de buques y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques",

que contienen recomendaciones para los Gobiernos y orientaciones para los propietarios y armadores, capitanes y tripulaciones de buques sobre la prevención y represión de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN, con gran preocupación, del número creciente de sucesos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques en las aguas frente a la costa de Somalia, algunos de los cuales, según se informa, han tenido lugar a más de 500 millas marinas de la tierra más cercana,

CONSCIENTE del grave peligro para la vida humana y los riesgos importantes para la seguridad de la navegación y el medio ambiente que pueden ocasionar tales sucesos,

HABIENDO EXAMINADO las medidas adoptadas por las armadas al establecer un corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) en el golfo de Adén y la promulgación de la circular SN.1/Circ.281 al respecto por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 55º periodo de sesiones, en la que se recomienda la utilización por parte de todos los buques que transiten por el golfo de Adén del IRTC, tal como sea enmendado periódicamente por las autoridades militares,

1. RECOMIENDA a los Gobiernos que insten a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a que utilicen el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) en el golfo de Adén y a que obtengan y sigan la información más actual sobre el IRTC; informen al punto de contacto apropiado, tal como se estipula en la circular SN.1/Circ.281 y realicen su travesía a través del IRTC en grupos, respetando las velocidades previstas para el tránsito, a fin de garantizar que los buques evitan las zonas de piratería de alto perfil en los momentos más peligrosos y al mismo tiempo requieren una coordinación mínima por parte de los efectivos militares y de otro tipo en la región, permitiendo que los buques gocen del beneficio de una protección mutua incrementada;
2. RECOMIENDA TAMBIÉN a los Gobiernos que incrementen sus esfuerzos por prevenir y reprimir, en el marco de las disposiciones del derecho internacional, los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques, independientemente de dónde se producen estos actos y, en especial, que colaboren con otros Gobiernos y organizaciones internacionales en pos del imperio de la ley, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente con respecto a actos que ocurren, o que es posible que ocurran, frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Subcomité de Seguridad de la Navegación que adopten todas las medidas que estimen necesarias y apropiadas para incrementar la seguridad de la navegación a lo largo del golfo de Adén, de manera coherente con las labores emprendidas de ámbito internacional para la lucha contra la piratería en la región, manteniendo a la comunidad marítima informada de toda novedad pertinente.

ANEXO 6

PROYECTO DE CIRCULAR SN

DIRECTRICES PARA EL EQUIPO Y LOS SISTEMAS DEL PUENTE, SU DISPOSICIÓN E INTEGRACIÓN

1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV), en su 55º periodo de sesiones (27 a 31 de julio de 2009), se mostró de acuerdo con las Directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración.

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], al examinar si estas directrices deberían sustituir las normas de funcionamiento existentes de los SIP (resolución MSC.64(67), anexo 1), aprobó la distribución de las Directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración, que figurarán en el anexo.

3 La presente circular sustituye a la resolución MSC.64(67), anexo 1, (Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas integrados de puente (SIP)).

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

ANEXO

DIRECTRICES PARA EL EQUIPO Y LOS SISTEMAS DEL PUENTE, SU DISPOSICIÓN E INTEGRACIÓN

Índice

- 1 Objetivo
- 2 Alcance
- 3 Referencias
- 4 Definiciones

Módulo A – Configuración de los puestos de trabajo

- 5 Generalidades
- 6 Asignación y agrupación de las tareas de los puestos de trabajo especializados
- 7 Prescripciones para la asignación de tareas y funciones

Módulo B – Disposición y proyecto: interfaz hombre-máquina

- 8 Proyecto del puente**
- 9 Disposición y distribución física de los puestos de trabajo
- 10 Proyecto del equipo del puente

Módulo C – Tolerancia a los fallos

- 11 Medios auxiliares y duplicaciones
- 12 Fallos del sistema y medios de apoyo

Módulo D – Interfaces

- 13 Interfaces, transferencias de datos
- 14 Suministro de energía

Módulo E – Configuración e integración del sistema

- 15 Concepto modular
- 16 Integración

Módulo F – Documentación de sistemas y equipos

- 17 Manuales
- 18 Información sobre la configuración del sistema a efectos de inspección
- 19 Orientaciones para los fabricantes de equipo sobre la provisión de material de familiarización a bordo

DIRECTRICES PARA EL EQUIPO Y LOS SISTEMAS DEL PUENTE, SU DISPOSICIÓN E INTEGRACIÓN

1 Propósito

1.1 El objetivo de las presentes directrices es facilitar el proyecto y la configuración del equipo y los sistemas del puente, su disposición y su integración para la explotación segura y eficaz del buque bajo el control del equipo del puente y el práctico.

1.2 Las presentes directrices tienen por objeto presentar e integrar la información en el puente de los buques de una forma orientada a las tareas.

1.3 El propósito de las presentes directrices es asistir en la gestión del volumen de trabajo del equipo del puente, mejorar la seguridad operacional del buque e implantar medidas destinadas a disminuir los errores humanos.

1.4 El objetivo de las directrices es ser un instrumento rector común para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración.

1.5 Las presentes directrices facilitan la aplicación de la regla V/15 del Convenio SOLAS.

2 Alcance

2.1 Las presentes directrices proporcionan:

2.1.1 Principios generales de diseño para el proyecto y la disposición del puente.

2.1.2 Una metodología para la integración y disposición del equipo y los sistemas en un puente integrado.

2.1.3 Una definición de las principales tareas del puente y la configuración de los puestos de trabajo.

2.2 Las recomendaciones de proyecto tienen por finalidad garantizar que un usuario debidamente formado pueda manejar fácilmente el puente. Se facilitan orientaciones para la provisión de material de familiarización a bordo, puesto que el Código IGS prescribe que el personal a cargo de tareas relacionadas con la seguridad y la protección del medio ambiente esté adecuadamente familiarizado con sus funciones.

2.3 Las presentes directrices se recomiendan a fabricantes, instaladores, astilleros, proveedores e inspectores de buques en relación con el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración.

2.4 Las presentes directrices tienen como objetivo facilitar el proyecto de los puentes para los buques regidos por el Convenio SOLAS.

3 Referencias

Resolución MSC.191(79)

Normas de funcionamiento para la presentación de información náutica en las pantallas de navegación de a bordo

Resolución MSC.252(83)	Normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN)
Circular MSC/Circ.982	Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente
Circular SN/Circ.243	Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos
Circular SN.1/Circ.265	Directrices para la aplicación de la regla V/15 del Convenio SOLAS a los SIN, los SIP y el proyecto del puente
Circular SN.1/Circ.274	Directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento
Regla IX/3 del Convenio SOLAS	Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad
Convenio SOLAS, 1974, enmendado	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado
Resolución A.997(25)	Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2007

4 Definiciones

A los efectos de las presentes directrices regirán las definiciones que figuran en el apéndice 1.

Módulo A – Configuración de los puestos de trabajo

5 Generalidades

5.1 Con objeto de facilitar un proyecto de puente modular y orientado a las tareas, la asignación de las principales tareas a los puestos de trabajo se describe de manera general en el párrafo 6.

5.2 Si se facilita un SIN, éste puede abarcar partes de las tareas recomendadas.

5.3 Otros puestos de trabajo específicos del tipo o proyecto del buque deberán ajustarse a las prescripciones técnicas de las presentes directrices, según proceda.

5.4 La descripción de los puestos de trabajo se facilita en las directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente¹.

5.5 El equipo recomendado para los puestos de trabajo figura en las directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente¹.

¹ Circular MSC/Circ.982.

6 Asignación y agrupación de tareas de los puestos de trabajo especializados

6.1 Puesto de trabajo de navegación y maniobra:

6.1.1 Tareas que ha de facilitar el puesto de trabajo de navegación y maniobra:

- Prevención de abordajes (vigilancia del tráfico)
- Supervisión de la derrota (prevención de varadas)
 - Posición del buque
 - Profundidad del agua
 - Información cartográfica
- Supervisión de
 - Rumbo
 - Velocidad del buque
 - Velocidad de giro del buque
 - Ángulo de metida/sentido de empuje
 - Propulsión principal, RPM, cabeceo/empuje
 - Velocidad y sentido del viento
 - Hora
- Comunicación interna y externa según sea necesario para la tarea definida
- Supervisión y tramitación de los alertas presentados en el puente
- Maniobra, que comprende:
 - Control de gobierno automático y su funcionamiento, incluido el control neutralizador no seguidor (NFU)
 - Control de gobierno manual y su funcionamiento
 - Selección de modo de gobierno
 - Control y funcionamiento de los impulsores
 - Control y funcionamiento de la propulsión
- Funcionamiento de las luces de navegación, y de las señales sonoras y luminosas
- Vigilancia audible – recepción de señales sonoras
- Funcionamiento de los limpiacristales, lavado y calefacción
- Funcionamiento de las luces proyectoras
- Acuse de recibo del sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)

6.1.2 Tareas relacionadas con la navegación especificadas en las normas de funcionamiento para los SIN que ha de facilitar el puesto de trabajo de navegación y maniobra, de existir:

- prevención de abordajes (vigilancia del tráfico)
- supervisión de la derrota (prevención de varada)
- gestión de alertas
- datos de control de la navegación
- estado y visualización de datos

6.1.3 Funcionamiento y supervisión de la interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI)*, de existir.

6.2 Puesto de trabajo de vigilancia:

6.2.1 Tareas que ha de facilitar el puesto de trabajo de vigilancia:

- Prevención de abordajes (vigilancia del tráfico)
- Supervisión de la derrota (prevención de varadas)
 - Posición del buque
 - Profundidad del agua
 - Información cartográfica
- Supervisión de:
 - Rumbo
 - Velocidad del buque
 - Velocidad de giro del buque
 - Ángulo de metida/sentido de empuje
 - Propulsión principal, RPM, cabeceo/empuje
 - Velocidad y sentido del viento
 - Hora
- Comunicación interna y externa según sea necesario para la tarea definida
- Supervisión y tramitación de las alertas presentadas en el puente
- Funcionamiento de las señales sonoras
- Funcionamiento de los limpiacristales, lavado y calefacción
- Acuse de recibo del BNWAS

* Según se especifica en las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente.

6.2.2 Tareas relacionadas con la navegación especificadas en las normas de funcionamiento para los SIN que ha de facilitar el puesto de trabajo de vigilancia, de existir:

- prevención de abordajes
- supervisión de la derrota
- gestión de alertas
- datos sobre el control de la navegación
- estado y visualización de datos

6.2.3 Funcionamiento y supervisión de la CAM-HMI*, de existir.

6.3 Puesto de trabajo de gobierno manual (puesto de trabajo del timonel):

6.3.1 Tareas que ha de facilitar el puesto de trabajo de gobierno manual:

- Gobierno manual con rumbo indicado por el compás y marcas visuales
 - Control y funcionamiento del dispositivo de gobierno para gobierno manual
 - Supervisión de: la lectura del girocompás y compás magnético, rumbo predefinido, ángulo de metida, velocidad de giro
- Comunicación con las alas del puente

6.4 Puesto de trabajo de atraque (ala del puente):

6.4.1 Tareas que ha de facilitar el puesto de trabajo de atraque:

- Operación de atraque, maniobras de práctico y seguridad, incluidos:
 - Control de gobierno y su funcionamiento
 - Control y funcionamiento de la propulsión
 - Control y funcionamiento de los impulsores
- Supervisión de:
 - Rumbo
 - Velocidad del buque, incluidas los componentes longitudinal y transversal
 - Velocidad de giro del buque
 - Ángulo de metida/sentido de empuje
 - Propulsión principal, RPM, cabeceo/empuje
 - Velocidad y sentido del viento

* Según se especifica en las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente.

- Comunicación interna con la caseta de gobierno (puestos de trabajo para la navegación y maniobra, supervisión, gobierno manual) y puestos de maniobra
- Comunicación externa según sea necesaria para la tarea definida, como por ejemplo con remolcadores/embarcaciones con prácticos
- Funcionamiento de la luz de señales Morse y el proyector
- Acuse de recibo del BNWAS

6.5 Puesto de trabajo de planificación y documentación:

6.5.1 Tareas que deberá facilitar el puesto de trabajo de planificación y documentación:

- Planificación del viaje
- Documentación, grabación y administración, incluidos:
 - Administración náutica, por ejemplo, la actualización de cartas y publicaciones náuticas
 - Protocolo electrónico y documentación de viaje con HMI, por ejemplo, el diario de navegación de los buques
 - Notificación del buque (regla 28 del capítulo V del Convenio SOLAS, 2002, enmendada)

6.5.2 El puesto de trabajo de planificación y documentación (de existir) ha de facilitar las siguientes tareas relacionadas con la navegación especificadas en las normas de funcionamiento para los SIN que deberá facilitar:

Planificación de la derrota

6.6 Puesto de trabajo de seguridad:

6.6.1 Tareas que ha de facilitar el puesto de trabajo de seguridad:

- Operaciones de seguridad
 - Detección de incendios
 - Funcionamiento de las puertas/aberturas accionadas a motor relacionadas con la seguridad
 - Supervisión de las indicaciones del estado de la portas del forro exterior/aberturas
 - Parada de emergencia para el sistema de ventilación y los reguladores de tiro, y el aire acondicionado
 - Funcionamiento de los sistemas de extinción de incendios
 - Funcionamiento del sistema de alarmas general/megafónico

- Operaciones de estabilidad:
 - Gestión del agua de lastre
 - Sistema de control de la sentina
 - Procedimientos antiescora
 - Estabilizador
 - Válvulas de inundación
- Operaciones de seguridad, incluidos:
 - Vigilancia mediante circuito cerrado de TV
 - Control de las luces de cubiertas
- Comunicación interna y externa, según se necesiten para la tarea definida

6.7 Puesto de trabajo de comunicaciones:

6.7.1 Tareas que ha de facilitar el puesto de trabajo de comunicaciones:

- Comunicación interna
- Comunicación externa
 - Comunicaciones de socorro y seguridad

7 Prescripciones para la asignación de tareas y funciones

7.1 Asignación de tareas a los puestos de trabajo

7.1.1 La asignación de funciones de las tareas del puente a los puestos de trabajo debería facilitar las tareas asignadas a cada puesto, y ser lo suficientemente sencilla para facilitar el trabajo en equipo y el conocimiento de las funciones del operador. Debería ser posible seleccionar la función específica en el puesto de tareas mediante una intervención sencilla del operador.

7.1.2 Las funciones adicionales que se lleven a cabo en determinados puestos de trabajo no deberían interferir con las funciones que figuran en el párrafo 6 de las presentes directrices.

7.2 Integración de funciones, controles operacionales e información.

7.2.1 La funcionalidad relacionada, los controles operacionales y la información deberán agruparse por tareas en los puestos de trabajo.

7.2.2 La funcionalidad relacionada, los controles operacionales y la información de una tarea deberán disponerse en grupos funcionales.

Módulo B – Disposición y diseño: interfaz hombre-máquina

8 Proyecto del puente

8.1 En todos los buques se debería mantener en todo momento una vigilancia adecuada con medios visuales y acústicos, así como por todos los demás medios disponibles apropiados para las circunstancias y condiciones que se den, a fin de poder evaluar la situación en su conjunto y el riesgo de abordajes.

Por lo tanto, se deberían aplicar las prescripciones de la circular MSC/Circ.982.

8.2 El campo de visión no debería obstaculizar la tarea del ODG de mantener una vigilancia visual adecuada desde, al menos, los siguientes puestos de trabajo: puesto de trabajo de navegación y maniobra, puesto de trabajo de vigilancia, puesto de trabajo de gobierno manual (puesto de trabajo del timonel).

8.3 El campo de visión de estos puestos de trabajo debería permitir la observación de todos los objetos que puedan afectar la seguridad de las órdenes de maniobra del buque.

8.4 El campo de visión de todos los puestos de trabajo debería ajustarse a lo dispuesto en la regla 22 del capítulo V del Convenio SOLAS, 2002, enmendada, y en la circular MSC/Circ.982.

8.5 Debería ser posible mantener la vigilancia y la supervisión general del buque en el puesto de trabajo de navegación y maniobra.

8.6 Las señales sonoras externas de los buques y las señales de niebla audibles en la cubierta expuesta deberían poder oírse también dentro de la caseta de gobierno; si la caseta es un recinto cerrado, se debería instalar un sistema de recepción acústica para reproducir dichas señales en el interior de la caseta de gobierno.

9 Disposición y distribución física de los puestos de trabajo

9.1.1 Para la disposición y distribución física de los puestos de trabajo en el puente, se debería tener en cuenta lo dispuesto en la circular MSC/Circ.982 y las orientaciones pertinentes sobre la aplicación de la regla V/15 del Convenio SOLAS, adoptadas por la Organización.

9.1.2 Se deberían facilitar suficientes pasamanos, sólidamente contruidos, en todas las consolas de los puestos de trabajo, a ser posible al alcance de la mano.

10 Proyecto del equipo del puente

10.1 Proyecto del sistema

10.1.1 Para el proyecto y disposición de la interfaces hombre-máquina (HMI), se debería tener en cuenta lo dispuesto en la circular MSC/Circ.982 y las orientaciones pertinentes sobre la aplicación de la regla V/15 del Convenio SOLAS, adoptadas por la Organización².

10.1.2 El proyecto y la implantación de los sistemas y el equipo deberían ser tales que un usuario capacitado pueda hacerlos funcionar con facilidad.

² Circular SN.1/Circ.265.

10.1.3 El proyecto de los sistemas y el equipo debería facilitar las tareas que han de realizar el personal del puente y el práctico para la navegación segura del buque en todas las condiciones operacionales.

10.1.4 La configuración de los sistemas y el equipo y la presentación de la información en los puestos de trabajo deberían ser tales que permitan al personal del puente y al práctico realizar la observación y supervisión en todas las condiciones operacionales.

10.1.5 El proyecto de los sistemas y el equipo debería evitar la posibilidad de distracción para garantizar la navegación segura.

10.1.6 Las funciones integradas de visualización y control gráfico y alfanumérico deberían adoptar unos principios y una puesta en práctica coherentes respecto de la interfaz hombre-máquina (HMI).

10.1.7 Debería facilitarse una función de atenuación centralizada de las luces para ajustar la iluminación de los puestos de tareas, pantallas, mandos y etiquetas de paneles mediante una única función de control para el puente y/o equipo integrado en una consola. Se permiten excepciones para el equipo que no facilite una interfaz digital. También debería ser posible la atenuación individual de la iluminación de los puestos de tareas, pantallas, grupos funcionales de mandos y etiquetas de paneles. Asimismo se proporcionan orientaciones sobre atenuación de la iluminación en la circular MSC/Circ.982.

10.2 Funcionamiento del equipo: entrada de datos

10.2.1 El funcionamiento del equipo debería ajustarse a los principios generales dispuestos en la circular MSC/Circ.982.

10.2.2 El puente debería proyectarse de modo que las entradas manuales requeridas sean coherentes en todos los sistemas y equipos, siempre que sea factible, y puedan ejecutarse fácilmente.

10.2.3 Los sistemas y el equipo deberían proyectarse de modo tal que las funciones básicas puedan ejecutarse fácilmente.

10.2.4 Se deberían evitar las interacciones con los sistemas y el equipo que sean complejas o propensas a errores.

10.2.5 Se deberían poder efectuar comprobaciones en los diálogos y en el manejo de las entradas a fin de evitar la introducción de datos o comandos erróneos (por ejemplo, comprobaciones de verosimilitud).

10.2.6 En el caso de las entradas manuales que puedan provocar resultados no deseados, los sistemas y el equipo deberían solicitar comprobación antes de la aceptación.

10.3 Presentación de la información

10.3.1 La información debería presentarse en el puente de acuerdo con los principios generales de la resolución MSC.191(79) y la circular MSC/Circ.982.

10.3.2 Conocimiento del estado y de la modalidad de funcionamiento

10.3.2.1 La modalidad de funcionamiento en uso debería señalarse claramente al personal del puente y al práctico.

10.3.2.2 Si la modalidad en uso no es la modalidad normal para desarrollar plenamente las funciones, esto debería indicarse claramente.

Ejemplo de modalidades de funcionamiento, aparte de la modalidad normal:

- modalidades en condiciones degradadas, en las cuales los sistemas no pueden llevar a cabo plenamente todas las funciones
- "modalidades de servicio"
- modalidad de simulación
- modalidad de formación (familiarización)

10.3.2.3 Si el sistema está degradado, su condición debería quedar lo suficientemente clara como para que el personal del puente y el práctico puedan entender la naturaleza del fallo y sus consecuencias.

10.3.2.4 Los sistemas deberían indicar el estado operacional de las funciones automatizadas y de los componentes, sistemas y/o subsistemas integrados.

Módulo C – Tolerancia a los fallos

11 Medios auxiliares y de duplicación

11.1 Deberían facilitarse los medios auxiliares adecuados para garantizar el funcionamiento seguro en case de fallo.

11.2 En caso de fallo de una parte o función, incluidos los fallos de la red, debería ser posible activar cada parte o función por separado, salvo en aquellas funciones que dependan directamente de la información suministrada por la parte defectuosa. En la medida de lo posible, deberían cumplirse como mínimo las prescripciones especificadas para el equipo adoptadas por la Organización.

11.3 Los medios auxiliares deberían permitir un traspaso seguro y garantizar que un posible fallo no conduzca a un estado no deseado y/o crítico del sistema.

11.4 El fallo de un puesto de tareas no debería conllevar la pérdida de una función obligatoria en virtud de las prescripciones del Convenio SOLAS respecto del equipo que se ha de llevar a bordo.

11.5 En caso de avería de un puesto de tareas, como mínimo otro puesto debería poder asumir las tareas.

12 Fallos del sistema y medios de apoyo

12.1 Los sistemas deberían disponer de una función que permita al operador rehusar o cancelar las funciones automatizadas de control del buque en cualquier momento, o intervenir durante un proceso con una simple y única acción.

12.2 Un sistema integrado debería disponer de una función que permita restablecer la coherencia funcional después del fallo de una interfaz.

12.3 Las prescripciones en materia de soportes lógicos deberían ajustarse a lo dispuesto en la resolución A.694(17), y a las especificaciones que como mínimo sean equivalentes a las que resulten aceptables para la Organización³.

Módulo D – Interfaces

13 Interfaces, transferencias de datos

13.1 A fin de facilitar un proyecto modular del puente, se deberían implantar interfaces normalizadas para los módulos sensor/fuente y operacionales/funcionales. En la resolución MSC.252(83) se proporcionan orientaciones sobre las prescripciones para las interfaces normalizadas.

13.2 Las comunicaciones deberían permitir la implantación de las tareas/funciones que figuran en estas directrices.

13.3 Las comunicaciones deberían basarse, en la medida de lo posible, en un protocolo de comunicación normalizado. Los módulos sensor/fuente y operacionales/funcionales podrán utilizar conceptos internos alternativos.

13.4 Estas comunicaciones deberían ajustarse, en la medida de lo posible, a las siguientes prescripciones:

- .1 alineación automática de los parámetros de interfaz;
- .2 resincronización automática después de una desconexión o fallo de suministro de energía;
- .3 identificación inequívoca de la fuente de datos, incluidos como mínimo el grupo, la función y la hora, si es necesario;
- .4 provisión de datos coherentes relativos a la hora y otros aspectos pertinentes, como puntos de referencia; y
- .5 coherencia garantizada en la transmisión de datos.

14 Suministro de energía

14.1 Deberían seguir en vigor las prescripciones sobre el suministro de energía aplicables a las partes de un sistema integrado como resultado de las prescripciones especificadas para el equipo por parte de la Organización.

14.2 El equipo obligatorio y las funciones/equipo necesarios para una navegación segura deberían recibir suministro, como mínimo:

- .1 tanto de la fuente de energía eléctrica principal como de la de emergencia, de conmutación automatizada a través de un cuadro local de distribución con medios para evitar el cierre accidental; y
- .2 de una fuente de energía eléctrica de transición, durante un periodo no inferior a 45 segundos.

³ IEC 60945.

Módulo E – Configuración e integración del sistema

15 Concepto modular

El proyecto de un sistema integrado debería ser modular, con módulos operacionales/funcionales y sensor/fuente. Los módulos se definen en las directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento (circular SN.1/Circ.274).

16 Integración

16.1 La integración de las funciones de los equipos en un sistema integrado no debería degradar el funcionamiento por debajo de las prescripciones especificadas por la Organización para dicho equipo.

16.2 Los sistemas integrados y las integraciones que a nivel funcional combinen como mínimo dos tareas estipuladas en la resolución MSC.252(83) o una tarea y control de derrota, deberían ajustarse, en cuanto a la integración de la información, a las prescripciones pertinentes del módulo A de la resolución MSC.252(83).

16.3 En el caso de sistemas integrados o integraciones que no se ajusten a la definición de un SIN de acuerdo con lo dispuesto en la resolución MSC.252(83), deberían aplicarse los principios dispuestos en las normas de funcionamiento de los SIN a las funciones que se integren, según proceda.

Módulo F – Documentación de sistemas y equipos

17 Manuales

17.1 Deberían facilitarse manuales de funcionamiento que, en la medida de lo posible, incluyan los siguientes elementos:

- descripción funcional
- concepto de duplicación y medios auxiliares, y disponibilidad de funciones
- modalidades y límites por defecto
- descripción de los alertas y los posibles fallos relacionados con los mismos, y sus efectos en el sistema
- orientación sobre el ajuste de los límites para los alertas
- detalles de cada uno de los parámetros convenidos y las referencias comunes: eje de orientación, rotación, lugar de referencia del punto común de referencia constante (CCRP)
- en el caso de las funciones de control automático (por ejemplo para el rumbo, la derrota o la velocidad), detalles de neutralización y/o cancelación.

17.2 Deberían facilitarse manuales de instalación que permitan que los sistemas que vayan a instalarse cumplan todas las prescripciones adoptadas por la Organización.

17.3 Los manuales de instalación deberían incluir lo siguiente:

- información sobre los sistemas, sensores/fuentes, componentes, interconexiones, funciones de control automático e interfaces
- detalles de los medios de suministro de energía
- recomendaciones sobre la disposición física del equipo y el espacio necesario para el mantenimiento

18 Información sobre la configuración del sistema a efectos de inspección

18.1 El fabricante o el integrador del sistema debería proporcionar la siguiente información en relación con la configuración del sistema, si procede:

- configuración básica del sistema
- diagrama de bloques de interconexión (soporte físico) de todos los sensores conectados, incluido el suministro de energía

En la resolución A.997(25) se amplía esta información.

18.2 Se debería documentar en la medida de lo posible el análisis de fallos a nivel funcional. Dicho análisis debería verificar que los sistemas están proyectados según el principio "a prueba de averías", y que el fallo de un componente del sistema integrado no afecta a la funcionalidad de otros componentes, salvo en aquellas funciones que dependan directamente de la información suministrada por el componente defectuoso.

19 Orientaciones para los fabricantes de equipo sobre la provisión de material de familiarización a bordo

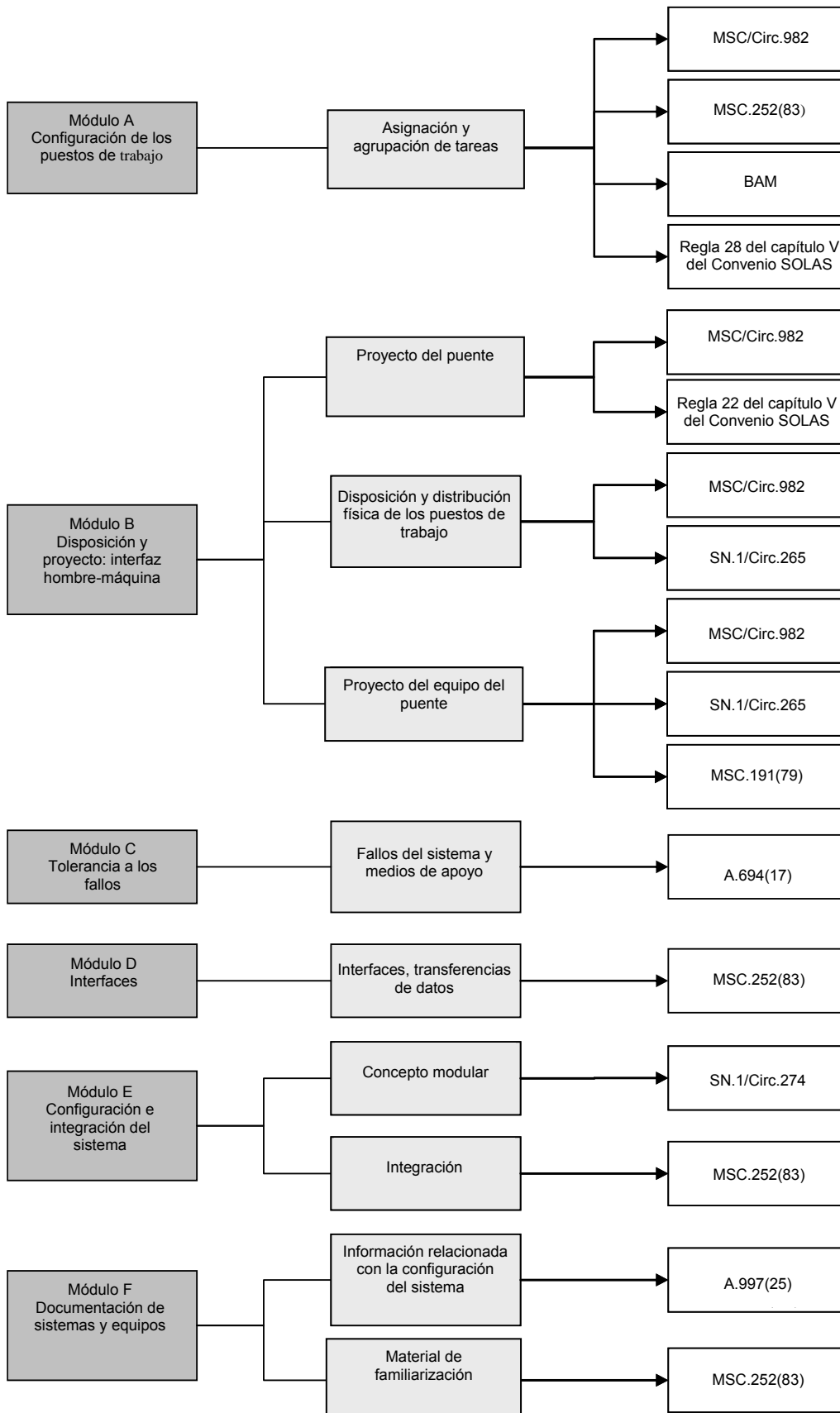
19.1 Se debería proporcionar material para la familiarización a bordo. En dicho material se deberían explicar todas las configuraciones, funciones, limitaciones, controles, presentaciones visuales, alertas e indicaciones. En el apéndice 2 de la resolución MSC.252(83) sobre los SIN figuran orientaciones para los fabricantes de equipo en relación con la provisión de material de familiarización a bordo.

Apéndice 1 – Definiciones

Análisis de fallos	Examen lógico y sistemático de un componente, incluido sus diagramas o fórmulas, con objeto de determinar y analizar la probabilidad, causas y consecuencias de fallos posibles o reales.
Concepto de equipo único	Aquel que se reconoce como un tipo de equipo que integra las funciones de los distintos equipos obligatorios estipulados por el Convenio SOLAS.
Condiciones degradadas	Disminución en las funciones del sistema a causa de un fallo.
Conjunto	Grupo de funciones de alto nivel, por ejemplo navegación, automatización.
Conocimiento de la situación	Percepción por el navegante de la información náutica y técnica proporcionada, la comprensión de su significado y su proyección en el futuro próximo, según sea necesario para reaccionar oportunamente ante la situación. Este conocimiento incluye el conocimiento de la modalidad.
Conocimiento de modalidad	Percepción por el navegante de las modalidades activas de control, funcionamiento y representación visual del SIN en un momento dado, incluidos sus subsistemas, según lo confirmen las presentaciones e indicaciones de una pantalla o puesto de trabajo del SIN.
Integración	Combinación de datos, funciones y/o operaciones para alcanzar un objetivo de alto nivel.
Interfaces	Comunicación entre equipos y entre equipos y personas.
Interfaz hombre-máquina (HMI)	Parte del sistema con la cual interactúa el operador. La interfaz es la suma de medios por los cuales los usuarios interactúan con una máquina, dispositivo y sistema. La interfaz facilita los medios para la entrada de datos, permite a los usuarios controlar el sistema y los datos de salida, y al sistema informar a los usuarios.
Intervención única del operador	Acción que consiste en pulsar no más de una tecla fija o programable, salvo los movimientos necesarios del cursor o la activación por voz mediante códigos programados.
Intervención sencilla del operador	Acción que consiste en pulsar no más de dos teclas fijas o programables, salvo los movimientos necesarios del cursor o la activación por voz mediante códigos programados.
Módulo operacional/funcional	Módulo que especifica las prestaciones operacionales y funcionales de los sistemas y equipos.
Módulo sensor/fuente	Módulo que especifica las prestaciones de los sensores y fuentes de los sistemas y equipos.
Pantalla multifuncional	Unidad de pantalla única que puede presentar visualmente, ya sea de manera simultánea o a través de una serie de páginas seleccionables, información procedente de una o más funciones de un SIN.

Puesto de tareas	Pantalla multifuncional con controles especializados que dan la posibilidad de presentar visualmente y efectuar cualquier tarea de navegación. El puesto de tareas es parte del puesto de trabajo.
Puesto de trabajo	Combinación de todos los elementos relacionados con el trabajo, incluida la consola y todos sus dispositivos, equipo y mobiliario, para realizar determinadas tareas. En la circular MSC/Circ.982 se especifican los puestos de trabajo para el puente.
Sistema integrado de navegación	Los SIN son sistemas de navegación compuestos que desempeñan como mínimo las tareas siguientes: prevención de abordajes y supervisión de la derrota, con lo cual proporcionan "valor añadido" al operador para que planifique, supervise y determine en condiciones de seguridad el avance del buque. Los SIN permiten cumplir lo dispuesto en la regla V/19 del Convenio SOLAS y facilitan la aplicación adecuada de la regla V/15 del SOLAS.
Tarea	Labor que ha de llevar a cabo el personal del puente y el práctico.

Apéndice 2 – Orientaciones sobre los instrumentos aplicables tratados específicamente en estas directrices



ANEXO 7

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87)

ADOPCIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21): "Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas", mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargará de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar normas de funcionamiento que armonicen las prioridades, la clasificación, la tramitación, distribución y presentación de los alertas, a fin de que el personal del puente pueda prestar la máxima atención al funcionamiento seguro del buque e identificar inmediatamente cualquier situación de alerta que exija la adopción de medidas para garantizar el funcionamiento sin riesgos del buque,

RECONOCIENDO ASIMISMO que una interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI), que sirve para presentar los alertas como alertas individuales o agregados, contribuye a que el personal del puente pueda identificar de manera inmediata una situación anormal, la fuente y causa de dicha situación, y le ayuda a decidir las medidas que es necesario tomar,

TOMANDO NOTA de que el Código de Alertas e Indicadores, cuyo objetivo es ofrecer orientación general para la etapa de proyecto y fomentar la uniformidad en cuanto al tipo, el emplazamiento y la prioridad de los alertas e indicadores, contiene más orientaciones sobre la presentación de alertas,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 55º periodo de sesiones y por el Comité de Seguridad Marítima en su [87º] periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación sobre las normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. RECOMIENDA

- .1 Que los Gobiernos fomenten el uso de la gestión de alertas en el puente en los buques que enarbolan su pabellón.
- .2 Que la gestión central de alertas (CAM) y la interfaz central hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI), si se instalan en el puente el [1 de julio de 2014] o posteriormente, se ajusten a normas de funcionamiento no menos estrictas que las estipuladas en el anexo de la presente resolución.

- .3 Que los Gobiernos fomenten la aplicación de las prescripciones generales de los módulos A y C de las normas de funcionamiento que figuran en el anexo de la presente resolución al equipo pertinente de presentación de alertas del puente a partir del [1 de julio de 2014] inclusive.

ANEXO

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE

Índice

- 1 Objetivo
- 2 Alcance
- 3 Ámbito de aplicación
- 4 Definiciones

Módulo A – Presentación y tramitación de alertas en el puente

- 5 Generalidades
- 6 Prioridades – Clasificación
- 7 Estados de alerta
- 8 Presentación de alertas en el puente

Módulo B – Funciones de gestión central de alertas

- 9 Interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI)
- 10 Aspectos funcionales de la gestión central de alertas (CAM)
- 11 Medios auxiliares y de duplicación
- 12 Fallos del sistema y medios de apoyo

Módulo C – Interfaces

- 13 Interfaces

Módulo D – Documentación de sistemas y equipos

- 14 Manuales
- 15 Información sobre la configuración del sistema
- 16 Análisis de fallos
- 17 Orientaciones para los fabricantes de equipo sobre la provisión de material de familiarización a bordo

1 Objetivo

1.1 La gestión de alertas en el puente (BAM) tiene por objeto mejorar el manejo, la distribución y la presentación de alertas mediante la aplicación de la circular SN.1/Circ.265 (Directrices para la aplicación de la regla V/15 del Convenio SOLAS a los SIN, los SIP y el proyecto del puente).

1.2 La BAM armoniza las prioridades, clasificación, tramitación, distribución y presentación de alertas, a fin de que el personal del puente pueda concentrarse plenamente en la seguridad de la navegación e identificar de manera inmediata toda situación anormal que requiera la toma de medidas para que el buque siga funcionando en condiciones de seguridad.

1.3 La interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI), que sirve para presentar los alertas como alertas individuales o agregados, contribuye a que el personal del puente pueda identificar de manera inmediata una situación anormal, la fuente y causa de dicha situación, y le ayuda a decidir las medidas que es necesario tomar.

1.4 La estructura de la BAM y el concepto especificado de acuse de recibo/silenciación del alerta evitan que el personal del puente se distraiga innecesariamente con anuncios de alarmas visuales y audibles redundantes y superfluos. Disminuye la carga cognitiva del operador al reducir la información que se presenta al nivel necesario para evaluar la situación.

En el Código de alertas e indicadores, cuyo objetivo es ofrecer orientación general para la etapa de proyecto y fomentar la uniformidad en cuanto al tipo, el emplazamiento y la prioridad de las alarmas e indicadores, se proporcionan orientaciones adicionales sobre la presentación de alertas.

2 Alcance

2.1 Concebidas para incrementar la seguridad de la navegación, las presentes normas de funcionamiento contienen prescripciones sobre la presentación armonizada y el tratamiento de alertas en el puente y estipulan la gestión central de alertas (CAM).

3 Ámbito de aplicación

3.1 En el módulo A se describe el concepto general de la gestión de alarmas en el puente (BAM) y la presentación de alertas en el equipo del puente.

3.2 En los módulos B y D figuran prescripciones sobre la gestión central de alarmas (CAM) y la interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI).

3.3 En el módulo C se describen las prescripciones para la interfaz de la gestión de alarmas en el puente (BAM).

3.4 Además de las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17)¹, enmendada, y las prescripciones sobre presentación visual recogidas en la resolución MSC.191(79), la CAM debería satisfacer lo prescrito en las presentes normas de funcionamiento y ajustarse, según proceda, a las directrices sobre principios ergonómicos adoptadas por la Organización.

¹ Véase la publicación IEC 60945.

3.5 Si se instala un SIN en el puente se debería comprobar que las funciones incluidas en el módulo C de las normas de funcionamiento de los SIN se incluyen en un sistema CAM.

3.6 En caso de conflicto con las prescripciones sobre alertas, las normas de funcionamiento que figuran en la presente resolución prevalecerán sobre las normas de funcionamiento existentes.

3.7 Las presentes normas de funcionamiento deberían aplicarse a todos los alertas presentados en el puente y transferidos al mismo.

4 Definiciones

A los efectos de las presentes normas regirán las definiciones del apéndice 1.

Módulo A – Presentación y tramitación de alertas en el puente

5 Generalidades

5.1 La BAM debería proporcionar:

- los medios para señalar al personal del puente la existencia de cualquier situación de alerta;
- los medios para permitir al personal del puente determinar y dar respuesta a la situación de que se trate;
- los medios para que el personal del puente y el práctico puedan evaluar la urgencia de las distintas situaciones de alerta cuando haya que abordar más de una situación de ese tipo;
- los medios para permitir al personal del puente gestionar los anuncios de alerta; y
- los medios para gestionar todos los estados relacionados con los alertas en una estructura de sistema distribuida de manera coherente.

5.2 Si es posible, no se debería emitir más de un alerta para una situación que requiera atención.

5.3 Dado que los alertas pueden visualizarse en varios lugares, la presentación del alerta en el puente debería ser coherente en la medida de lo posible por lo que respecta a la manera en que se visualizan, silencian y reciben los alertas. Los estados de alerta deberían ser coherentes en el puente.

5.4 Debería ser posible proporcionar la CAM-HMI como mínimo en los puestos de trabajo de navegación y de maniobra y, de existir, en el puesto de trabajo de vigilancia.

5.5 Si hay un SIN instalado en el puente, las funciones de la HMI para la gestión de alertas del SIN y la CAM-HMI deberían estar integradas.

6 Prioridades – Clasificación

6.1 Prioridades de los alertas

6.1.1 Para la gestión de alertas en el puente se establecerá una distinción entre las siguientes cuatro prioridades:

- Alarmas de emergencia
- Alarmas
- Avisos
- Advertencias

6.1.2 Los alertas suplementarios prescritos por la Organización se deberían incluir en uno de estos niveles de prioridad con arreglo a los criterios de clasificación.

6.2 Criterios para la clasificación de los alertas

6.2.1 Criterios para la clasificación de las alarmas de emergencia:

- alarmas que denotan un peligro inmediato para la vida humana o la seguridad del buque y su maquinaria y que exigen la adopción inmediata de medidas;
- las alarmas de emergencia se especifican en el Código de alertas e indicadores [resolución A...(26)].

6.2.2 Criterios para la clasificación de las alarmas:

- condiciones que exigen que el personal del puente preste atención o adopte medidas de forma inmediata para evitar cualquier tipo de situación peligrosa y mantener la navegación del buque en condiciones de seguridad;
- o necesidad de ascender de categoría, pasando de aviso no aceptado a alarma.

6.2.3 Criterios para la clasificación de los avisos:

- condiciones o situaciones que exigen que se preste atención de forma inmediata, por razones de precaución, a fin de que el personal del puente sea consciente de unas condiciones que, si bien no son peligrosas de manera inmediata, pueden llegar a serlo.

6.2.4 Criterios para la clasificación de las advertencias:

- conocimiento de una condición que exige que se preste más atención de lo que sería normal, tratándose del examen de una situación o de una información facilitada.

6.3 Categorías de alertas

Los alertas deberían dividirse en tres categorías para su tramitación, a saber:

6.3.1 Alertas de categoría A

6.3.1.1 Los alertas de categoría A se definen como aquellos para los cuales es necesario facilitar información en un puesto de tareas asignado directamente a la función que genera el alerta, como apoyo para adoptar decisiones y evaluar las condiciones relacionadas con los alertas, por ejemplo:

- peligro de abordaje
- peligro de varada

Cuando no se pueda acusar recibo de un alerta de categoría A en una interfaz hombre-máquina, el usuario debería tener una indicación clara de este hecho.

6.3.2 Alertas de categoría B

6.3.2.1 Los alertas de categoría B se definen como aquellos para los cuales no es necesario información adicional para adoptar decisiones, aparte de la información que puede presentarse en la CAM-HMI.

6.3.3 Alertas de categoría C

6.3.3.1 Los alertas de categoría C se definen como aquellos que no se pueden aceptar en el puente pero para los cuales se requiere información sobre el estado y el tratamiento de los alertas, como por ejemplo ciertos alertas del motor.

7 Estados de alerta

7.1 Generalidades

7.1.1 La presentación de alarmas y avisos se define en las normas de funcionamiento para la presentación de información náutica en las pantallas de navegación de a bordo (MSC.191(79)).

7.1.2 El estado de alerta debe distribuirse y presentarse de manera coherente por lo que respecta a la BAM y todas las pantallas conexas.

7.2 Alarmas de emergencia

La tramitación de las alarmas de emergencia se especifica en el Código de alertas e indicadores [resolución A....(26)].

7.3 Alarmas

7.3.1 La BAM debería distinguir entre distintos estados de alarma:

- alarma no aceptada
- alarma aceptada

7.3.2 Cuando se detecte una condición de alarma, se debería indicar como una alarma no aceptada:

- a) dar inicio a una señal audible, acompañada del anuncio visual de alarma;
- b) facilitar un mensaje con los suficientes pormenores como para permitir al personal del puente identificar y dar respuesta a la condición de alarma;
- c) puede ir acompañada de un mensaje hablado, como mínimo en idioma inglés, utilizando mensajes de voz de alerta armonizados de acuerdo con las reglas de la Organización.

7.3.3 Una alarma no aceptada debería ser claramente distinguible de las alarmas existentes ya aceptadas. Las alarmas no aceptadas deberían señalarse mediante una luz de destellos y una señal audible.

7.3.4 Las características de la señal audible de alarma, emitida sola o en combinación con un mensaje hablado, deberían ser tales que no haya posibilidad de error y se la tome por una señal audible utilizada para un aviso.

7.3.5 Debería ser posible silenciar provisionalmente las alarmas audibles en la HMI, si se facilita la identificación del alerta en la HMI. Si no se acusa recibo de una alarma que puede aceptarse en el puente (categoría A o B) en un lapso de 30 s, la señal audible debería sonar de nuevo, o según se especifique en las normas de funcionamiento del equipo.

7.3.6 Debería ser posible silenciar temporalmente las alarmas de categoría C. La alarma se debería volver a disparar después de un periodo de tiempo determinado que concuerde con lo dispuesto en el Código de alertas e indicadores cuando la alarma no se acepta en el lugar de trabajo determinado (por ejemplo, espacio de máquinas).

7.3.7 La indicación visual para una alarma que no se ha aceptado debería continuar hasta que se acepte la alarma, a menos que las normas de funcionamiento del equipo indiquen otra cosa, por ejemplo en el caso de los alertas CPA/TCPA, en los que la señal visual puede interrumpirse al rectificarse la condición de alarma.

7.3.8 La indicación audible, si no se silencia temporalmente, para una alarma que no se ha aceptado debería continuar hasta que se acepte la alarma, o se rectifique la condición que causó su activación. La señal audible para una alarma que no se ha aceptado debería cesar cuando la condición de alarma se haya rectificado.

7.3.9 Una alarma aceptada debería anunciarse mediante una indicación visual continua.

7.3.10 La señal visual de una alarma aceptada debería continuar hasta que se rectifique la condición de la alarma.

7.4 Avisos

7.4.1 La BAM debería distinguir entre diferentes estados de aviso:

- aviso no aceptado
- aviso aceptado.

7.4.2 Cuando se detecte una condición de aviso, se debería indicar como un aviso no aceptado:

- a) dar inicio a una señal audible momentánea, acompañada de un anuncio visual de aviso;
- b) facilitar un mensaje con los suficientes pormenores como para permitir al personal del puente identificar y dar respuesta a la condición de aviso;
- c) puede ir acompañada de un mensaje hablado, como mínimo en idioma inglés, utilizando mensajes de voz de alerta de acuerdo con las reglas de la Organización.

7.4.3 Un aviso no aceptado debería ser claramente distinguible de los avisos existentes ya aceptados. Los avisos no aceptados deberían señalarse mediante una luz de destellos y una señal audible.

7.4.4 Las características de la señal audible de aviso momentánea, ya sea de forma separada o en combinación con un mensaje hablado, deben ser tales que no haya posibilidad de confundirlas con una señal audible utilizada para alarmas.

7.4.5 La visualización para un aviso que no se haya aceptado debería continuar hasta que se acepte el aviso, a menos que las normas de funcionamiento del equipo indiquen otra cosa en los casos en que la indicación visual pueda interrumpirse al rectificarse la condición de alarma.

7.4.6 Un aviso aceptado debería anunciarse mediante una indicación visual continua.

7.4.7 La indicación visual de un aviso aceptado debería continuar hasta que se rectifique la condición de la alarma.

7.5 Advertencias

7.5.1 Las advertencias deberían indicarse mediante una indicación visual continua. No será necesario aceptar una advertencia.

7.5.2 Las advertencias deberían suprimirse automáticamente tras haberse rectificado la condición.

7.5.3 Se debería facilitar un mensaje con los pormenores suficientes como para que el personal del puente pueda identificar y resolver la condición que ha originado la advertencia.

7.6 Subida de categoría de los alertas

7.6.1 La subida de categoría de los alertas debería ajustarse a las prescripciones pertinentes de las distintas normas de funcionamiento.

7.6.2 Un aviso no aceptado debería:

- repetirse como aviso después de un periodo de tiempo limitado no superior a los 5 minutos, o
- pasarse a la prioridad de alarma después de un periodo de tiempo limitado no superior a los 5 minutos; o
- pasarse a la prioridad de alarma después de un tiempo seleccionado por el usuario no superior a 5 minutos, si existe la posibilidad, o
- pasarse a la prioridad de alarma, según se requiera en las prescripciones específicas del equipo y el sistema.

8 Presentación de los alertas en el puente

- 8.1 Los mensajes de alerta deberían estar complementados, cuando sea posible, con ayudas para la toma de decisiones.
- 8.2 El anuncio audible de alertas de categoría A debería tener lugar únicamente en el puesto de tareas, sistema o sensor directamente asignado a la función de generar el alerta.
- 8.3 El anuncio audible de alertas de categoría B o C debería duplicarse en la CAM-HMI.

Módulo B – Funciones de gestión central de alertas

9 Interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas (CAM-HMI)

- 9.1 Todos los alertas deberían presentarse en la CAM-HMI ya sea como alertas individuales o como alertas agregados.
- 9.2 La CAM-HMI debería ofrecer la posibilidad de presentar alertas agregados.
- 9.3 La CAM-HMI debería proporcionar los medios que permitan anunciar e indicar alertas para llamar la atención del personal del puente.
- 9.4 La CAM-HMI debería tener capacidad para duplicar el anuncio del alerta audible de cada equipo y presentación visual instalados en el puente para los alertas de categoría B y C.
- 9.5 La CAM-HMI debería permitir identificar sin problemas los alertas y la identificación inmediata de la función o el sensor/fuente que emite el alerta.
- 9.6 La CAM-HMI debería estar proyectada de forma que los mensajes de alerta de las distintas prioridades sean claramente distinguibles entre sí.
- 9.7 Los mensajes de alerta deberían estar complementados con ayudas para la toma de decisiones, en la medida de lo posible. Debería ser posible obtener, si así se solicita, la explicación o justificación de un alerta.
- 9.8 La CAM-HMI debería permitir aceptar inmediatamente las alarmas y avisos con una única intervención del operador para los alertas de categoría B.
- 9.9 Sólo se deberían poder aceptar alarmas y avisos de manera individual.
- 9.10 Debería ser posible silenciar temporalmente todas las señales de alerta audible con una única intervención del operador en la CAM-HMI.
- 9.11 La CAM-HMI debería poder indicar por lo menos 20 alertas recientes al mismo tiempo.
- 9.12 Si la CAM-HMI no puede presentar simultáneamente en la pantalla todos los alertas que requieran la atención del personal del puente, debería entonces haber una indicación clara e inequívoca de que hay otros alertas que requieren atención.
- 9.13 Debería ser posible presentar los alertas suplementarios con una única intervención del operador.

9.14 Debería ser posible volver a la presentación visual que contiene los alertas de prioridad más alta con una única intervención del operador.

9.15 Cuando se presenta en la pantalla información distinta de la lista de alertas activos (por ejemplo, el historial de alertas, configuraciones) debería aún ser posible ver aparecer los alertas nuevos.

9.16 Como opción por defecto, los alertas deberían presentarse agrupados por orden de prioridad. Dentro de cada prioridad los alertas deberían presentarse en el orden en el que ocurren (secuencia). Además, los alertas pueden presentarse en grupos de funciones.

9.17 Alertas agregados

9.17.1 Se podrán proporcionar alertas agregados.

9.17.2 Dado que la tramitación de los alertas agregados requiere más operaciones de usuarios y más tiempo para obtener la información necesaria, los alertas que la Organización exige que se presenten en el puente sólo deberían agregarse para combinar múltiples alertas individuales del mismo tipo y al mismo tiempo para proporcionar un alerta en la CAM-HMI cuya presentación individual es de todos modos necesaria en el puesto de tareas o sistema de activación de alertas.

9.17.3 Los alertas presentados en el puente que la Organización no exige podrán agregarse para su presentación en la CAM-HMI de acuerdo con las prescripciones de las presentes normas de funcionamiento.

9.17.4 Sólo se debería combinar en un alerta agregado alertas con el mismo grado de prioridad.

9.17.5 No debería ser posible aceptar los alertas agregados a menos que la Organización así lo especifique.

9.17.6 Se deberían poder silenciar temporalmente los alertas agregados.

9.17.7 Los alertas individuales no deberían disparar más de un alerta agregado.

9.17.8 Cada alerta individual nuevo suplementario ha de volver a disparar el alerta agregado.

9.17.9 Si la Organización exige que se presenten en pantalla como alertas individuales, los alertas no deberían agregarse.

9.18 Historial de alertas

9.18.1 La CAM-HMI debería ofrecer un historial de alertas al que pueda acceder el operador.

9.18.2 Cuando un alerta ya no esté activo, se debería conservar el mensaje, con su contenido íntegro, en un historial de alertas, en el que se indicará la fecha y hora en que se dio el alerta, se aceptó y se rectificó.

9.18.3 Los mensajes del historial de alertas deberían presentarse en orden cronológico.

9.18.4 Debería ser posible tener acceso al historial de alertas y regresar a la presentación visual de alertas activos con una intervención sencilla del operador.

9.18.5 El sistema debería facilitar una indicación clara e inequívoca de que en ese momento se está accediendo y presentando un historial de alertas.

9.18.6 La CAM-HMI debería facilitar la búsqueda e identificación de los alertas en el historial de alertas.

9.18.7 Debería ser posible conservar el contenido del historial de alertas durante un periodo mínimo de 24 horas, con objeto de poder utilizarlo para "solucionar problemas" a bordo.

9.18.8 Si se instala un SIN, sus funciones podrían ampliarse para incluir la de historial de alertas.

10 Aspectos funcionales de la gestión central de alertas CAM

10.1 La CAM debería tramitar la información del alerta para su presentación en la CAM-HMI, incluidos la prioridad y el estado.

10.2 La información del alerta, incluidos la prioridad y el estado, debería distribuirse a las funciones y equipo adecuados que realizan el procesamiento o presentación ulterior (por ejemplo, CAM-HMI).

10.3 La presentación del alerta en el equipo del puente debería concordar en la medida de lo posible con el modo en que se presentan visualmente los alertas. Antes de presentar un alerta en cualquier HMI debería comprobarse, siempre que sea posible, si las funciones y el equipo tienen la capacidad de evaluar y procesar el alerta con conocimientos adicionales por lo que respecta a su presentación, prioridad y estado. Si se ofrecen estas funciones, la CAM debería permitir este procesamiento ulterior. La presentación de un alerta debería tener lugar una vez que se haya podido tener en cuenta los resultados de este procesamiento. Para los SIN, las prescripciones figuran en el párrafo 21 de la resolución MSC.252(83).

10.4 Sólo debería estar en funcionamiento una CAM en el puente en un momento dado, pero es posible presentar visualmente y tramitar la información en múltiples CAM-HMI. Las funciones de la CAM pueden estar centralizadas o centralizadas en parte en subsistemas y estar interconectadas a través de una comunicación normalizada relacionada con los alertas.

11 Medios auxiliares y de duplicación

11.1 La configuración del sistema debería contemplar una de las dos posibilidades de disposición para los medios auxiliares y de duplicación de la CAM y CAM-HMI:

- .1 en caso de fallo de la CAM-HMI, debería poderse comprobar que los sistemas conectados presentan los alertas por separado (un fallo del sistema de la CAM-HMI no debería comportar la pérdida de las funciones de anuncio de alertas);
- .2 o si las funciones de los sistemas y el equipo se transfieren a la CAM y CAM-HMI, se instalará un medio auxiliar. El medio auxiliar debería poder hacerse cargo de las funciones de la CAM de manera segura, y asegurar que un fallo de la CAM no comporta una situación crítica. El suministro de energía del medio auxiliar debería ser resistente a fallos por separado.

11.2 En caso de fallo de un puesto de tareas, al menos otro puesto de tareas debería poder hacerse cargo de la CAM-HMI.

12 Fallos del sistema y medios de apoyo

12.1 Se debería alertar de los fallos del sistema de conformidad con lo dispuesto en las presentes normas de funcionamiento.

12.2 La pérdida de comunicaciones del sistema entre la CAM y los sistemas conectados debería aparecer como un aviso en la CAM-HMI. Los alertas procedentes de los sistemas en los que se ha perdido las comunicaciones deberían eliminarse de la lista de alertas activos en la CAM-HMI. Una vez que se hayan reactivado las comunicaciones se deberían volver a presentar todos los alertas activos.

12.3 Un fallo del sistema de la CAM o la pérdida de las comunicaciones entre el sistema CAM y los sistemas conectados no debería comportar la pérdida de las funciones de anuncio de alertas de los sistemas individuales.

Módulo C – Interfaces

13 Interfaces

13.1 Interfaces necesarias para las comunicaciones relacionadas con los alertas

13.1.1 El protocolo de comunicaciones debería posibilitar la puesta en práctica de las funciones descritas en las presentes normas de funcionamiento.

13.1.2 Las comunicaciones relacionadas con el alerta deberían seguir un concepto normalizado para proporcionar las siguientes funciones y operaciones:

- .1 identificación única de un alerta dividida en conjunto, función, código de alerta, tiempo,
- .2 distribución de alertas con su prioridad, estado e información en texto,
- .3 distribución de las instrucciones de aceptación y silencio y otras instrucciones para alertas procedentes de lugares distintos, incluidas las acciones del operador y los resultados del procesamiento en el sistema,
- .4 transmisión de los alertas agregados con la información pertinente (por ejemplo, número de alertas agregados),
- .5 reconexión adecuada tras una desconexión o desactivación total en cualquier momento y en cualquier condición de alerta obteniendo como resultado una presentación coherente del alerta dentro del tiempo de recuperación,
- .6 deberían usarse comunicaciones normalizadas. Los subsistemas individuales podrán utilizar un concepto interno alternativo.

13.2 Conexión al suministro de energía del buque.

13.2.1 La CAM debería ser alimentada tanto por la fuente de energía eléctrica principal como por la de emergencia, con conmutación automatizada a través de un cuadro local de distribución con medios para evitar el cierre accidental.

13.2.2 Después de un fallo del suministro eléctrico, el sistema debería volver a activarse automáticamente al restablecerse el suministro energético.

Módulo D – Documentación de sistemas y equipos

14 Manuales

14.1 Los manuales de funcionamiento deberían incluir los siguientes elementos:

- una descripción funcional general de la CAM
- una descripción del concepto de duplicación
- una descripción de los posibles fallos y sus efectos en el sistema (por ejemplo, utilizando parte del análisis de fallos).

14.2 Los manuales de instalación deberían incluir información adecuada que permita la instalación de la gestión de alertas de modo que cumpla todas las prescripciones adoptadas por la Organización.

14.3 Los manuales de instalación deberían incluir lo siguiente:

- diagramas de interconexión y detalles de interfaz para los sistemas y sensores conectados
- instrucciones para la instalación y conexión de medios, incluido el sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)
- detalles de los medios de suministro de energía.

15 Información sobre la configuración del sistema a efectos de supervisión

15.1 El fabricante o el integrador del sistema de la CAM debería proporcionar la siguiente información en relación con la configuración del sistema, si procede:

- configuración básica del sistema
- diagrama esquemático del flujo de datos e interpretación del mismo
- medios auxiliares y de duplicación.

16 Análisis de fallos

Se debería realizar para la CAM un análisis de fallos a nivel funcional y documentarlo. Dicho análisis debería verificar que un fallo de la CAM no afecta a la funcionalidad de los sistemas y sensores conectados, incluidas sus funciones de anuncio de alertas.

17 Orientaciones para los fabricantes de equipo sobre la provisión de material de familiarización a bordo

Se debería facilitar material para la familiarización a bordo sobre la CAM. En dicho material se deberían explicar todas las configuraciones, funciones, limitaciones, controles, presentaciones visuales, alertas e indicaciones. Asimismo, en el material para la familiarización a bordo se debería explicar el resultado de intervenciones operacionales tales como acuse de recibo y silenciamiento en relación con la CAM-HMI y los sistemas conectados. En el apéndice 2 figuran orientaciones y recomendaciones para los fabricantes de equipo sobre la provisión de material de familiarización a bordo.

Apéndice 1 – Definiciones

Advertencias	Alerta de menor prioridad. Condición que no es de alarma o de aviso, pero que requiere que se preste más atención de lo normal a la situación o a la información dada.
Agregación	Combinación de alertas individuales con el fin de proporcionar un alerta (un alerta representa muchos alertas individuales).
Agrupación	Disposición de alertas de acuerdo con su función o prioridad.
Alarma	La alarma es un alerta de alta prioridad. Condición que requiere la atención e intervención inmediata del personal del puente a fin de mantener la navegación del buque en condiciones de seguridad.
Alarma de emergencia	Alerta de mayor prioridad. Alarma que indica la existencia de un peligro inmediato para la vida humana o el buque y su maquinaria y exige la adopción inmediata de medidas.
Alerta	Los alertas anuncian situaciones y condiciones anormales que requieren atención. Los alertas se dividen según cuatro prioridades: alarmas de emergencia, alarmas, avisos y advertencias. Un alerta proporciona información sobre un cambio de estado definido en relación con información sobre el modo de anunciar este acontecimiento al sistema y al operador de una manera definida.
Alerta agregado	Alerta que indica la existencia de varios alertas individuales.
Alertas de categoría A	Alertas para los cuales es necesario facilitar información gráfica en el puesto de tareas asignado directamente a la función que genera el alerta, como apoyo para la adopción de decisiones sobre la evaluación de las condiciones relacionadas con los alertas.
Alertas de categoría B	Alertas para los cuales no es necesario información adicional para adoptar decisiones, aparte de la información que puede presentarse en la CAM-HMI.
Alertas de categoría C	Alertas que no se pueden aceptar en el puente pero para los cuales se requiere información sobre el estado y el tratamiento de los alertas.
Alerta individual	Alerta que anuncia una situación y una condición anormales que requieren atención.
Análisis de fallos	Examen lógico y sistemático de un componente, incluido sus diagramas o fórmulas, con objeto de determinar y analizar la probabilidad, causas y consecuencias de fallos posibles o reales.

Anuncios de alerta	Presentación visual y acústica de los alertas.
Aviso	Situación que requiere la atención inmediata, pero no una intervención inmediata del personal del puente. Los avisos se presentan por razones de precaución, para que el personal del puente esté al corriente de los cambios de situación que no son inmediatamente peligrosos, pero que pueden llegar a serlo si no se toman medidas.
Conjunto	Grupo de funciones de alto nivel, por ejemplo, navegación, automatización.
Gestión de alertas	Concepto para regular de manera armonizada la supervisión, el tratamiento, la distribución y la presentación de alertas en el puente.
Gestión de alertas en el puente (BAM)	Concepto general de gestión, tramitación y presentación armonizada de alertas en el puente.
Gestión central de alertas (CAM)	Funciones para la gestión de la presentación de alertas en la CAM-HMI, la comunicación de estados de alerta entre la CAM-HMI y los sistemas y sensores de navegación. Las funciones pueden estar centralizadas o centralizadas en parte en subsistemas y estar interconectadas a través de una comunicación normalizada relacionada con los alertas.
Historial de alertas	Lista de alertas pasados, a la que se puede acceder.
Interfaz hombre-máquina (HMI)	Parte del sistema con la cual interactúa el operador. La interfaz es la suma de medios por los cuales los usuarios interactúan con una máquina, dispositivo y sistema (el sistema). La interfaz facilita los medios para la entrada de datos, permite a los usuarios controlar el sistema y los datos de salida, y al sistema informar a los usuarios.
Interfaz hombre-máquina de gestión central de alertas HMI (CAM-HMI)	Interfaz hombre-máquina para presentar y tramitar los alertas en el puente.
Intervención sencilla del operador	Acción que consiste en pulsar no más de dos teclas fijas o programables, salvo los movimientos necesarios del cursor o la activación por voz mediante códigos programados.
Intervención única del operador	Acción que consiste en pulsar no más de una tecla fija o programable, salvo los movimientos necesarios del cursor o la activación por voz mediante códigos programados.
Pantalla multifuncional	Unidad de pantalla única que puede presentar visualmente, ya sea de manera simultánea o a través de una serie de páginas seleccionables, información procedente de una o más funciones.
Puesto de tareas	Pantalla multifuncional con controles especializados que dan la posibilidad de presentar visualmente y efectuar cualquier tarea. El puesto de tareas es parte del puesto de trabajo.

Apéndice 2 – Orientaciones para los fabricantes de equipo sobre la provisión de material de familiarización a bordo

1 Generalidades

1.1 El Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) dispone que el personal que se desempeñe en tareas relacionadas con la seguridad y la protección del medio ambiente debe familiarizarse adecuadamente con sus funciones.

1.2 Para facilitar ese proceso, se prescribe que el fabricante de equipo o el integrador del sistema proporcione material de formación adecuado que el armador pueda utilizar como base para la familiarización de los usuarios a bordo.

1.3 El propósito del material de familiarización es facilitar una comprensión rápida de la configuración de la gestión de alertas en el puente, la presentación de alertas en la CAM-HMI y su método de funcionamiento.

1.4 El material debería estar organizado de modo tal que represente al equipo real instalado en el buque y su configuración.

2 Familiarización a bordo

2.1 El propósito de la formación de familiarización es explicar las funciones de la CAM y de la CAM-HMI.

2.2 Debería permitirle a los oficiales de guardia familiarizarse rápidamente con el sistema instalado.

2.3 Se debería hacer hincapié en impartir una formación de familiarización eficaz y que pueda desarrollarse en el tiempo más breve posible.

2.4 Si se trata de un sistema típico, la formación de familiarización no debería llevar más de 30 minutos para un oficial de guardia. Este periodo no incluye el tiempo necesario para hacerlo con las principales funciones de interconexión, como el radar y el SIVCE.

2.5 La familiarización puede realizarse de varias maneras. Los siguientes son ejemplos ilustrativos, pero también serían aceptables otros métodos eficaces de formación:

- formación con ordenador a bordo del buque. También podría impartirse a distancia (por ejemplo, en el ordenador portátil de un nuevo usuario antes del embarque)
- una modalidad de formación en los sistemas instalados
- un vídeo de formación (en cinta, disco o memoria de estado sólido), en combinación con un manual de autoformación
- un manual de autoformación independiente.

2.6 Los temas que deben tratarse se enumeran en la sección 3 infra.

2.7 El material de familiarización no sustituye al manual de instrucciones para el usuario. En el material se podrán incluir referencias adecuadas al mismo, lo que puede ser útil al describir operaciones más detalladas o hacer remisiones a diagramas de gran tamaño.

2.8 En el caso de funciones no esenciales, menos utilizadas, solamente es necesario incluir referencias a la sección pertinente del manual de instrucciones para el usuario en vez de incluir las funciones en su totalidad en el material de familiarización. Lo ideal sería proporcionar el material para dichas funciones, pero con instrucciones que permitan al usuario saltarse estas secciones, según sea apropiado, hasta una oportunidad más conveniente.

3 Pautas para la formación de familiarización

3.1 Descripción general

3.1.1 Debería comenzarse con una visión general del sistema y una descripción de las funciones de alto nivel.

3.1.2 Se debería presentar una descripción de la configuración de la BAM, incluida la CAM-HMI, y del posible equipo conectado. Esta descripción podría presentarse en forma de ordinograma.

3.1.3 Se debería explicar la idea general de la presentación de los alertas y las acciones de los usuarios (como acuse de recibo y silenciamiento) para la BAM, incluida una descripción de la CAM-HMI.

3.1.6 Se debería dar una explicación del concepto de medios auxiliares y de duplicación para la CAM y la CAM-HMI.

3.2 Funcionamiento detallado

3.2.1 Se deberían describir las funciones de la CAM-HMI.

3.2.2 Cuando proceda, debería incluirse lo siguiente:

- descripción de las funciones
- descripción de la estructura de menús y de la información visualizada
- descripción de los mandos del operador
- descripción del modo de configurar preferencias de visualización modificables por el usuario. El método para volver rápidamente a las opciones por defecto.

3.2.3 Se deberían dar instrucciones sobre el modo de fijar los mandos de presentación visual básicos, tales como la luminosidad, el contraste, el color y la paleta de colores para el día y la noche.

ANEXO 8

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

CUMPLIMIENTO POR LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD (NGV) DE LAS DISPOSICIONES DE LAS REGLAS V/18 A V/20 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CAPÍTULO 13 DEL CÓDIGO DE NAVES DE GRAN VELOCIDAD 2000

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC) en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], aprobó la declaración de Cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS y del capítulo 13 del Código de Naves de Gran Velocidad 2000, elaborada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) en su 55º periodo de sesiones (27 a 31 de julio de 2009).

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

ANEXO

CUMPLIMIENTO POR LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD (NGV) DE LAS DISPOSICIONES DE LAS REGLAS V/18 A V/20 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CAPÍTULO 13 DEL CÓDIGO DE NAVES DE GRAN VELOCIDAD 2000

Debido al ritmo del examen y actualización de la documentación de la OMI, las prescripciones normativas en virtud de las disposiciones sobre seguridad de la navegación del Código de Naves de Gran Velocidad 2000 (NGV) no están evolucionando al mismo ritmo que la tecnología. En la práctica, este problema se agrava por el tiempo necesario para enmendar las reglas de clasificación y por el hecho de que éstas deban adaptarse a las modificaciones de la documentación de la OMI.

Una consecuencia imprevista de dicha situación es que la construcción de naves de gran velocidad nuevas debe seguir implicando la duplicación de equipo y la instalación de indicadores analógicos individuales grandes en configuraciones de puente pequeñas, al estilo de las cabinas de mando, cuando la tecnología, incluidas las configuraciones de duplicación, permitiría que la información digital integrada se mostrase de una manera más cómoda para el usuario, eficaz en cuanto al aprovechamiento del espacio y ergonómica.

A fin de superar las dificultades mencionadas *supra*, las naves de gran velocidad podrán estar equipadas con equipo y sistemas de navegación que utilicen las últimas innovaciones tecnológicas permitidas por las reglas pertinentes del capítulo V del Convenio SOLAS, por ejemplo, las normas para los sistemas integrados de navegación y la gestión de alertas, siempre que, a juicio de la Administración, el equipo cumpla una norma equivalente o superior a la prescrito en el capítulo 13 del Código NGV 2000.

ANEXO 9

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

ORIENTACIONES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZAR EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES DE A BORDO

Antecedentes

- 1 A medida que el equipo de navegación y radiocomunicaciones depende cada vez más de los soportes lógicos, se hace necesario actualizar los programas informáticos para hacer frente a los cambios en la reglamentación de la OMI y la UIT. Esto sucede cuando se realizan cambios retrospectivos de las reglas que se aplican a todos los buques pertinentes.
- 2 Deberían proporcionarse medios para cambiar los soportes lógicos o instalar las correspondientes actualizaciones en los sistemas de a bordo de los buques.
- 3 Los fabricantes deberían facilitar a sus clientes el acceso oportuno, por ejemplo, a través de un sitio en la Red, a una lista de las reglas pertinentes y actualmente en vigor respecto del equipo, las versiones de los soportes lógicos del equipo, el cumplimiento y las aprobaciones reglamentarias de las configuraciones/versiones que figuran en la lista.
- 4 Los propietarios de buques deberían concluir acuerdos sobre el mantenimiento de los soportes lógicos del equipo de navegación y radiocomunicaciones, y los fabricantes del equipo deberían apoyar la conclusión de dichos acuerdos. El equipo debería proporcionar los medios para presentar en pantalla las versiones actuales de los soportes lógicos aplicables.

Procedimientos

- 5 Los Gobiernos Miembros deberían distribuir información a todas las partes interesadas acerca de los cambios reglamentarios de la OMI y la UIT que puedan tener algún efecto sobre el equipo de navegación y radiocomunicaciones marítimas.
- 6 Los fabricantes del equipo deberían facilitar el acceso oportuno a la información relativa a los programas informáticos del equipo de navegación y radiocomunicaciones marítimas, por lo que respecta a los cambios pertinentes en las reglas de la OMI y la UIT. Esto podrá requerir que se realicen cambios, a su vez, en los sistemas operativos, memorias de lectura solamente y soportes físicos para obtener la homologación y cumplir las prescripciones nuevas.
- 7 Los propietarios de buques deberían garantizar que el equipo del buque cumple las prescripciones más recientes.
- 8 Además de lo indicado anteriormente, se remite a la circular SN.1/Circ.266 por lo que respecta a los SIVCE.

ANEXO 10

DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R DETECCIÓN POR SATÉLITE DEL SIA

La OMI desea informar al UIT-R de los resultados de su examen de la cuestión de la detección por satélite del SIA.

La OMI recuerda la declaración de coordinación (documento 5B/87) remitida por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 54º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2008) (NAV 54), en la cual se informaba al UIT-R de que el NAV 54 había pedido al MSC 85, el cual se reuniría del 26 de noviembre al 5 de diciembre de 2008, que examinara la cuestión de la detección por satélite del SIA y proporcionara orientaciones claras al respecto.

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) examinó la cuestión de la detección por satélite del SIA en sus periodos de sesiones 85º y 86º. El MSC 86 (27 de mayo a 5 de junio de 2009) reseñó los siguientes puntos:

- 1 se habían planteado considerables preocupaciones que debían transmitirse a los órganos pertinentes de la UIT a fin de que se tengan en cuenta en los próximos estudios, a saber:
 - .1 la relación con la implantación del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT);
 - .2 cuestiones de integridad y confidencialidad;
 - .3 cuestiones de protección;
 - .4 obtención y distribución de datos;
 - .5 cuestiones técnicas, tales como el riesgo de interferencia en servicios de radiocomunicaciones marítimas existentes de vital importancia y la necesidad de introducir cambios en el actual equipo de clase A del SIA; y
 - .6 cuestiones de política mundial, incluida la opinión de que todos los países deberían beneficiarse del desarrollo y la implantación de este sistema;
- 2 se apoyó en general la continuación de los estudios en el marco de la UIT; y
- 3 la OMI no debería comprometerse en esta etapa en espera de los resultados de los estudios.

El NAV 55 (27 a 31 de julio de 2009) tomó nota del anexo 6 del documento 5B/296, el cual contenía la última versión del anteproyecto de nuevo informe M. [SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada. El NAV 55 también tomó nota de los cambios pertinentes realizados en el documento de trabajo para la elaboración de un anteproyecto de revisión de la Recomendación M.1371-3 del UIT-R (anexo 1 del documento 5B/296) y de la declaración de coordinación al respecto para la AISM, la OMI, el CIRM y el CT 80 de la CEI (anexo 36 del documento 5B/296).

El Subcomité NAV mantendrá la cuestión de la detección por satélite del SIA mejorada sometida a examen, a la espera de los resultados de los estudios técnicos del UIT-R.

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

ANEXO 11

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](87)

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 buques,⁴ 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,

⁴ 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 ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Parte A

Generalidades

1 Se añade la nueva regla 18.9 siguiente a continuación de la regla 18.8 existente:

Regla 18.9

El sistema de identificación automática (SIA) se someterá a una prueba anual. Dicha prueba será realizada por un inspector aprobado o en una instalación de prueba o de servicio aprobada. En la prueba se verificará que la información estática del buque se ha programado correctamente, se corregirá el intercambio de datos con los sensores conectados y se comprobará también que el equipo radioeléctrico funciona correctamente a través de la medición de las frecuencias radioeléctricas y de una prueba de transmisión utilizando, por ejemplo, un servicio de tráfico marítimo (STM). Se conservará a bordo del buque una copia del informe sobre la prueba.

ANEXO 13

**PROYECTO DE CIRCULAR SN
ORIENTACIONES SOBRE EL USO DE MENSAJES ESPECÍFICOS
DE LA APLICACIÓN DEL SIA**

(Véase el documento NAV 55/21/Add.1)

ANEXO 14

PROYECTO DE CIRCULAR SN

ORIENTACIONES PARA LA PRESENTACIÓN VISUAL DE LA INFORMACIÓN DE LOS MENSAJES ESPECÍFICOS DE LA APLICACIÓN DEL SIA

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 78º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2004), aprobó la circular SN/Circ.236: "Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA", que el Subcomité de Seguridad de la Navegación había elaborado en su 49º periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2003).

2 El Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 49º periodo de sesiones, seleccionó siete mensajes específicos de la aplicación, que figuran en el anexo 2 de la circular SN/Circ.236, para utilizarlos como un conjunto de mensajes de prueba durante un periodo de cuatro años, sin introducir cambios. Se observó que en la recomendación ITU-R M.1371 se identificaban cuatro mensajes adicionales relacionados con el sistema para el funcionamiento del sistema.

3 En su 55º periodo de sesiones (27 a 31 de julio de 2009), el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV), tras evaluar el uso de los mensajes específicos de la aplicación en el periodo de prueba definido en la circular SN/Circ.236, se mostró de acuerdo con las orientaciones para la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA.

4 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], se mostró conforme con la opinión del Subcomité y aprobó las Orientaciones para la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA, que figuran en el anexo.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan en conocimiento de todos los interesados las orientaciones que figuran en el anexo.

ANEXO

PRESENTACIÓN Y VISUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE LOS MENSAJES ESPECÍFICOS DE LA APLICACIÓN DEL SIA

INTRODUCCIÓN

Actualmente, no existen orientaciones o normas específicas en relación con la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA en equipos o sistemas de a bordo. Si bien el equipo mínimo de teclado y pantalla (MKD) es capaz de presentar visualmente los mensajes de texto, su función nunca ha sido la de presentar gráficamente la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA. Sin embargo, existen varias normas internacionales generales y específicas del equipo que han adoptado la OMI, la OHI y la CEI, en las que se proporcionan "orientaciones" relativas a la presentación visual de distintos tipos de información de a bordo relacionada con la navegación.

NORMAS Y DIRECTRICES

Generalidades

Normas de funcionamiento para la presentación de información náutica en las pantallas de navegación de a bordo, resolución MSC.191(79) de la OMI, 6 de diciembre de 2004.

Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticos, circular SN/Circ.243 de la OMI, 15 de diciembre de 2004.

Presentation of Navigation-related Information on Shipborne Navigational Displays – General Requirements, methods of testing, required test requirements. Norma IEC 62288, Edición 1.0, julio de 2008.

Aspectos específicos del equipo

Existen normas específicas relativas al equipo/sistema adoptadas por la OMI, la OHI y la CEI que proporcionan "orientaciones" relativas a la presentación visual de la información de a bordo relacionada con la navegación. Sin embargo, la mayoría se adoptaron con anterioridad a la publicación de la resolución MSC.191(79), la circular SN/Circ.23, y la norma IEC 62288. Ulteriormente, estas normas de funcionamiento específicas del equipo tendrán que "actualizarse" con objeto de cumplir las prescripciones generales armonizadas que figuran en la resolución MSC.191(79). Por el momento no parece que exista actualmente ninguna prescripción que impida la presentación visual de cualquiera de las aplicaciones de los mensajes específicos de la aplicación SIA que figuran en la circular SN/Circ.236, o los mensajes revisados o nuevos. Sin embargo, no será posible alcanzar un consenso general en relación con la presentación visual coherente y uniforme de los mensajes binarios SIA hasta que las normas de funcionamiento del equipo y los sistemas de a bordo se ajusten a lo dispuesto en la resolución MSC.191(79).

SIVCE

Normas de funcionamiento revisadas de los SIVCE, resolución MSC.232(82) de la OMI, 2006.

Specifications for Chart Content and Display Aspects of ECDIS, S-52 de la OHI, Ed. 4.2, Apéndice 2, *Colour and Symbol Specifications for ECDIS*, marzo de 2004.

Radar

Normas de funcionamiento del equipo de radar, resolución MSC.192(79) de la OMI, 2004.

SIN

Normas de funcionamiento de un sistema integrado de navegación (SIN), anexo 3 de la resolución MSC.86(70) de la OMI.

Integrated Navigation Systems (INS) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results. IEC 61294, Ed. 1, 2004.

SIA

Normas de funcionamiento para el sistema de identificación automática (SIA) universal de a bordo, anexo 3 de la resolución MSC.74(69) de la OMI, 19 de mayo de 1998.

Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo, resolución A.917(22) de la OMI, 25 de enero de 2002.

Presentación visual de la información sobre los blancos del SIA, circular SN/Circ.217 de la OMI, 11 de julio de 2001.

Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA, circular SN/Circ.236 de la OMI, 28 de mayo de 2004.

Principios rectores de la presentación visual de los mensajes específicos de la aplicación del SIA

Por ahora es prematuro proponer normas de presentación y visualización específicas para los mensajes específicos de la aplicación del SIA. Es necesario adquirir más experiencia para determinar la manera en que se debería presentar visualmente la información de estos mensajes junto con otra información cartográfica y operacional. Además, la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA debería ajustarse al concepto operacional previsto para la navegación electrónica. Actualmente éste se define así:

"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." (NAV 54/25, anexo 12).

Es muy probable que los mensajes específicos de la aplicación del SIA se utilicen como un medio para alcanzar un gran número de los objetivos principales de la navegación electrónica (NAV 54/25, anexo 12):

- .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;*

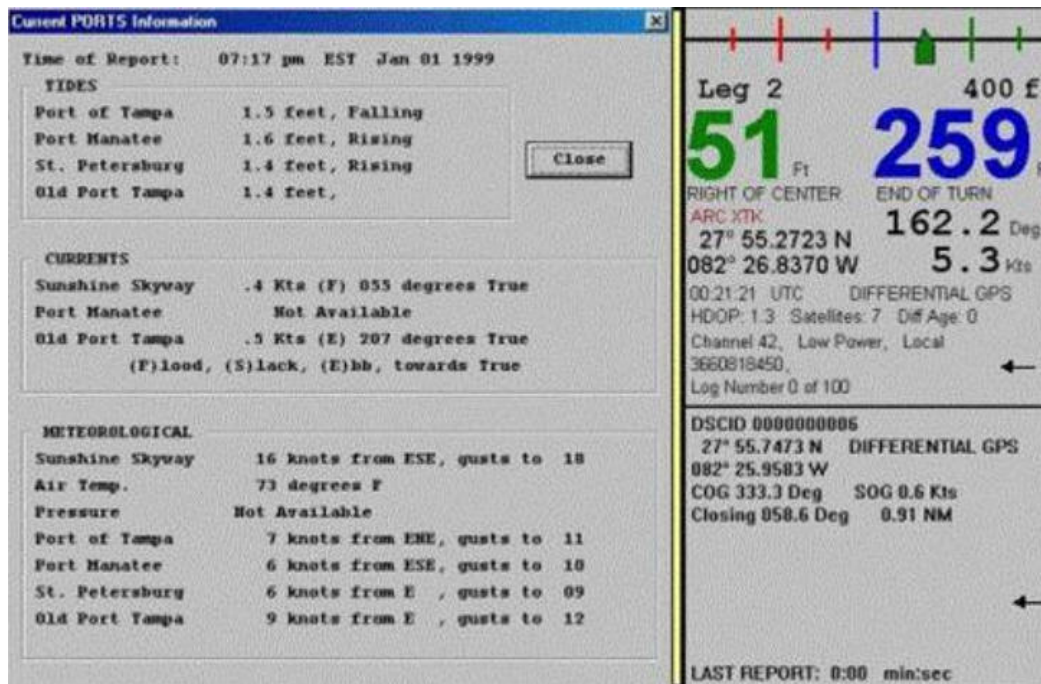
Por el momento, se deberían aplicar los siguientes principios rectores en relación con la presentación visual de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA, tanto para el equipo/sistemas de a bordo (por ejemplo el SIVCE, radar y SIN) como para los sistemas en tierra (consola central del STM):

1. Utilización de símbolos **constantes** en todas las pantallas
2. **Singularidad** – Sólo un significado posible
3. **Carencia de ambigüedades** – Posibilidad de identificar las diferencias (es decir, aquello que sea distintivo)
4. **Obvedad intuitiva** – Utilización de un símbolo, un icono o una pauta fácilmente reconocibles
5. Utilización de un **símbolo básico** para categorías diferentes. Otros atributos deberían ser las mejoras (no los cambios) del símbolo básico.

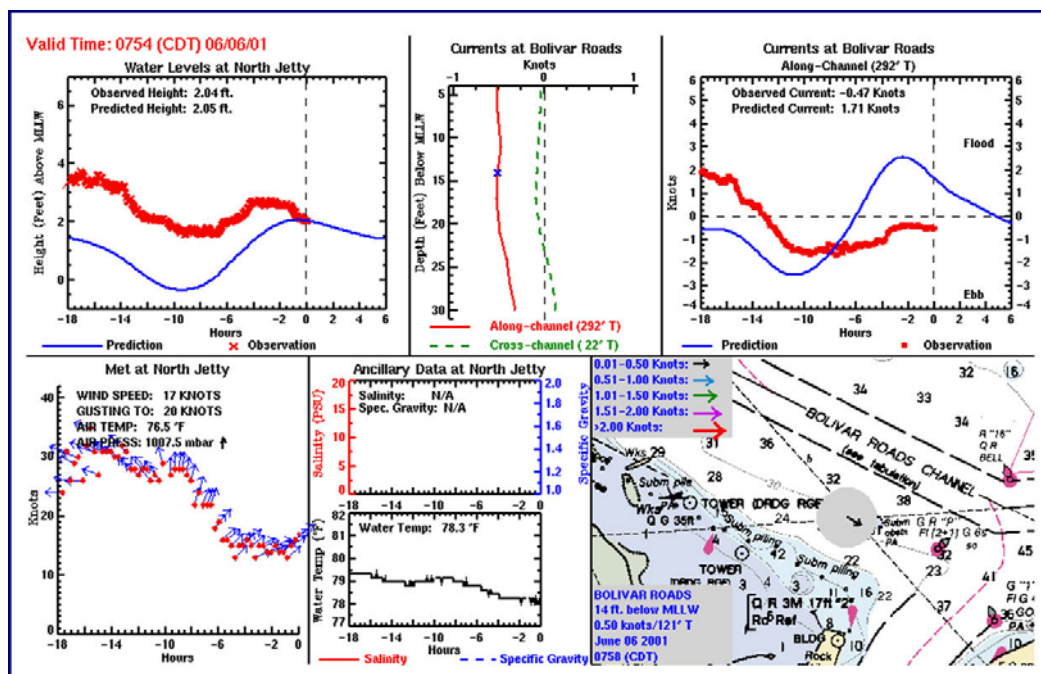
Información del mensaje específico de la aplicación: ejemplos de representación

La "representación" es el proceso de reproducir o describir una cosa (es decir, mostrar un ejemplo de algo que existe o podría existir). A continuación se proporciona una selección de ejemplos sobre la manera en que se representan algunas aplicaciones de mensajes específicos de la aplicación existentes y nuevos. Esto incluye información alfanumérica, gráficos, símbolos, y datos geográficos (es decir, espaciales).

Datos meteorológicos e hidrográficos (FI = 11, FI = 26)

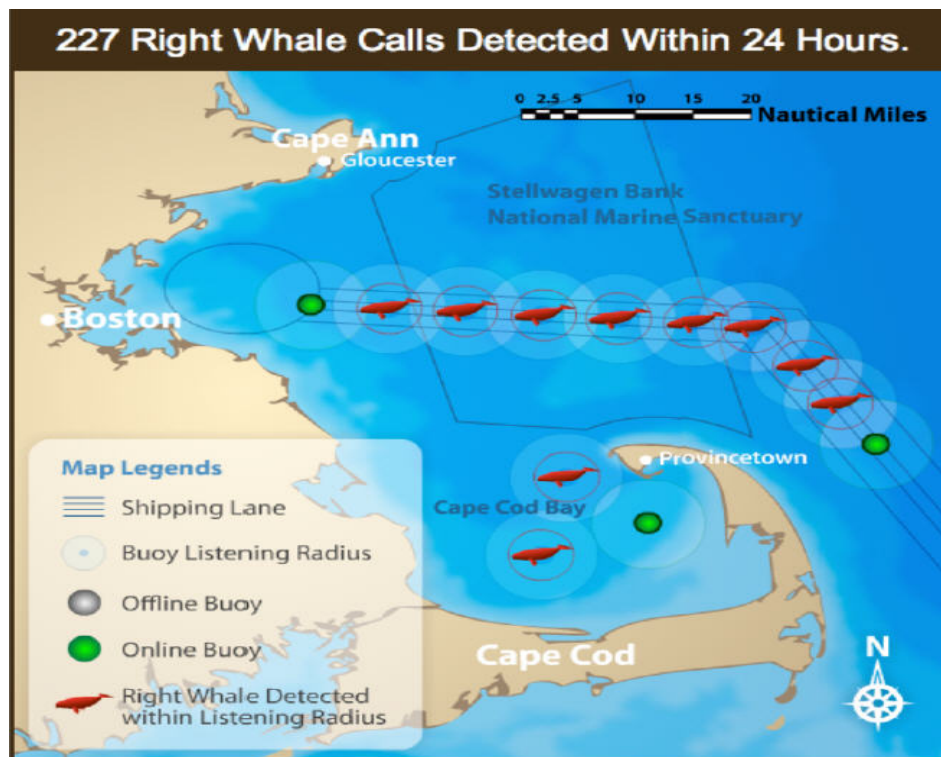


Ejemplo 1 – Ejemplo de datos alfanuméricos en tiempo real correspondientes a cambios mareales, velocidad del flujo de corriente y condiciones meteorológicas. La información, que se transmite en un mensaje específico de la aplicación del SIA desde un centro del STM, se presenta visualmente en unidades portátiles de practicaje transportadas a bordo de buques por parte de prácticos marítimos.

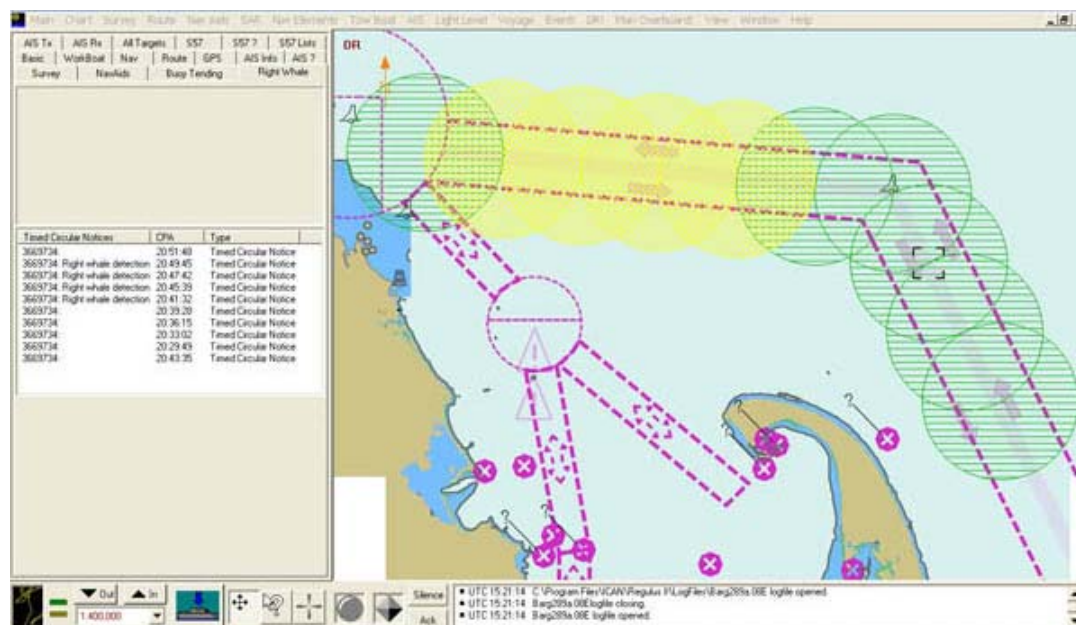


Ejemplo 2 – Presentación gráfica de datos meteorológicos e hidrológicos correspondientes tanto a previsiones como a observaciones. Si bien es similar al texto en caracteres alfanuméricos en cuanto al contenido de los datos, la información se presenta en forma de gráficos con series temporales que representan diferencias y evoluciones (es decir, previsiones frente a observaciones). También se incluye texto en caracteres alfanuméricos presentado sobre los datos geográficos (carta de navegación por puntos).

Aviso de zona – Radiodifundido (FI = 22)

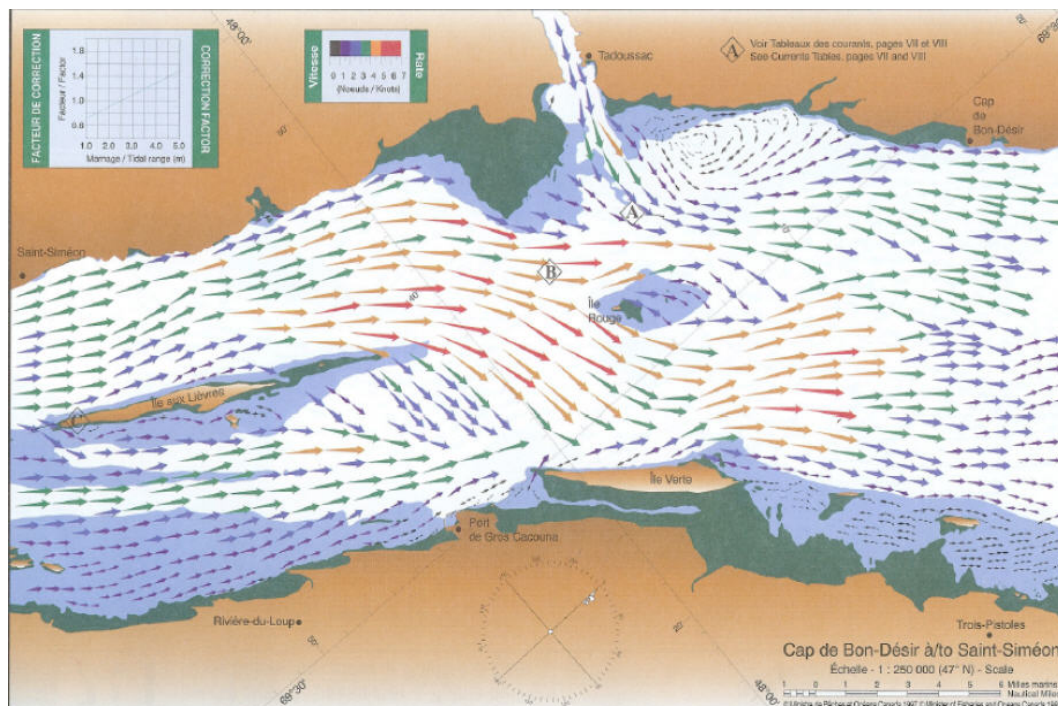


Ejemplo 1 – Ejemplo de presentación geográfica basada en tierra de una reserva marina, un dispositivo de separación del tráfico, los emplazamientos de boyas acústicas pasivas, y las detecciones acústicas de ballenas francas del Atlántico Norte (una especie en peligro de extinción). Los colores rojo y verde indican el estado de funcionamiento de las boyas.

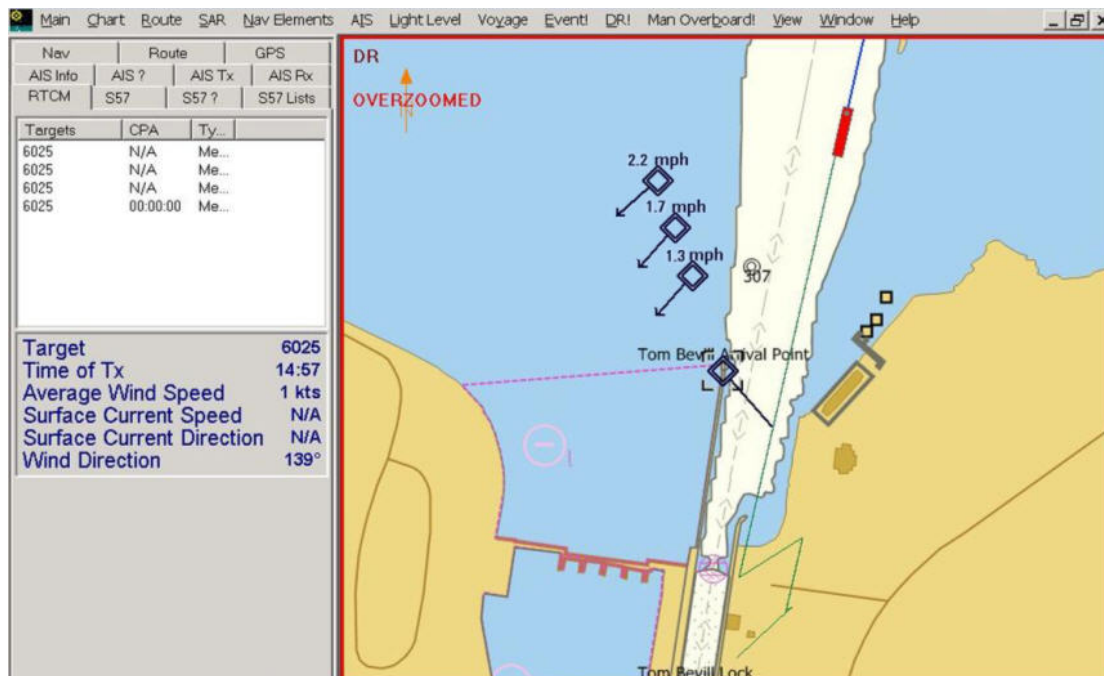


Ejemplo 2 – Ejemplo de datos correspondientes a la detección fecha/hora y la situación de las ballenas francas del Atlántico Norte (una especie en peligro de extinción) en un dispositivo de separación del tráfico en una reserva marina. La información, que se transmite a través de un mensaje específico de la aplicación del SIA desde un centro de operaciones, se presenta visualmente en un sistema de cartas electrónicas (ECS) de a bordo con colores rojo, amarillo y verde semitransparentes, que no ocultan los datos de la carta de navegación electrónica (CNE) del fondo.

Espacios mareales (FI = 14)

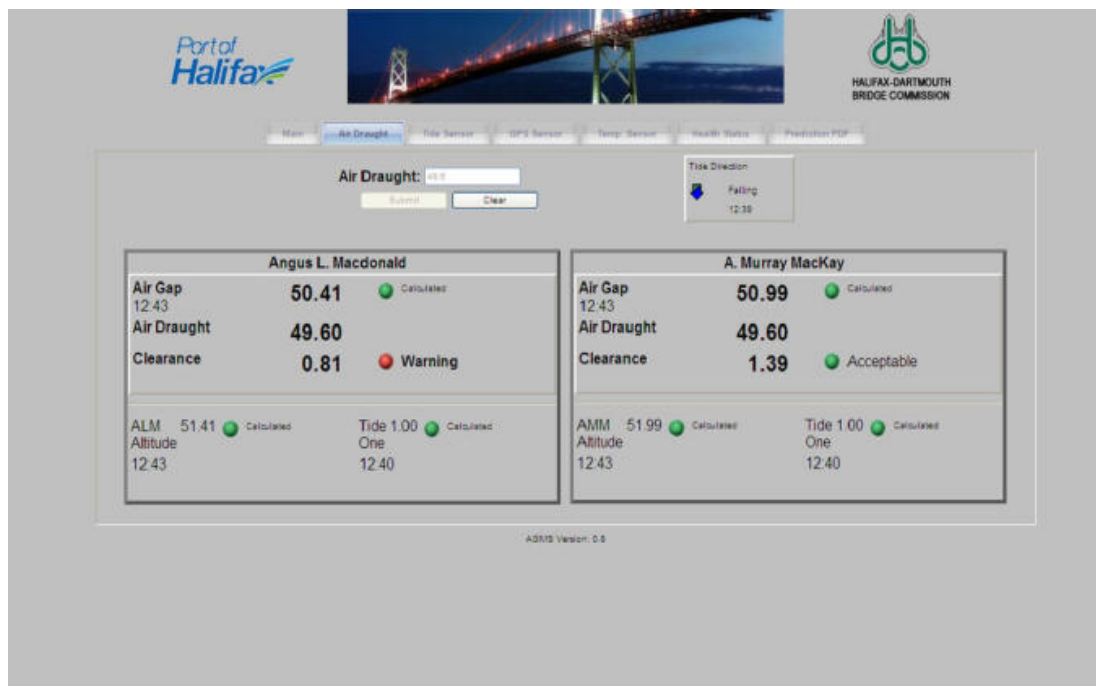


Ejemplo 1 – Ejemplo geográfico de datos de corrientes mareales. La información del flujo de corriente se representa con flechas (símbolos) coloreadas, que indican tanto el sentido del flujo de corriente como su velocidad, para un periodo de fecha/hora en un lugar determinado. Esta presentación es similar al dispositivo de color usado en la publicación náutica impresa "Atlas de mareas".

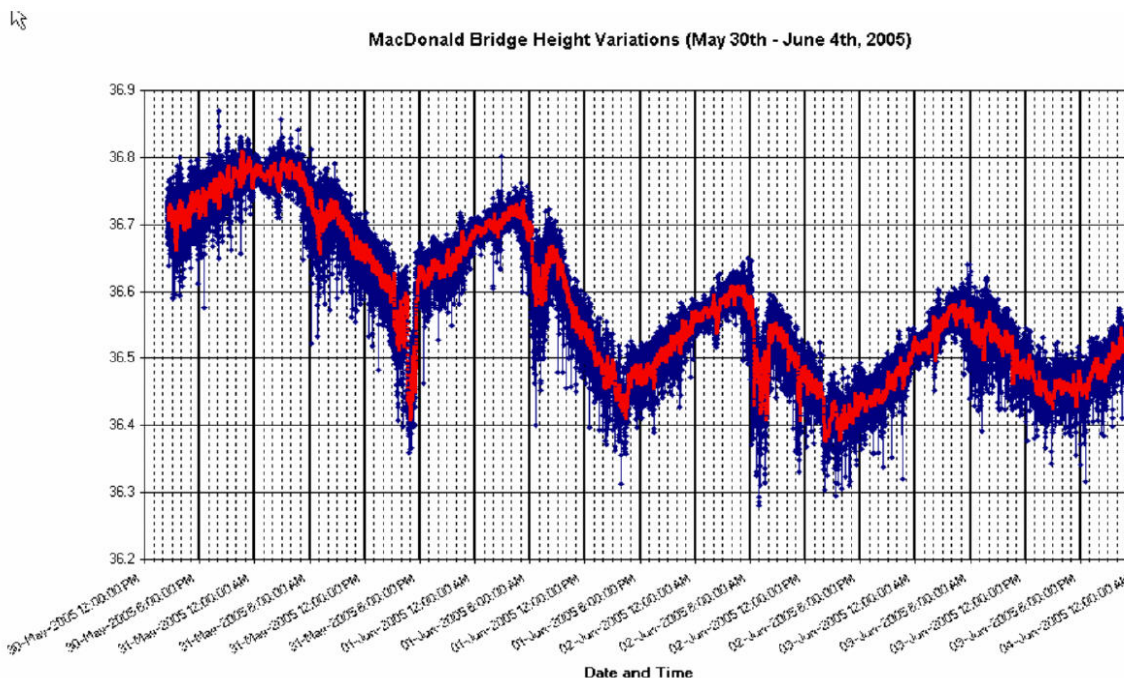


Ejemplo 2 – Presentación geográfica de los datos del flujo de corriente en la entrada de una esclusa de una importante vía de navegación interna. La información del flujo de corriente se muestra mediante símbolos en forma de flecha, que indican la velocidad y el sentido de la corriente de superficie en todo momento. Esta información se transmite a través de un mensaje específico de la aplicación del SIA desde un centro del STM, y se presenta visualmente en un sistema de cartas electrónicas (ECS) instalado a bordo de un buque remolcador que utiliza datos de CNE internas.

Datos ampliados, tanto estáticos como relacionados con la travesía del buque (FI = 15)

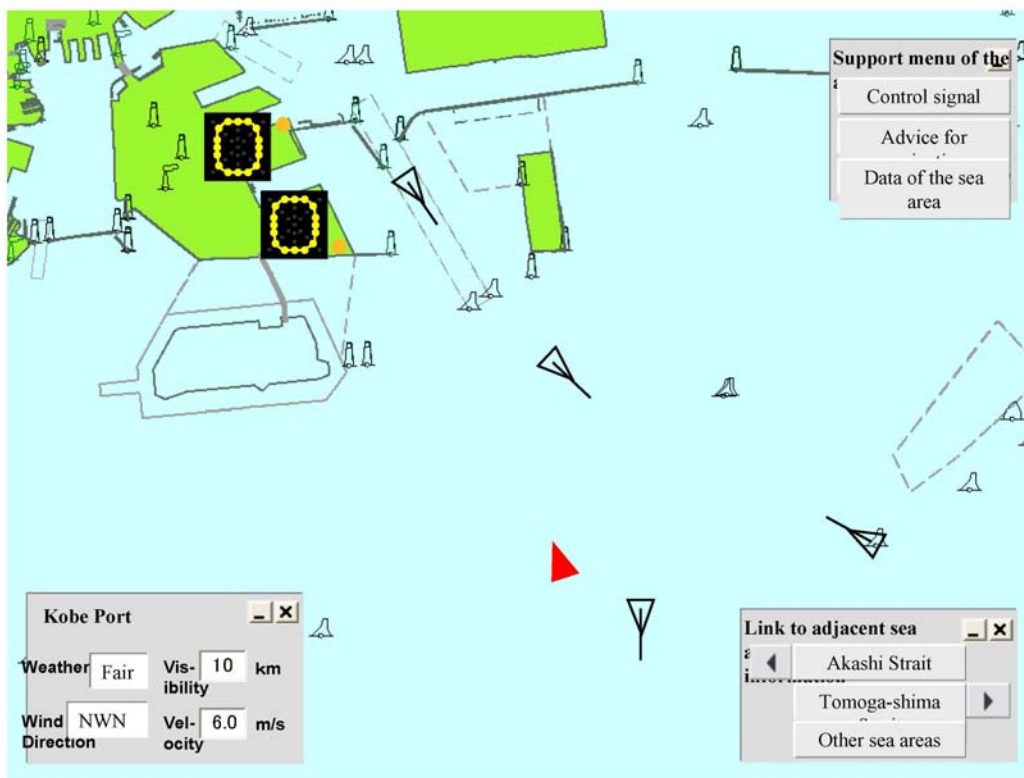


Ejemplo 1 – Ejemplo de datos alfanuméricos en tiempo real correspondientes a un espacio de aire/obra muerta. La información, que se transmite a través de un mensaje específico de la aplicación del SIA por parte de una autoridad portuaria, se presenta visualmente en unidades portátiles de practicaje transportadas a bordo de buques por prácticos marítimos. Se utiliza un sistema de indicación basado en los colores rojo y verde para enviar un aviso de superación de los parámetros mínimos permitidos.



Ejemplo 2 – Presentación gráfica de los datos correspondientes al mismo espacio de aire/obra muerta. Si bien es similar al texto en caracteres alfanuméricos en cuanto al contenido de los datos, la información se presenta visualmente en forma de gráficos con series de fecha/hora que indican diferencias y evoluciones.

Señal de tráfico marino (Fl = 19)



Ejemplo 1 – Ejemplo de presentación geográfica de los datos relativos a la señal de tráfico marino que se enviarían desde un centro del STM a un buque que entra en puerto. Además de presentar visualmente información sobre una estación de señales y el estado de la señal de control, existen otros enlaces capaces de proporcionar asesoramiento sobre el puerto y la zona marítima circundante, así como información en texto en caracteres alfanuméricos sobre las condiciones meteorológicas locales.

ANEXO 15

CATÁLOGO DE LA OMI DE LOS MENSAJES ESPECÍFICOS DE LA APLICACIÓN DEL SIA

Organización, estructura y administración recomendadas

1 Recomendación principal

1.1 El catálogo de la OMI de los mensajes binarios específicos de la aplicación del SIA debería organizarse y administrarse teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la norma ISO 19135.

2 Funciones y responsabilidades *(de la norma ISO 191325)*

2.1 Propietario del registro: Organización Marítima Internacional (OMI)

- .1 establece/alberga el registro o registros.
- .2 establece la política de presentación de propuestas y acceso.
- .3 tiene la responsabilidad principal de la administración, difusión y contenido intelectual del catálogo.

2.2 Administrador del registro: División de Seguridad Marítima

El administrador del registro es responsable de la administración del catálogo, lo que incluye lo siguiente:

- .1 publicar orientaciones sobre el procedimiento adecuado de presentación de propuestas.
- .2 Una vez recibidas las propuestas presentadas por las organizaciones:
 - a) examinar las propuestas para comprobar que están completas
 - b) devolver las propuestas a la organización que las haya presentado si están incompletas.
- .3 mantener los componentes del catálogo.
- .4 facilitar informes periódicos al órgano de control.

2.3 Órgano de control: Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI

El órgano de control toma decisiones sobre la aceptabilidad de las propuestas, y/o cambia el contenido de un catálogo.

2.4 Organizaciones proponentes:

Los Gobiernos Miembros de la OMI, los organismos especializados de las Naciones Unidas y las organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales con carácter consultivo podrán presentar propuestas de conformidad con los procedimientos de presentación establecidos.

2.5 Proponentes:

Los proponentes son toda parte interesada (por ejemplo, Gobierno, institución académica o grupo de usuarios) que presente una propuesta por conducto de una organización proponente.

2.6 Organización/Estructura recomendada:

Propietario del registro	OMI
Administrador del registro	División de Seguridad Marítima
Órgano de Control	Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV)
Organizaciones proponentes	Gobiernos Miembros de la OMI, organismos especializados de las Naciones Unidas, organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales con carácter consultivo
Proponentes	Todas las partes interesadas

3 Formulario para la presentación de propuestas

Proponente (es decir, Gobierno miembro de la OMI, ONG, etc.)	
Fecha de presentación	
Tipo de propuesta (nueva o revisada)	
Nombre de la aplicación (se ruega brevedad)	
Tipo de mensaje (es decir, msg 6 u 8)	
DAC y FI propuestos	
Uso previsto (Inclúyanse aplicaciones típicas, por ejemplo, vigilancia de ayudas a la navegación)	
Representación (por ejemplo, sólo texto, gráfica en SIVCE/ECS, etc.)	
Número de intervalos de tiempo	
Frecuencia de notificación	
Punto de contacto técnico	

Parámetros de mensaje

Parámetro	Nº de bits	Descripción

Otros datos sobre los parámetros
 (si es necesario)

ANEXO 16

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

REGLA 23

Medios para el transbordo de prácticos

1 **Ámbito de aplicación**

1.1 Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que haya que tomar prácticos irán provistos de medios para efectuar el transbordo de éstos.

1.2 El equipo y los medios para el transbordo de prácticos instalados el [fecha de entrada en vigor], o posteriormente, cumplirán las prescripciones de la presente regla, y en ellos se tendrán debidamente en cuenta las normas adoptadas por la Organización¹.

1.3 Salvo que se disponga lo contrario, el equipo y los medios para el transbordo de prácticos instalados en los buques antes del [fecha de entrada en vigor] cumplirán al menos las prescripciones de la regla 17 ó 23, según proceda, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, que estuviera en vigor antes de esa fecha, y en ellos se tendrán debidamente en cuenta las normas adoptadas por la Organización antes de dicha fecha.

1.4 El equipo y los medios que se repongan después del [fecha de entrada en vigor de la presente regla] cumplirán, siempre que sea razonable y factible, las prescripciones de la presente regla.

1.5 Por lo que respecta a los buques construidos antes del 1 de enero de 1994, la regla 23.5 se aplicará a más tardar en la fecha del primer reconocimiento² posterior al [fecha de entrada en vigor].

1.6 La regla 23.6 es aplicable a todos los buques.

2 **Generalidades**

2.1 Todos los medios destinados a facilitar el transbordo de prácticos estarán concebidos de modo que éstos puedan embarcar y desembarcar con seguridad. Los dispositivos se conservarán limpios y correctamente estibados, siendo objeto del adecuado mantenimiento y de inspecciones regulares a fin de garantizar su seguridad. Los dispositivos se utilizarán exclusivamente para el embarco y desembarco de personal.

2.2 La colocación de los medios para el transbordo de prácticos y la maniobra de embarco estarán supervisadas por un oficial del buque que disponga de medios de comunicación con el puente, el cual dispondrá también lo necesario para que se acompañe al práctico hasta el puente de navegación, y desde éste, por un camino seguro. El personal que intervenga en la colocación y maniobra de cualquier equipo mecánico habrá sido adiestrado y deberá conocer las medidas de seguridad que quepa adoptar. El equipo será sometido a prueba antes de su utilización.

¹ Véase la resolución A...(27).

² Véase el anexo de la circular MSC.1/Circ.1290: "Interpretación unificada de la expresión "primer reconocimiento" utilizada en reglas del Convenio SOLAS".

2.3 El fabricante certificará que la escala de práctico cumple la presente regla o una norma internacional aceptable para la Organización³. Las escalas se inspeccionarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas 6, 7 y 8 del capítulo I.

2.4 Todas las escalas de práctico que se utilicen para el transbordo de prácticos se señalarán claramente con marbetes u otro marcado permanente de modo que cada dispositivo pueda identificarse a efectos de reconocimiento, inspección y mantenimiento de registros. Se conservará un registro en el buque sobre la fecha en la que se ponga en servicio la escala identificada y se efectúe cualquier reparación.

2.5 Toda referencia en la presente regla a las escalas reales incluye las escalas inclinadas utilizadas como parte de los medios para el transbordo de prácticos.

3 Medios para el transbordo

3.1 Se dispondrán los medios necesarios para que el práctico pueda embarcar y desembarcar con seguridad por ambos costados del buque.

3.2 En todos los buques en que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso, o de salida, sea superior a 9 m, y cuando se tenga el propósito de que los prácticos embarquen y desembarquen con la ayuda de una escala real,⁴ u otro medio igualmente seguro y cómodo en combinación con una escala de práctico, se deberá llevar tal equipo en ambas bandas, a menos que éste pueda ser trasladado de una banda a la otra.

3.3 Se habilitarán medios seguros y cómodos de acceso al buque y de salida de éste, consistentes en:

- .1 una escala de práctico, cuando no sea necesario trepar menos de 1,5 m ni más de 9 m desde la superficie del agua, colocada y fijada de modo que:
 - .1.1 quede a resguardo de cualquier posible descarga del buque;
 - .1.2 quede situada en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central del buque;
 - .1.3 cada peldaño esté asentado firmemente contra el costado del buque; cuando haya elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de esta disposición, se habilitarán los medios necesarios para garantizar de manera satisfactoria a juicio de la Administración el embarco y desembarco de las personas en condiciones de seguridad;

³ Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 799:2004, *Ships and marine technology — Pilot ladders*.

⁴ Véase la regla II-1/3-9 (Medios de embarco y desembarco de los buques) del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.256(84), junto con las Directrices conexas.

- .1.4 la escala, de un solo tramo, baste para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque o de salida de éste, y se tomen las medidas necesarias para que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y con una escora a la banda contraria de 15°; los puntos de sujeción reforzados, los grilletes y los cabos de sujeción serán al menos tan resistentes como los cabos laterales; o
- .2 una escala real en combinación con la escala de práctico (es decir, un medio combinado), u otro medio igualmente seguro y cómodo, siempre que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso al buque sea superior a 9 m. La escala real se emplazará orientada hacia popa. Cuando se utilice, se proveerán medios para sujetar la plataforma inferior de la escala real al costado del buque para garantizar que el extremo inferior de la escala real y la plataforma inferior estén firmemente unidos al costado en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central y alejados de toda descarga;
 - .2.1 Cuando se utilice un medio combinado para el acceso del práctico, se proveerán medios para sujetar la escala de práctico y los guardamancebos al costado del buque en un punto situado nominalmente 1,5 m por encima de la plataforma inferior de la escala real. En el caso de que un medio combinado utilice una escala real con un escotillón de acceso en la plataforma inferior (es decir, plataforma de embarco), la escala de práctico y los guardamancebos se colocarán a través del escotillón de acceso de manera que sobresalgan de la plataforma hasta la altura del pasamanos.

4 Acceso a la cubierta del buque

4.1 Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro, cómodo y expedito de toda persona que embarque o desembarque, entre la parte alta de la escala de práctico, la escala real u otro medio, y la cubierta del buque. Cuando tal paso se efectúe a través de:

- .1 una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros adecuados;
- .2 una escala de amurada, se colocarán dos candeleros bien fijos a la estructura del buque por la base o por un punto próximo a ésta, y por otros puntos más altos. La escala de amurada se afirmará al buque de modo seguro para impedir que se revire.

5 Portas del costado del buque

Las portas del costado del buque utilizadas para el transbordo de prácticos no abrirán hacia afuera.

6 Elevador mecánico de práctico

No se utilizarán elevadores mecánicos de práctico.

7 Equipo conexo

7.1 Se tendrá a mano y listo para su utilización inmediata para el transbordo de personas el siguiente equipo conexo:

- .1 dos guardamancebos firmemente sujetos al buque, si lo pide el práctico, de diámetro no inferior a 28 mm y no superior a 32 mm; los guardamancebos estarán atados por el extremo del cabo a la placa con anilla sujeta a la cubierta y estarán disponibles para su uso cuando desembarque el práctico o cuando lo solicite un práctico que se esté aproximando al buque (los guardamancebos llegarán a la altura de los candeleros o las amuradas en el punto de acceso a la cubierta antes de terminar en la placa con anilla de la cubierta);
- .2 un aro salvavidas con una luz de encendido automático; y
- .3 una guía.

7.2 Cuando lo exija el párrafo 4, se colocarán candeleros y escalas de amurada.

8 Alumbrado

Habrá alumbrado para iluminar adecuadamente los medios de transbordo en el costado y la parte de la cubierta por donde embarquen o desembarquen las personas.

ANEXO 17

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA A...(27)

MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE PRÁCTICOS

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

TOMANDO NOTA de las disposiciones de la regla V/23 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en su forma enmendada,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su [87º] periodo de sesiones,

1. APRUEBA la Recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que comuniquen a todos los interesados dicha Recomendación;
3. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos a que se aseguren de que no se utilizan elevadores mecánicos de práctico;
4. PIDE ASIMISMO a los Gobiernos que se aseguren de que las escalas de práctico, así como su colocación, utilización y mantenimiento, se ajustan a normas no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución;
5. REVOCA la resolución A.889(21).

ANEXO

ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.889(21)

RECOMENDACIÓN SOBRE MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE PRÁCTICOS

1 Generalidades

Se insta a los proyectistas de buques a que en la etapa inicial del proyecto tengan en cuenta todos los aspectos de los medios para el transbordo de prácticos. Se insta a los proyectistas y fabricantes del equipo a hacer lo mismo, particularmente con respecto a las disposiciones de los párrafos 2.1.2, 3.1 y 3.3.

2 Escalas de práctico

Las escalas de práctico dispondrán de un certificado del fabricante en el que se indique que cumplen lo dispuesto en la presente sección o las prescripciones de una norma internacional que sea aceptable para la Organización.¹

2.1 Colocación y construcción

2.1.1 Los puntos de sujeción reforzados, los grilletes y los cabos de sujeción serán al menos tan resistentes como los cabos laterales especificados en 2.2 *infra*.

2.1.2 Los peldaños de las escalas de práctico cumplirán con las siguientes prescripciones:

- .1 si son de madera dura, estarán hechos de una sola pieza y sin nudos;
- .2 si son de otro material, serán de una resistencia, rigidez y durabilidad equivalentes, a juicio de la Administración;
- .3 los cuatro peldaños inferiores podrán ser de goma de resistencia y rigidez suficientes o de otro material que la Administración juzgue satisfactorio;
- .4 tendrán una superficie antideslizante eficaz;
- .5 medirán por lo menos 400 mm de largo entre los cabos laterales y 115 mm de ancho y tendrán un grosor mínimo de 25 mm, sin contar los dispositivos o ranuras antideslizantes;
- .6 estarán dispuestos uniformemente a intervalos no inferiores a 310 mm ni superiores a 350 mm; y
- .7 estarán afianzados de modo que permanezcan en posición horizontal;

2.1.3 Las escalas de práctico no tendrán nunca más de dos peldaños de sustitución sujetos por un método distinto del empleado en la construcción de la escala, y cualquier peldaño así fijado deberá sustituirse lo antes posible por otro fijado de acuerdo con el método de construcción de la escala. Cuando un peldaño de sustitución se afirme a los cabos laterales de la escala por medio de ranuras hechas en los bordes del peldaño, éstas se practicarán en los lados de mayor longitud del peldaño.

¹ Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 799:2004, *Ships and marine technology – Pilot ladders*.

2.1.4 En las escalas de práctico con más de cinco peldaños se colocarán separadores de longitud no inferior a 1,80 m a intervalos tales que impidan el reviro de la escala. El separador más bajo estará situado en el quinto peldaño, contado a partir del pie de la escala, y el intervalo entre separadores no será superior a nueve peldaños.

2.1.5 Cuando se considere necesario utilizar un cabo de recuperación para garantizar el montaje sin riesgos de una escala de práctico, el cabo se sujetará en el último separador o por encima de éste y dirigirá hacia adelante. El cabo de recuperación no deberá constituir un obstáculo para el práctico ni obstruir la aproximación de la embarcación del práctico en condiciones de seguridad.

2.1.6 Se aplicará un marcado permanente a intervalos regulares (por ejemplo, 1 m) a lo largo de toda la escala, en sintonía con el diseño, la utilización y el mantenimiento de la escala para facilitar el montaje de ésta a la altura requerida.

2.2 Cabos

2.2.1 Los cabos laterales de la escala de práctico serán dos cabos sin forro, de diámetro no inferior a 18 mm, continuos y sin ajustes y tendrán una resistencia a la rotura de al menos 24 kilonewtons por cabo lateral. Los dos cabos laterales serán continuos y su punto central estará situado en un guardacabos suficientemente grande que permita alojar al menos dos pasadas de cabo.²

2.2.2 Los cabos laterales serán de abacá o de otro material cuya resistencia, durabilidad, características de alargamiento y agarre sean equivalentes, que esté protegido contra la degradación actínica y que a juicio de la Administración sea satisfactorio.

2.2.3 Cada par de cabos laterales se atará el uno al otro por encima y por debajo de cada peldaño con un dispositivo de sujeción mecánico, bien diseñado para este fin, o un medio de agarre con fijaciones en los peldaños (calzos o piezas similares), que mantenga cada peldaño nivelado cuando la escala cuelgue libremente. El método preferido es el agarre².

3 Escalas reales utilizadas en combinación con escalas de práctico

3.1 Se admitirán medios que puedan ser más adecuados para tipos de buques especiales siempre que sean igualmente seguros.

3.2 La longitud de la escala real será suficiente para garantizar que su ángulo de inclinación no exceda de 45°. En buques con gamas amplias de calado, podrán facilitarse varias posiciones para colgar la escala de práctico, lo cual tendrá como consecuencia ángulos de inclinación inferiores.

3.2**bis** La escala real tendrá como mínimo 600 mm de ancho.

3.3 Durante la utilización de la escala real su meseta inferior deberá quedar en posición horizontal y sujeta al costado del buque.

3.3**bis** La meseta inferior estará como mínimo a 5 m sobre el nivel del mar.

² Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 799:2004, *Ships and marine technology – Pilot ladders*, parte 4.3a y la parte 3, párrafo 3.2.1.

3.4 Las mesetas intermedias, si las hay, serán autonivelantes. Las huellas y los peldaños de la escala real estarán proyectados de modo que permitan asentar el pie cómoda y firmemente, dados los ángulos de inclinación de la misma.

3.5 La escala y las mesetas llevarán a ambos lados candeleros y pasamanos rígidos, pero si los pasamanos están formados por cabos, éstos deberán estar tesados y bien asegurados. El espacio vertical entre el pasamanos rígido o formado por un cabo y los largueros de la escala llevará protección adecuada.

3.6 La escala de práctico irá guarnida en posición adyacente a la meseta inferior de la escala real y de modo que el extremo superior sobresalga al menos 2 m por encima de dicha meseta inferior. La distancia horizontal entre la escala de práctico y la meseta inferior estará comprendida entre 0,1 y 0,2 m.

3.7 Si en la meseta inferior hay un escotillón de acceso a la escala de práctico y de salida desde ésta, la abertura no será de menos de 750 mm x 750 mm. El escotillón se abrirá hacia arriba y se sujetará, totalmente plano, a la plataforma de embarco o contra la barandilla del extremo popel o el costado exterior de la meseta y no formará parte de los registros. En este caso la parte popel de la meseta inferior llevará protección igual a la especificada en el párrafo 3.5, y la escala de práctico sobresaldrá de la meseta inferior hasta la altura del pasamanos y permanecerá alineada con el costado del buque y contra el mismo.

3.8 Las escalas reales, junto con todos los medios o accesorios de suspensión que se instalen para cumplir con lo dispuesto en la presente recomendación, responderán a criterios que la Administración juzgue satisfactorios³.

4 Elevadores mecánicos de práctico

Los elevadores mecánicos de práctico están prohibidos por la regla V/23 del Convenio SOLAS.

5 Acceso a la cubierta

Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro, cómodo y expedito de toda persona que embarque en el buque, o desembarque de éste, entre la parte alta de la escala de práctico o la escala real y la cubierta del buque; ese acceso se hará directamente por una plataforma bien protegida por barandillas. Cuando tal paso se efectúe a través de:

- .1 una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros adecuados en cada costado del buque, en el lugar de embarco y desembarco, a intervalos de no menos de 0,7 m ni más de 0,8 m; Cada asidero se fijará rígidamente a la estructura del buque por su base o por un punto próximo a ésta, y también por un punto superior, y tendrá un diámetro no inferior a 32 mm, elevándose por encima del galón de la amurada no menos de 1,20 m. En la escala de amurada no se harán firmes candeleros ni barandillas.
- .2 una escala de amurada se afirmará de modo seguro en el buque para impedir que se revire. En cada costado del buque, en el lugar de embarco y desembarco, se colocarán dos candeleros a intervalos de no menos de 0,7 m ni más de 0,8 m. Cada candelero se fijará rígidamente a la

³ Véase la regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS sobre escalas reales.

estructura del buque por su base o por un punto próximo a ésta, y también por un punto superior, y tendrá un diámetro no inferior a 32 mm, elevándose por encima del galón de la amurada no menos de 1,20 m. En la escala de amurada no se harán firmes candeleros ni barandillas.

6 Aproximación de la embarcación del práctico en condiciones de seguridad

En los casos en que los cintones u otros elementos estructurales del buque puedan impedir la aproximación en condiciones de seguridad de la embarcación del práctico, se cortarán para que haya al menos 6 m de costado del buque sin obstrucciones. Los buques especializados en operaciones mar adentro de menos de 90 m, u otros buques similares de menos de 90 m, para los que un hueco de 6 m en los cintones no resulte práctico, según determine la Administración, no tienen que cumplir esta prescripción. En este caso, se adoptarán otras medidas adecuadas para garantizar que las personas puedan embarcar y desembarcar de manera segura.

7 Instalación de los carretes del chigre de la escala de práctico

7.1 Lugar de acceso

Si se facilita un carrete del chigre de la escala de práctico, se colocará en un lugar que garantice que las personas que embarquen en el buque, o desembarquen de éste, entre la escala de práctico y el lugar de acceso al buque dispongan de un paso seguro, cómodo y expedito de acceso al buque o de salida de él.

El lugar de acceso al buque o de salida de él puede ser una abertura en el costado del buque, una escala real cuando se facilite un medio combinado, o una sección única de la escala de práctico.

7.1.1 El lugar de acceso y la zona contigua estarán libres de obstáculos, incluido el carrete del chigre de la escala de práctico, para las distancias siguientes:

- .1 una distancia de 915 mm de anchura, medida longitudinalmente;
- .2 una distancia de 915 mm de profundidad, medida desde las planchas del costado del buque hacia dentro;
- .3 una distancia de 2 200 mm de altura, medida verticalmente desde la cubierta de acceso.

7.2 Posicionamiento físico de los carretes del chigre de la escala de práctico

Los carretes del chigre de la escala de práctico suelen instalarse en la cubierta superior (principal) del buque o en una abertura en su costado, lo cual puede incluir portas del costado, lugares de embarco o puntos de toma de combustible. Los carretes del chigre instalados en la cubierta superior pueden dar lugar a escalas de práctico muy largas.

7.2.1 Los carretes del chigre de la escala de práctico instalados en la cubierta superior de un buque para facilitar una escala de práctico que dé servicio a una abertura en el costado del buque por debajo de la cubierta superior o, alternativamente, una escala real cuando se facilite un medio combinado:

- .1 estarán situados en un lugar de la cubierta superior desde el cual pueda suspenderse verticalmente la escala de práctico, en línea recta, hasta un punto contiguo al lugar de acceso de la abertura en el costado del buque o la meseta inferior de la escala real;

- .2 estarán situados en un lugar que facilite un paso seguro, cómodo y expedito a toda persona que embarque en el buque, o desembarque de éste, entre la escala de práctico y el lugar de acceso en el buque;
- .3 estarán situados de modo que se facilite un acceso seguro y cómodo entre la escala de práctico y la abertura en el costado del buque mediante una plataforma que sobresaldrá desde el costado del buque una distancia mínima de 750 mm, con una extensión longitudinal mínima de 750 mm. La plataforma estará bien protegida por pasamanos;
- .4 sujetarán de manera segura la escala de práctico y los guardamancebos al costado del buque en un punto situado a una distancia de 1 500 mm por encima del lugar de acceso de la plataforma a la abertura en el costado del buque o la plataforma inferior de la escala real;
- .5 si se facilita un medio combinado, sujetarán la escala real al costado del buque en la plataforma inferior o cerca de ella para garantizar que la escala real se asiente firmemente contra el costado del buque.

7.2.2 Los carretes del chigre de la escala de práctico instalados en la abertura en el costado del buque:

- .1 estarán situados en un lugar que facilite un paso seguro, cómodo y expedito a toda persona que embarque en el buque, o desembarque de éste, entre la escala de práctico y el lugar de acceso en el buque;
- .2 estarán situados en una posición que permita contar con una zona expedita y despejada, de longitud mínima igual a 915 mm y anchura mínima igual a 915 mm, y de altura vertical mínima igual a 2 200 mm;
- .3 si están situados en una posición que requiera la sujeción parcial de una sección de la escala de práctico en posición horizontal en la cubierta a fin de contar con un acceso despejado como el descrito *supra*, se adoptarán las medidas necesarias para que dicha sección de la escala de práctico pueda cubrirse con una plataforma rígida a una distancia mínima de 915 mm, medida horizontalmente desde el costado del buque hacia dentro.

7.3 Pasamanos y asideros

Se facilitarán pasamanos y asideros de conformidad con la sección 5 para contribuir a la seguridad de los transbordos del práctico entre la escala de práctico y el buque, salvo en el caso de medios en los que las plataformas sobresalgan, como se indica en el párrafo 7.2.1.3. La distancia horizontal entre los pasamanos y/o los asideros no será inferior a 0,7 m ni superior a 0,8 m.

7.4 Sujeción de la escala de práctico

Cuando la escala de práctico se estibe sobre un carrete del chigre de la escala de práctico, situado en la abertura en el costado del buque o en la cubierta superior:

7.4.1 El carrete del chigre de la escala de práctico no será el único medio que soporte dicha escala cuando ésta se utilice.

7.4.2 La escala de práctico se sujetará a un punto resistente, independiente del carrete del chigre de la escala de práctico.

7.4.3 La escala de práctico se sujetará a nivel de cubierta dentro de la abertura en el costado del buque o, cuando se encuentre en la cubierta superior del buque, a una distancia no inferior a 915 mm, medida horizontalmente desde el costado del buque hacia dentro.

7.5 Sujeción mecánica del carrete del chigre de la escala de práctico

Todos los carretes del chigre de la escala de práctico dispondrán de medios para impedir el accionamiento accidental del carrete como resultado de un fallo mecánico o de un error humano.

7.5.1 Los carretes del chigre de la escala de práctico pueden accionarse manualmente o, de manera alternativa, con medios eléctricos, hidráulicos o neumáticos.

7.5.2 Los carretes del chigre de la escala de práctico accionados manualmente estarán provistos de un freno u otros medios adecuados para controlar el arriado de la escala de práctico y bloquear el carrete del chigre cuando la escala de práctico se haya arriado hasta su posición.

7.5.3 Los carretes del chigre de la escala de práctico de accionamiento eléctrico, hidráulico o neumático estarán provistos de dispositivos de seguridad capaces de interrumpir el suministro de energía al carrete del chigre y, por consiguiente, de bloquearlo.

7.5.4 Los carretes del chigre de accionamiento eléctrico dispondrán de palancas o manivelas de control claramente marcadas que puedan bloquearse en una posición neutra.

7.5.5 Se utilizará también un dispositivo mecánico o una clavija de cierre para bloquear los carretes del chigre de accionamiento eléctrico.

ANEXO 18

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], a fin proporcionar una orientación más específica sobre las expresiones vagas recogidas en los instrumentos de la OMI, tales como "El costado del buque será visible desde el alerón del puente", susceptibles de interpretarse de diferentes maneras, aprobó las interpretaciones unificadas del capítulo V del Convenio SOLAS, elaboradas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación, que figuran en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen las interpretaciones unificadas adjuntas como orientación al aplicar las disposiciones pertinentes del capítulo V del Convenio SOLAS a los buques cuyo contrato de construcción¹ se firme el [1 de enero de 2011] o posteriormente, y a que las pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

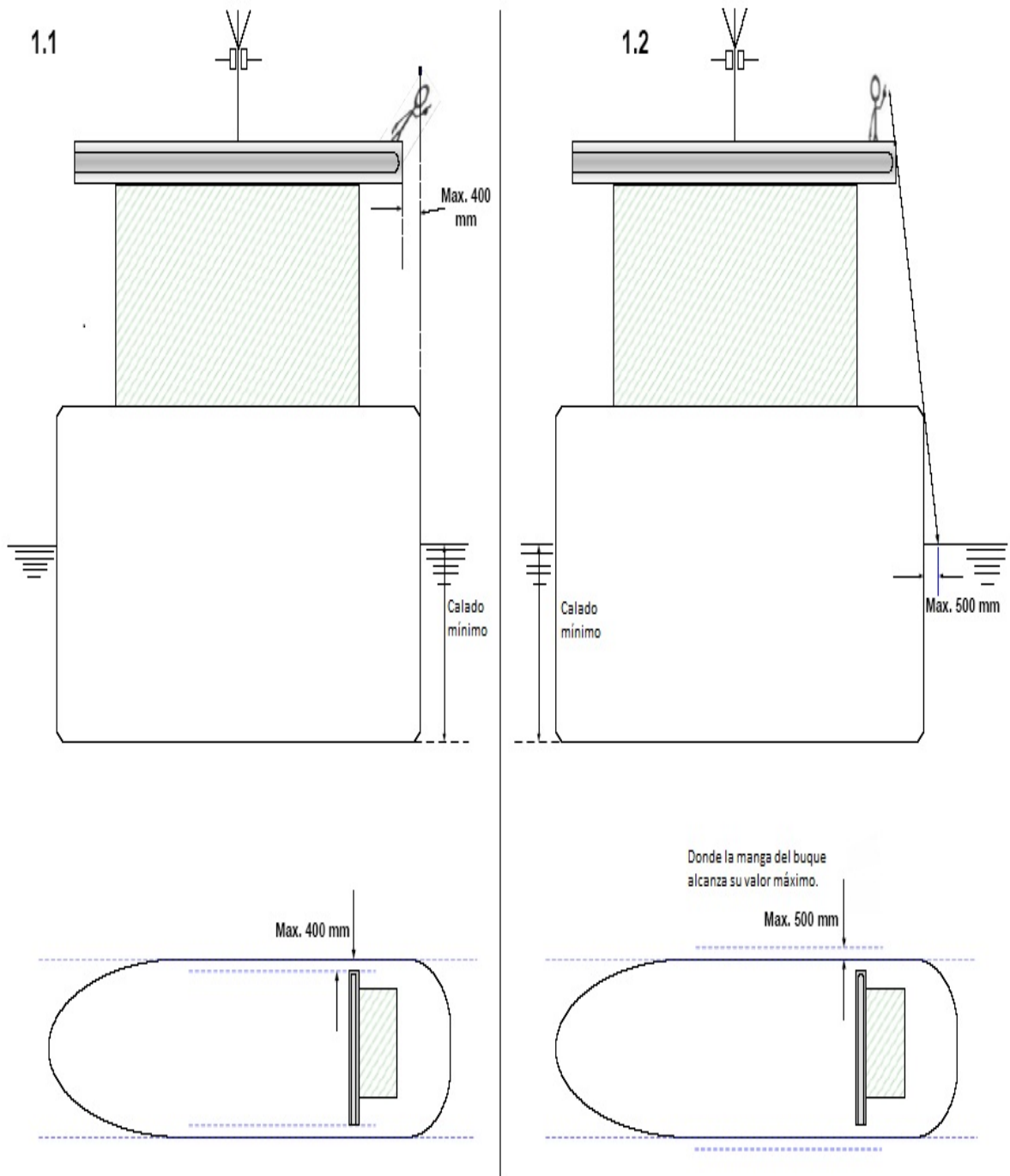
¹ La fecha del "contrato de construcción" es la fecha en la cual el eventual propietario y el constructor firman el contrato para construir el buque.

ANEXO

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

Regla V/22.1.6 - Visibilidad desde el puente de navegación

- 1 Se cumplirán las prescripciones de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS cuando:
 - .1 no se obstruya la línea de visión que va desde el alerón del puente más una distancia que corresponda a la distancia razonable y segura a la que pueda asomarse un marino por el extremo del alerón del puente, la cual no debe necesariamente ser más de 400 mm, hasta un punto situado directamente en vertical bajo la manga máxima con el buque a su calado máximo de navegación marítima; o
 - .2 sea visible la superficie del mar a lo largo de la totalidad de la eslora del buque, con el buque a su calado máximo de navegación marítima, desde el extremo del alerón del puente, a una distancia transversal que supere a la manga máxima en 500 mm o más,.
- 2 Se adjunta asimismo un esquema en el que se muestran las interpretaciones unificadas.
- 3 Para ciertos tipos de buque, como los remolcadores, los buques de suministro mar adentro, los buques de rescate, los buques de trabajo (por ejemplo, los buques grúa), etc., a fin de cumplir lo prescrito en la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS, los alerones del puente deberían, como mínimo, extenderse hasta un punto desde el cual sea visible la superficie del mar a lo largo de la totalidad de la eslora del buque, con el buque a su calado máximo de navegación marítima, a una distancia transversal de 1 500 mm de la manga máxima. Si se cambia el tipo del buque mediante conversión la interpretación que figura en el presente párrafo ya no se aplicaría.



ANEXO 19

PROYECTO DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 56º PERIODO DE SESIONES

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ 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 55/21, 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 55/21, sección 16
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 55/21, sección 17
A.1 Cuestiones relacionadas con la UIT <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: –</i>	[200911]	MSC 69/22, párrafos 5.69 y 5.70; NAV 55/21, sección 8
.1 cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R	[200911]	
[A.2] Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente <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 78/26, párrafo 24.30; NAV 54/25, sección 4]

- 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 56.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3.2 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> 5.2.4.4	2012	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37; NAV 55/21, sección 11
A.4.3 Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	[200910]	MSC 81/25, párrafo 23.42; NAV 55/21, sección 12
[A.5] Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar (en colaboración con el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.36; NAV 54/25, sección 10]
A.6 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) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.38; NAV 54/25, sección 11]
A.7.4 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	[200910]	MSC 82/24, párrafos 21.39 y 21.40; NAV 55/21, sección 13

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
[A.8	Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.41; NAV 54/25, sección 18]
[A.9	Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos (en colaboración con el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.42; NAV 54/25, sección 19]
A.10-5	Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> –	2011	MSC 83/28, párrafo 25.34; MSC 84/24, párrafo 22.43; NAV 55/21, sección 6
A.11-6	Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (en colaboración con el Subcomité COMSAR) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> –	2010	MSC 83/28, párrafo 25.33; NAV 55/21, sección 7
A.12-7	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	MSC 84/24, párrafo 22.40
A.13-8	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> –	2010	MSC 84/24, párrafo 22.41; NAV 55/21, sección 5

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.44 9	Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> –	2013*	MSC 86/26, párrafo 23.27
A.45 10	Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> –	2011*	MSC 86/26, párrafo 23.28
A.46 11	Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad (coordinado por el Subcomité STW) <i>Principios estratégicos:</i> 5 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.2.2	2010*	MSC 81/25, párrafos 23.58 a 23.60; STW 40/14, sección 8; MSC 86/26, párrafos 9.10 y 23.24
A.47 12	Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica (coordinado por el Subcomité SLF) <i>Principios estratégicos:</i> 5 y 7 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1/5.2.4/7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> –	2011*	MSC 86/26, párrafos 23.25 y 23.44

* Se incluirá en el orden del día provisional del NAV 56.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV) – 56º PERIODO DE SESIONES*

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 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
- 5 Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S
- 6 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo
- 7 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R
- 8 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
- 9 Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje
- 10 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS
- 11 Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA
- 12 Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación
- 13 Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad
- 14 Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica
- 15 Análisis de siniestros
- 16 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
- 17 Programa de trabajo y orden del día del NAV 57
- 18 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
- 19 Otros asuntos
- 20 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

ANEXO 20

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA LOS BIENIOS 2008-2009 Y 2010-2011

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: – 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): – 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
				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: [alcanzado] – 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: [alcanzado] – 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: [alcanzado] – Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA Situación: [alcanzado]

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							
					5.2.4.3	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

Bienio 2010-2011

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2010-2011		Situación		
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 - OHI: Métodos y símbolos para el levantamiento hidrográfico de las ZMES 	de plazo indefinido
						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 - CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación - OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo - OIT: cuestiones relativas a la gente de mar - UIT: radiocomunicaciones – ACNUR: personas rescatadas en el mar – OMM: cuestiones meteorológicas 	de plazo indefinido
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)	de plazo indefinido

