



SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD
DE LA NAVEGACIÓN
56º periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

NAV 56/WP.7
29 julio 2010
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Seguridad de la Navegación celebró su 56º periodo de sesiones del 26 al 30 de julio de 2010 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
ARABIA SAUDITA
ARGENTINA
AUSTRALIA
AZERBAIYÁN
BAHAMAS
BANGLADESH
BÉLGICA
BOLIVIA (ESTADO
PLURINACIONAL DE)
BRASIL
CANADÁ
CHILE
CHINA
CHIPRE
COLOMBIA
CROACIA
DINAMARCA
ECUADOR
EGIPTO
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS

FEDERACIÓN DE RUSIA
FILIPINAS
FINLANDIA
FRANCIA
GEORGIA
GHANA
GRECIA
INDONESIA
IRLANDA
ISLANDIA
ISLAS COOK
ISLAS MARSHALL
ITALIA
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
JAPÓN
KENYA
LETONIA
LIBERIA
MALASIA
MALTA
MÉXICO
NIGERIA

NORUEGA	SIERRA LEONA
OMÁN	SINGAPUR
PAÍSES BAJOS	SUDÁFRICA
PANAMÁ	SUECIA
PERÚ	TAILANDIA
POLONIA	TRINIDAD Y TABAGO
REINO UNIDO	TURQUÍA
REPÚBLICA DE COREA	TUVALU
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA	UCRANIA
REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA	URUGUAY
SENEGAL	VANUATU
	VENEZUELA (REPÚBLICA 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 INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR
SATÉLITE (IMSO)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
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)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS
NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
INSTITUTO NÁUTICO (NI)]

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 56/INF.17.

1.6 El Presidente, al responder a las observaciones inaugurales del Secretario General, le agradeció haber resaltado lo importante que es honrar a la gente de mar. Por consiguiente, era igualmente importante recordar la contribución a la sociedad de los hombres y las mujeres dedicados a esta noble profesión. El reciente examen general del Convenio y el Código de Formación tenía una relación directa con los avances tecnológicos en el transporte marítimo, los progresos en la navegación electrónica y la importancia de adaptar la tecnología a las necesidades de la gente de mar en vez de obligar a la gente de mar a adaptarse a la tecnología. El Presidente también tomó nota de la referencia a la tragedia ambiental que está teniendo lugar en el golfo de México. Aunque este suceso no estaba necesariamente relacionado con la navegación ni con el transporte marítimo había servido, sin embargo, para centrar la atención mundial en las actividades mar adentro que se están llevando a cabo en zonas que eran anteriormente el dominio exclusivo de la gente de mar pero que ocupan ahora diversas actividades comerciales. Esto obligaba a prestar atención a la labor del Subcomité relacionada con las medidas de organización del tráfico marítimo en general y, en particular, a las deliberaciones del Subcomité sobre las zonas de seguridad alrededor de las islas artificiales, las instalaciones y las estructuras en la ZEE. El Presidente terminó observando que el Subcomité tenía ante sí un orden del día cargado y se esforzaría por llevar a cabo su labor de acuerdo con el habitual espíritu de la OMI y una dedicación renovada a la gente de mar. Confirmó además que las orientaciones y recomendaciones del Secretario General se tendrían en cuenta en las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo y de redacción.

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 la A 26, STW 41, SLF 52, DE 53, COMSAR 14, FP 54 y MSC 87 (NAV 56/2 y NAV 56/2/1) y las examinó en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

RESULTADOS DEL MSC 87

Examen del factor humano en el proceso normativo

2.2 El Subcomité observó que el MSC 87 había acordado que sería necesario elaborar una enmienda apropiada a las Directrices del Comité (MSC-MEPC.1/Circ.2) en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano, que está previsto se celebre durante el MSC 88, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas para que el Comité las examine en su próximo periodo de sesiones.

Evaluación formal de la seguridad – Enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS

2.3 El Subcomité tomó nota además de que:

.1 el MSC 87 había refrendado la recomendación del Grupo de expertos en EFS, basándose en su experiencia adquirida en el examen de los estudios de EFS, de que se examinen con detenimiento las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, con miras a introducir futuras enmiendas. Posteriormente, el MSC 87 había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS), coordinado por el Japón, y le había encargado que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Comité y basándose en los documentos MSC 87/18 (párrafos 40 a 49) y MSC 87/WP.7 (párrafo 21), llevara a cabo las siguientes tareas:

.1 preparar un proyecto de Directrices revisadas relativas a la EFS (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, enmendada);

- .2 preparar un proyecto de Orientación revisada para el uso de la PAFH y de la EFS en relación con el examen de los estudios de EFS (MSC-MEPC.2/Circ.6); y
 - .3 presentar su informe al MSC 89; y
- .2 el MSC 87 había observado también que, dado que la tarea de examen asignada al Grupo se había ultimado en este periodo de sesiones, quizá sea necesario volver a constituir el Grupo de expertos en EFS en futuros periodos de sesiones para examinar posibles estudios de EFS que se presenten a la Organización, cuando así lo encarguen los Comités.

Seguimiento del vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea

2.4 El Subcomité también tomó nota de que la A 26 le había pedido al MSC 87 que:

- .1 en el contexto de la resolución A.1012(26): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011":
 - .1 cuando informe de su labor a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario y al Consejo en los periodos de sesiones que este celebrará durante el bienio 2010-2011, se asegure de que presenta información sobre los progresos realizados para el logro de las metas y objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
 - .2 cuando examine propuestas para incluir resultados no previstos, se asegure de que, de conformidad con esta resolución y las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro de los ámbitos del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;

- .3 presente al Consejo, para que este los refrende, los resultados no previstos que pueda aprobar durante el bienio 2010-2011, a fin de incluirlos en el Plan de acción de alto nivel de dicho bienio;
 - .4 se asegure de que, en las medidas de alto nivel y los resultados conexos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios existentes (en particular si estos llevan poco tiempo en vigor), se tienen plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII), y que se presta la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar normas nuevas o revisar las existentes;
 - .5 examine y revise, durante el bienio 2010-2011, las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités a la luz de esta resolución; y
 - .6 cuando formule recomendaciones para sus órdenes del día bienales, tenga presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año; y
- .2 en el contexto de la resolución A.1013(26): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización", examine y revise, durante el bienio 2010-2011, las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

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

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 56/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)

Nuevos dispositivos de separación del tráfico "A la altura de la costa occidental de Noruega"

3.3 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Noruega (NAV 56/3/3) para el establecimiento de cuatro nuevos dispositivos de separación del tráfico "A la altura de la costa occidental de Noruega".

Nuevos dispositivos de separación del tráfico "A la altura de la costa meridional de Noruega"

3.4 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Noruega, Dinamarca y Suecia (NAV 56/3/4) para el establecimiento de cuatro nuevos dispositivos de separación del tráfico "A la altura de la costa meridional de Noruega".

MODIFICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTES (DST)

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de Feistein"

3.5 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Noruega (NAV 56/3/5) para la anulación del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de Feistein" dado que desde 1979 se habían producido considerables cambios en el tráfico y en las características del tráfico.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes"

3.6 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Francia y el Reino Unido (NAV 56/3/8) para modificar el párrafo 3 de la sección "Advertencias" del dispositivo de separación del tráfico existente "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes" a fin de reducir los riesgos y así preservar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia"

3.7 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Islandia (NAV 56/3/12) para modificar el párrafo 1.1 de la sección titulada "Notas" del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia".

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

Establecimiento de cuatro nuevas zonas a evitar en la sonda de Campeche

3.8 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de México (NAV 56/3) para el establecimiento de cuatro nuevas zonas a evitar en la sonda de Campeche.

3.9 El Subcomité opinó que la propuesta de México no se había redactado con suficiente claridad y era necesario volver a redactarla. Se había informado de esto a la delegación de México en el MSC 87 pero no se había recibido información ni respuesta al respecto.

3.10 La delegación de México informó al Subcomité de que había decidido retirar su propuesta actual (NAV 56/3) y de que presentaría una propuesta debidamente revisada para que la examine el NAV 57 en junio de 2011.

Enmienda de la Reglas para los buques que naveguen en los estrechos de Malaca y Singapur

3.11 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Indonesia, Malasia y Singapur (NAV 56/3/1) para enmendar las Reglas para los buques que naveguen en los estrechos de Malaca y Singapur, a fin de añadir una nueva regla 12 y un apéndice relativo a los

procedimientos para las señales nocturnas que deben emitir los buques que crucen el dispositivo de separación del tráfico (DST) en el estrecho de Singapur.

3.12 Hubo un importante intercambio de opiniones en relación con la propuesta de Indonesia, Malasia y Singapur. El Subcomité estaba dividido sobre esta cuestión con algunas delegaciones que indicaron que era necesario realizar un estudio de EFS y un análisis de costos-beneficios para evaluar la viabilidad de la propuesta mientras que otras delegaciones, conscientes de las características excepcionales del tráfico en el estrecho de Singapur, opinaron que la propuesta era válida y la respaldaron, preferiblemente si esta se adoptaba universalmente.

Establecimiento de una nueva zona a evitar en el océano Atlántico, a la altura de la costa de Ghana

3.13 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Ghana (NAV 56/3/2) para establecer una nueva zona a evitar en el océano Atlántico, a la altura de la costa de Ghana.

Establecimiento de una derrota en aguas profundas y una zona de precaución en el acceso al nuevo puerto de King Abdullah Economic City (puerto KAP) en el mar Rojo septentrional

3.14 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Arabia Saudita (NAV 56/3/9) para establecer una nueva derrota en aguas profundas y una zona de precaución conexas en el acceso al nuevo puerto de King Abdullah Economic City (puerto KAP) en el mar Rojo septentrional.

Modificación de la zona a evitar oriental a la altura de la costa sudoccidental de Islandia

3.15 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Islandia (NAV 56/3/11) para modificar la zona a evitar oriental existente a la altura de la costa sudoccidental de Islandia. La modificación se refiere a la adición de un nuevo párrafo 3 en la sección "Notas".

Modificación de la derrota en aguas profundas que forma parte del dispositivo de separación del tráfico "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes"

3.16 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Francia y el Reino Unido (NAV 56/3/13) para modificar el párrafo 3 de la sección "Advertencia" de las "Notas" de la derrota en aguas profundas que forma parte del dispositivo de separación del tráfico "En el

paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes" a fin de reducir los riesgos y así preservar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino.

SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

Establecimiento de un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP)

3.17 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Dinamarca y Suecia (NAV 56/3/7) para establecer un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP). El propósito de este nuevo sistema de notificación obligatoria para buques es garantizar el tráfico seguro y eficaz en el Sound entre Dinamarca y Suecia.

3.18 Algunas delegaciones estaban preocupadas por la carga adicional que el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP) supondría para el oficial de guardia. La mayoría de las delegaciones respaldó la propuesta tras reconocer que Dinamarca y Suecia habían propuesto un sistema de notificación automatizado basado en la utilización de la tecnología del SIA y vinculado a las redes nacionales danesa y sueca del SIA en tierra, que recibirían continuamente los mensajes transmitidos por los buques con transpondedores para obtener información sobre su identidad y situación.

Modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP)

3.19 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Australia (NAV 56/3/6) para modificar el sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP). Esta modificación supone la ampliación de la zona abarcada por el sistema de notificación obligatoria para buques existente.

Modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP)

3.20 El Subcomité examinó brevemente una propuesta de Islandia (NAV 56/3/10) para modificar el sistema de notificación obligatoria para buques existente "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP).

Examen de los sistemas de notificación obligatoria para buques adoptados

3.21 El Presidente recordó una vez más que en periodos de sesiones anteriores su predecesor y, posteriormente, él mismo, 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 adoptados y había pedido a los Miembros que llevaran a cabo este ejercicio.

3.22 El Presidente indicó que le complacía que por lo menos un Gobierno Miembro hubiera presentado los resultados de su experiencia en el presente periodo de sesiones.

3.23 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la útil información facilitada por Dinamarca (NAV 56/INF.8) sobre la experiencia adquirida con el sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de tráfico del Storebælt (Gran Belt)" (BELTREP).

3.24 El Presidente dio las gracias a Dinamarca por haber tomado la iniciativa de llevar a cabo este examen y sugirió una vez más a los Miembros que llevaran a cabo exámenes similares y una reevaluación de sus sistemas de notificación obligatoria para buques, y adoptaran las medidas pertinentes.

Nuevas medidas propuestas de organización del tráfico en la parte oriental del golfo de Finlandia, a la altura de las islas Rodsher y Gogland

3.25 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la Federación de Rusia (NAV 56/INF.5) sobre las modificaciones del dispositivo de separación del tráfico existente en el golfo de Finlandia y las nuevas medidas de organización del tráfico que tiene previsto implantar en un futuro próximo. Todas las medidas de organización del tráfico se encuentran, desde un punto de vista geográfico, dentro del mar territorial de la Federación de Rusia.

Constitución del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo

3.26 Tras un debate preliminar del que se informa en los párrafos 3.1 a 3.23 anteriores, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno,

así como las decisiones pertinentes de otros órganos de la OMI (punto 2), llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar todos los documentos, excepto el NAV 56/3, presentados en relación con el punto 3 del orden del día sobre la organización del tráfico marítimo y cuestiones conexas, y preparar las medidas de organización del tráfico y de notificación pertinentes, según proceda, así como las recomendaciones oportunas para su examen y aprobación por el Pleno;
- .2 examinar todos los documentos presentados en relación con el punto 4 del orden del día sobre las zonas de seguridad y preparar recomendaciones para su examen y aprobación por el Pleno, además, examinar la cuestión de la necesidad de disponer de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros y proporcionar una justificación adecuada para proseguir la labor después de 2010, incluida una propuesta de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia que avanzará en la labor sobre este punto;
- .3 examinar la información meteorológica de base con respecto al estado de la actual zona periódica, las velocidades y dirección del viento, las zonas en las que se recogen datos sobre el viento, las medidas de organización del tráfico marítimo, la zona periódica propuesta y las alturas y dirección de las olas y formular observaciones y recomendaciones con respecto a la extensión de la línea de carga de verano 50 millas hacia el sur, a la altura del cabo Agulhas, para su examen y aprobación por el Pleno (punto 14 del orden del día);
- .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 29 de julio de 2010 para que este lo examine.

Informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo

3.27 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (NAV 56/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y, en particular (en relación con los párrafos 3.1 a 8.1 y los anexos 1 a 13), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

[NUEVOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO (DST)]

Nuevos dispositivos de separación del tráfico "A la altura de la costa occidental de Noruega" y "A la altura de la costa meridional de Noruega"

3.28 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre los nuevos DST "A la altura de la costa occidental" y "A la altura de la costa meridional de Noruega", incluidas las derrotas recomendadas, y aprobó los nuevos DST "A la altura de la costa occidental de Noruega" y "A la altura de la costa meridional de Noruega", que figuran en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

MODIFICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTES

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de Feistein"

3.29 El Subcomité aprobó la anulación del DST existente "A la altura de Feistein" y se invita al Comité a que lo revoque.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes"

3.30 El Subcomité aprobó la modificación del DST existente "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes", que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Modificación del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia"

3.31 El Subcomité aprobó la modificación del DST existente "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia", que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO**Establecimiento de una nueva zona a evitar en el océano Atlántico, a la altura de la costa de Ghana**

3.32 El Subcomité aprobó el establecimiento de una nueva zona a evitar en el océano Atlántico, a la altura de la costa de Ghana, que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Establecimiento de una nueva derrota en aguas profundas y de una zona de precaución conexas en el acceso al nuevo puerto de King Abdullah (puerto KAP) en el mar Rojo septentrional

3.33 El Subcomité aprobó el establecimiento de una nueva derrota en aguas profundas y de una zona de precaución conexas en el acceso al nuevo puerto de King Abdullah (puerto KAP) en el mar Rojo septentrional, que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Modificación de la zona a evitar oriental a la altura de la costa sudoccidental de Islandia

3.34 El Subcomité aprobó la modificación de la zona a evitar oriental a la altura de la costa sudoccidental de Islandia, que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Modificación de la derrota en aguas profundas que forma parte del dispositivo de separación del tráfico "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes"

3.35 El Subcomité aprobó la modificación de la derrota en aguas profundas que forma parte del dispositivo de separación del tráfico "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes", que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Medida recomendatoria provisional en el estrecho de Singapur

3.36 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre la propuesta de Indonesia, Malasia y Singapur (NAV 56/3/1) para que se enmendaran las Reglas para los buques que naveguen en los estrechos de Malaca y Singapur, y refrendó una medida recomendatoria provisional en el estrecho de Singapur que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a aprobar.

3.37 El Subcomité también invitó a las Partes Contratantes del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes a que, si así lo desean, propongan enmiendas en relación con los procedimientos para las señales nocturnas que deben emitir los buques que cruzan los dispositivos de separación del tráfico, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento de Abordajes.

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

3.38 Los dispositivos de separación del tráfico nuevos, así como las modificaciones a los dispositivos de separación del tráfico existentes y otras medidas de organización del tráfico mencionados en los párrafos 3.28 a 3.35 anteriores, se implantarán como mínimo seis meses después de su adopción por el Comité.

DISPOSITIVOS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

Establecimiento de un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP)

3.39 El Subcomité aprobó un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "en el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP), que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP)

3.40 El Subcomité aprobó la modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP), que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP)

3.41 El Subcomité aprobó la modificación del sistema de notificación obligatoria para buques existente "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP), que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a adoptar.

Implantación de los sistemas de notificación obligatoria para buques nuevos y modificados

3.42 Los nuevos sistemas de notificación obligatoria para buques y las modificaciones de los sistemas de notificación obligatoria para buques existentes, mencionados en los párrafos 3.39 a 3.41 anteriores, se implantarán como mínimo seis meses después de su adopción por el Comité.]

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

4.1 El Subcomité recordó que el NAV 53 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 costa sudeste de Brasil, en la región de la cuenca de Campos, con el fin de reducir el riesgo de colisiones en una zona de gran concentración de plataformas petroleras, sistemas de producción e IFPAD. Parte de la propuesta consistía en ampliar las zonas de seguridad alrededor de las instalaciones que forman el sistema de producción de hidrocarburos, a una distancia mayor de 500 metros, teniendo en cuenta las características de cada una en particular, con el fin de evitar los daños al medio ambiente que pueda causar la colisión 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 metros, teniendo en cuenta que no existían procedimientos ni directrices establecidos para evaluar las ampliaciones propuestas. Por consiguiente, se propuso que el Subcomité elaborara procedimientos uniformes y directrices para poder examinar las propuestas de solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros. Si no, el Subcomité tendría que examinar las propuestas de zonas de seguridad superiores a 500 metros a medida que van surgiendo sin disponer de directrices, normas o medidas objetivas en que basarse para tomar una decisión. La elaboración de procedimientos uniformes contribuiría, por consiguiente, a garantizar que se tiene en cuenta de manera coherente la seguridad de la navegación y que el tamaño de cualquier zona de seguridad adoptada no es superior al mínimo necesario para lograr la seguridad de la navegación.

4.2 El Subcomité recordó también que el NAV 53 había aprobado posteriormente la nueva zona a evitar "A la altura de la costa sudeste de Brasil, en la región de la cuenca de

Campos" y observó que la mayoría del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo había recomendado que se invitara al Subcomité a incluir un punto de alto grado de prioridad en el programa de trabajo sobre la elaboración de directrices, principios y normas para evaluar la ampliación de las zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros, cuestión que se contempla en la CONVEMAR. El artículo 60 5. de la CONVEMAR dispone, entre otras cosas, que tales zonas de seguridad "no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior, salvo ... recomendación de la Organización internacional competente", por lo cual se entiende la Organización.

4.3 El Subcomité también recordó que el MSC 84 había examinado posteriormente el documento MSC 84/22/4 (Brasil y Estados Unidos), en el que se proponía elaborar directrices generales para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros en las zonas económicas exclusivas y proporcionar un ejemplo de dichas directrices, y había acordado incluir, en el programa de trabajo del Subcomité NAV, un punto de alta prioridad sobre "Elaboración de 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 estructura en la zona económica exclusiva en la ZEE", con dos periodos de sesiones para ultimar la labor. A este respecto, el MSC 84 tomó nota de las opiniones de varias delegaciones de que deberían examinarse otras cuestiones (por ejemplo, las zonas de seguridad alrededor de los parques eólicos, las zonas de notificación, etc.) en relación con este nuevo punto del orden del día, y encargó al Subcomité que tuviera en cuenta estas opiniones.

4.4 Aunque no se presentó ninguna propuesta al NAV 55, el Subcomité, consciente de que este era un punto de alta prioridad, decidió proceder con la cuestión sin demora y constituyó un grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiera su labor en el lapso interperiodos e informara al NAV 56. Se había invitado a los Miembros a que presentaran propuestas pertinentes para que las examinara el NAV 56.

4.5 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 56/4 (Reino Unido) en el que se resumen la labor y las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia en relación con la elaboración de directrices, y se invita al Subcomité a que examine dos opciones, a saber:

- .1 aprobar el proyecto de enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada), en relación con las directrices propuestas y remitirlo al Comité para su adopción (NAV 56/4, anexo 1); y
- .2 considerar una alternativa o suplemento de la resolución citada anteriormente como proyecto de circular SN sobre las "zonas de seguridad y la seguridad de la navegación alrededor de estructuras e instalaciones mar adentro" (NAV 56/4, anexo 2).

4.6 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 56/4/1 (Estados Unidos) en el que figuran observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia. La delegación de los Estados Unidos recordó que había sido una de las que había propuesto la elaboración de estas directrices. No obstante, tras un examen cuidadoso y detallado de la cuestión, los Estados Unidos creen que no se ha demostrado que exista actualmente la necesidad de establecer zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros ni de elaborar unas directrices para tales zonas de seguridad. En vez de proseguir la labor sobre la elaboración de las directrices, el Subcomité debería centrarse en las orientaciones existentes de la Organización sobre las zonas de seguridad que quizá no se han seguido a lo largo del tiempo, y en las medidas disponibles que, individualmente o junto con otras, han demostrado su eficacia para proporcionar la seguridad tanto de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la zona económica exclusiva.

Para terminar, se habían planteado preguntas importantes sobre la naturaleza de estas zonas de seguridad ampliadas y el mecanismo de adopción de nuevas directrices, pero estas no se habían resuelto durante la labor del Grupo de trabajo por correspondencia. Algunos participantes habían observado que, en realidad, las zonas de seguridad no eran medidas de organización del tráfico y que, por tanto, tal vez no sea una cuestión que procedía incluir en las Disposiciones generales sobre la organización del tráfico marítimo.

Como tal, en lugar de elaborar directrices que se recojan en un anexo de las Disposiciones generales sobre la organización del tráfico marítimo, los Estados Unidos proponen que se elabore una circular SN adecuada relativa a las zonas de seguridad y la seguridad de la navegación alrededor de las instalaciones o estructuras mar adentro, con la que se intente reproducir los puntos y observaciones importantes formulados por el Grupo durante su labor y que sirva para proporcionar orientaciones.

4.7 El Subcomité examinó brevemente el documento NAV 56/4/2 (ISAF) en el que figuran observaciones sobre las directrices propuestas por el Grupo de trabajo por correspondencia. La ISAF opinaba que, en aras del interés general de todos los buques, incluidos los buques pequeños, se habrán de tener plenamente en cuenta en cada solicitud las necesidades de tales tipos de buque, consultar a sus representantes y recomendar la exclusión solamente si hay argumentos de peso relativos a la seguridad.

4.8 El Presidente invitó al Subcomité a que formulara observaciones generales sobre la cuestión y observaciones específicas sobre cualquiera de las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia.

4.9 Varias delegaciones tomaron la palabra en relación con esta cuestión. Algunas estaban a favor de enmendar las Disposiciones generales sobre la organización del tráfico marítimo mientras que la mayoría opinó que las zonas de seguridad no constituían medidas de organización del tráfico y, por consiguiente, no debían abordarse en las Disposiciones generales. Una mayoría también opinó que la elaboración de una circular SN sería el modo adecuado de tratar esta cuestión. No obstante, se reconoció también que la necesidad de ampliar las zonas de seguridad a una distancia mayor de 500 metros quizá se vuelva a plantear en el futuro debido a la naturaleza excepcional de las instalaciones mar adentro, los parques eólicos, los sitios de acuicultura y las actividades de explotación de energía.

4.10 Respondiendo a una invitación del Presidente, el representante de la Oficina jurídica facilitó observaciones sobre los aspectos de procedimiento de la función de la Organización para dar cabida a las zonas de seguridad de más de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras. Observó que el artículo 60 5. de la CONVEMAR ofrecía dos opciones al prever que dichas zonas de seguridad no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros salvo a) "excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas" o b) "recomendación de la organización internacional competente". Ninguna de estas dos opciones hacía referencia a un procedimiento de "adopción". Esto podía distinguirse de otras disposiciones de la CONVEMAR que requieren un proceso de adopción (tal como el artículo 53 9. para las vías marítimas archipelágicas, y el artículo 41 4. para las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico). Podía también compararse con el artículo 60 3. que trata de la función de la Organización en el establecimiento de normas internacionales para la retirada

de las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso, que no requiere un proceso de adopción (véase la resolución A.672(16)).

Como base jurídica para un procedimiento de adopción, se podría hacer referencia a otros instrumentos internacionales tales como la regla V/10 del Convenio SOLAS sobre la organización del tráfico marítimo (junto con la regla 10 del Reglamento de Abordajes sobre los DST); no obstante, para que la adopción de las zonas de seguridad se englobe en la regla V/10 del Convenio SOLAS sería necesario que las Partes en el Convenio SOLAS estuvieran de acuerdo en que dichas zonas quedan incluidas en la expresión "sistemas de organización del tráfico". Esto no parece haber sido el caso desde un punto de vista histórico. Las zonas de seguridad se han venido utilizando principalmente como medida para proteger la seguridad de las instalaciones mar adentro y se ha hecho una distinción clara entre dichas zonas y los sistemas de organización del tráfico (véase la resolución A.671(16), párrafo 1 c) de la parte dispositiva). No se había hecho referencia a la regla V/10 del Convenio SOLAS en el proyecto de directrices propuesto en el documento NAV 56/4 para abordar el tema de la ampliación de las zonas de seguridad. En opinión del representante de la Oficina jurídica, la Organización debería evitar un proceso de "adopción" en el que se utilice una formulación verbal que implique obligatoriedad, salvo cuando la CONVEMAR u otro convenio exijan tal adopción.

4.11 Tras las deliberaciones, el Subcomité remitió los documentos NAV 56/4, NAV 56/4/1 y NAV 56/4/2 al Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo para que los examinara y asesorara al respecto.

Informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo

4.12 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo (NAV 56/WP.3), el Subcomité (en relación con los párrafos 9.1 a 9.5 y el anexo 14) adoptó las medidas que se indican a continuación.

[4.13 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de circular SN sobre las directrices para las zonas de seguridad y la seguridad de la navegación alrededor de las instalaciones y estructuras mar adentro, que figura en el anexo [...] y que se invita al Comité a aprobar.

4.14 El Subcomité también invitó a la Organización Hidrográfica Internacional a que tomara nota del contenido del proyecto de circular SN, en particular, los párrafos 4.1.3 y 4.1.4 relativos a la utilización de leyendas, símbolos y notas recomendadas para la representación normalizada en las cartas de navegación para designar zonas de seguridad alrededor de islas artificiales, estructuras o instalaciones mar adentro, así como para zonas en desarrollo y anclas y cables, como advertencia para los navegantes que se encuentran a proximidad de zonas de recursos y explotación mar adentro.

4.15 El Subcomité tomó nota además de que no se había demostrado la necesidad, en este momento, de establecer zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la zona económica exclusiva, ni de elaborar directrices al respecto, y que no era necesario, por ahora, que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las zonas de seguridad prosiguiera su labor más allá de 2010.

4.16 Por consiguiente, se invitó al Comité a que suprimiera el punto sobre "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 y estructuras en la ZEE" del programa de trabajo bienal del Subcomité, ya que la labor se ha ultimado.]

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

5.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había examinado:

- .1 el documento MSC 83/25/4, en el que Alemania proponía una mejora de la norma de funcionamiento de los RDT, ya que la evaluación de los datos obtenidos mediante las instalaciones de RDT existentes había demostrado que en numerosos casos los registros de audio tenían una calidad insuficiente y no se registraban señales de los sensores debido a que no se había advertido ningún fallo del sensor durante la operación, lo cual, en determinados casos, había impedido que los datos almacenados se utilizaran para el fin al que estaban destinados;
- .2 los documentos MSC 83/25/8 y MSC 83/25/9, en los cuales Egipto proponía que se conectara al registrador de datos de la travesía (RDT) un

segundo radar, un segundo dispositivo de ondas métricas y cámaras de televisión en circuito cerrado y que se elaborasen nuevas prescripciones de proyecto para facilitar la recuperación de la cápsula del RDT durante las operaciones de recuperación, respectivamente;

- .3 el documento MSC 83/25/18, en el cual la India, al formular observaciones sobre la propuesta de Egipto (MSC 83/25/9), proporcionaba más información sobre el modo de mejorar la recuperación de la cápsula del RDT durante las operaciones de recuperación,

y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad sobre "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y RDT-S", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación, y remitir al Subcomité NAV los citados documentos para que los examinara en detalle.

5.2 El Subcomité también recordó que el MSC 84 había acordado ampliar el punto existente del programa de trabajo "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y RDT-S", a fin de examinar la propuesta presentada en el documento MSC 84/22/18 (Egipto), y había aumentado a tres periodos de sesiones el plazo necesario para ultimar ese punto.

5.3 El Subcomité también recordó que el NAV 55 había elaborado un proyecto de texto de normas de funcionamiento revisadas para registradores de datos de la travesía (RDT) (NAV 55/WP.4, anexo 4, enmendado) y estuvo de acuerdo en que sólo era necesario enmendar las normas de funcionamiento existentes sobre los RDT, ya que no se pretendía que las enmiendas propuestas tuvieran un carácter retroactivo. En segundo lugar, dado que la norma de funcionamiento de los RDT-S (resolución MSC.163(78)) no se aplicaría después del 1 de julio de 2010, no se proponían cambios para esas normas.

5.4 El Subcomité examinó el documento NAV 56/5 (Alemania), que contiene el proyecto de normas de funcionamiento enmendadas para los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo, en el que se tienen en cuenta las cuestiones señaladas en el NAV 55 (NAV 55/21, párrafos 16.17.1 al 16.17.7).

5.5 La delegación del Reino Unido acogió con satisfacción la labor llevada a cabo por Alemania sobre la elaboración de un proyecto de normas de funcionamiento enmendadas para los registradores de datos de la travesía de a bordo (RDT), en el que también se había

tenido en cuenta la labor realizada en el NAV 55 por el Grupo de trabajo técnico (NAV 55/WP.4, anexo 4) con respecto a la cápsula autozafable.

5.6 La propuesta de Alemania suscitó un apoyo general. Algunas delegaciones opinaron que también debería llevarse a cabo un análisis de costos-beneficios. En opinión de otras delegaciones las normas de funcionamiento enmendadas no deberían aplicarse con carácter retroactivo, sino únicamente a los buques nuevos.

5.7 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 56/5 al Grupo de trabajo técnico para su elaboración ulterior o ultimación, con miras a su aprobación en el Pleno.

Constitución del Grupo de trabajo técnico

5.8 Tras examinar también los puntos 6 y 7 del orden del día, que se consideró eran de su competencia, el Subcomité volvió a constituir el 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 el documento NAV 56/5 y elaborar ulteriormente o ultimar las normas de funcionamiento revisadas de los RDT (resolución A.861(20)), teniendo en cuenta el documento NAV 55/WP.4, sección 4 y anexo 4 (punto 5 del orden del día);
- .2 examinar el documento NAV 55/21 (anexo 9) y los resultados pertinentes del COMSAR 14 y ultimar un proyecto de circular MSC acerca de orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (punto 6 del orden del día);
- .3 examinar el documento NAV 56/6 y ultimar un proyecto de circular SN sobre el mantenimiento del soporte lógico de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) y formular observaciones para abordar la posterior actualización de las orientaciones (punto 6 del orden del día);

- .4 examinar el documento NAV 56/7 y elaborar una declaración de coordinación para la UIT, sobre las definiciones del parámetro de estado de navegación de los mensajes 1, 2 y 3 del SIA, según proceda (punto 7 del orden del día);
- .5 elaborar una declaración de coordinación para la UIT basada en la decisión del MSC 87 (MSC 87/26, párrafos 9.20 y 9.21), en la que se invite a la UIT a incorporar los mensajes específicos de la aplicación el SIA que figuran en la circular SN.1/Circ.289, según juzgue oportuno, en sus normas técnicas y a elaborar orientaciones de aclaración sobre la implantación técnica, de ser necesario (punto 7 del orden del día);
- .6 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
- .7 presentar un informe al Pleno el jueves 29 de julio de 2010, para que este lo examine.

Informe del Grupo de trabajo técnico

5.9 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 56/WP.4), el Subcomité (con referencia a los párrafos 3.1 a 3.12 y a los anexos 1 y 2) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

5.10 El Subcomité invitó:

- .1 a los Miembros y a las partes interesadas a que presentaran más información sobre los costos iniciales y de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT), a fin de justificar si debería incluirse en las normas de funcionamiento un medio de registro autozafable además de un medio de registro fijo; y

- .2 a los Miembros a que presentaran propuestas sobre las normas de funcionamiento revisadas de los RDT en el próximo periodo de sesiones del Subcomité, con miras a ultimarlas en ese periodo de sesiones, señalando que el proyecto de recomendación enmendada sobre las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) se recogía en el anexo 2 del documento NAV 56/WP.4/Rev.1.

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

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había examinado el documento MSC 83/25/7 (Australia y el Reino Unido), en el que, dada la complejidad creciente de los sistemas electrónicos que funcionan con procesadores, se proponía elaborar procedimientos formales para la actualización de los programas fijos de máquinas (firmware), sistemas operativos y soportes lógicos de los equipos de navegación y de comunicaciones de a bordo, y acordó incluir en los programas 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", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación y designando coordinador al Subcomité.

6.2 El Subcomité también recordó que el NAV 55 había examinado el documento NAV 55/7 (CIRM), que contiene observaciones sobre el examen presentado en el documento MSC 83/25/7 y propone que la circular SN.1/Circ.266, que facilita orientaciones sobre el mantenimiento del soporte lógico de los SIVCE, era adecuada como modelo genérico para la actualización del equipo de navegación y comunicación de a bordo y para abordar la actualización de los programas fijos de máquinas (firmware), los sistemas operativos y los soportes lógicos del equipo de navegación y comunicaciones de a bordo.

6.3 El Subcomité también recordó que el NAV 55 había refrendado un proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (NAV 55/21, anexo 9), con miras a su examen/formulación de observaciones por el COMSAR 14, su examen final por el NAV 56 y su aprobación por el MSC 88.

6.4 El Subcomité tomó nota de que el COMSAR 14 había refrendado el proyecto de circular MSC con las siguientes observaciones:

- .1 una enmienda menor para insertar las palabras "y los programas fijos de máquinas (firmware)", después de las palabras "soportes lógicos" en la segunda línea del párrafo 1 del proyecto de circular; y
- .2 la inclusión de las siguientes notas a pie de página en la regla 15.5 del capítulo IV del Convenio SOLAS y en la regla 16 del capítulo V del Convenio SOLAS:
 - .1 en la regla 15.5 del capítulo IV, añádase la siguiente nota a pie de página: "Con referencia a las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (MSC.1/Circ.[...]); y
 - .2 en la regla 16 del capítulo V, añádase la siguiente nota a pie de página: "Con referencia al mantenimiento del soporte lógico del sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) (SN.1/Circ.266), y las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar los equipos de navegación y de comunicaciones de a bordo (MSC.1/Circ.[...])",

y encargó a la Secretaría que informara al NAV 56 al respecto para su examen y adopción de medidas, según procediera.

6.5 El Subcomité observó que el MSC 87 había tomado nota del progreso realizado por el COMSAR 14 y de sus observaciones.

6.6 El Subcomité examinó el documento NAV 56/6 (OHI y CIRM) en el que se propone que se enmiende la circular SN.1/Circ.266 sobre el mantenimiento del soporte lógico de los SIVCE.

6.7 El Subcomité acordó remitir los documentos NAV 55/21 (anexo 9) y NAV 56/6 al Grupo de trabajo técnico para la ultimación de:

- .1 un proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo; y

- .2 un proyecto de circular SN sobre el mantenimiento del soporte lógico de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE),

con miras a su aprobación por el MSC 88.

Informe del Grupo de trabajo técnico

6.8 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 56/WP.4), el Subcomité (con referencia a los párrafos 4.1 a 4.13 y anexos 3 y 4), adoptó las medidas que se resumen a continuación.

6.9 El Subcomité refrendó:

- .1 la circular SN.1/Circ.266/Rev.1 sobre el mantenimiento del soporte lógico de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) (anexo [...]); y
- .2 el proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (anexo [...]),

con miras a su aprobación por el MSC 88.

6.10 El Subcomité autorizó a la Secretaría a que en el futuro publique revisiones de las circulares SN.1/Circ.266 cuando reciba información actualizada de la OHI sobre el párrafo 6 y las notas a pie de página, informando al Subcomité de las medidas adoptadas, e invitó al Comité a que refrendara esas medidas.

6.11 El Subcomité encargó a la Secretaría, en relación con el proyecto de circular MSC acerca de las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo, que incluyera las notas a pie de página propuestas en la regla 15.5 del capítulo IV del Convenio SOLAS y en la regla 16 del capítulo V del Convenio SOLAS en su próxima publicación de la edición refundida del Convenio SOLAS.

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

7.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había ampliado la fecha de ultimación de este punto del orden del día hasta 2011.

7.2 El Subcomité recordó que el NAV 55 había examinado el documento NAV 55/8/5 (Secretaría), en el que figura la declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B para la AISM, la OMI, el CIRM y el CT 80 de la CEI respecto de una revisión de la Recomendación M.1371-3 del UIT-R.

7.3 El Subcomité recordó también que el NAV 55 había examinado el documento NAV 55/10/1 (AISM), en el que se proponen enmiendas a la aclaración técnica de la Recomendación M.1371-1 del UIT-R, y que el NAV 55 había tomado nota de las preocupaciones expresadas por varias delegaciones con respecto a las descripciones propuestas. En aquel momento, se tomó nota también de que existían diferencias en la terminología y la filosofía de la Recomendación 1371-3 del UIT-R y del Reglamento de Abordajes. Se había invitado a la AISM a que tuviera en cuenta las observaciones formuladas por el Subcomité cuando elaborase el documento que iba a presentar a la UIT sobre esta cuestión.

7.4 El Subcomité tomó nota de que la AISM había enviado un documento sobre el particular al Grupo de trabajo 5B de la UIT.

7.5 El Subcomité examinó el documento NAV 56/7 (Secretaría), en el que figura la declaración de coordinación resultante de la reunión del Grupo de trabajo 5B del UIT-R (23 de noviembre a 3 de diciembre de 2009) para la OMI (subcomités COMSAR y NAV) y la AISM, con respecto al proyecto de revisión de la Recomendación M.1371-3 del UIT-R.

7.6 El observador de la AISM respaldó plenamente el contenido del documento NAV 56/7 (Secretaría).

7.7 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 56/7 al Grupo de trabajo técnico para que lo examinara a fondo y elaborara una declaración de coordinación sobre este asunto para la UIT, en la que se propongan definiciones revisadas del parámetro del estado de la navegación de los mensajes 1, 2 y 3 del SIA y se formulen observaciones sobre otros asuntos, según proceda.

Otras cuestiones relacionadas con el SIA

Mensajes binarios del SIA

7.8 El Subcomité recordó que el NAV 55 había elaborado un proyecto de circular SN: "Orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA" y había encargado a la Secretaría que siguiera consolidando las aclaraciones adicionales que presenten las delegaciones interesadas después del NAV 55 y que ultimara el proyecto de circular SN revisada para su examen y aprobación por el MSC 87.

7.9 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había examinado una propuesta de Australia (MSC 87/9/3) en la que se sugería añadir un nuevo párrafo 5 en la página de cobertura del proyecto de circular SN. Dado que la recomendación M.1371 del UIT-R proporcionaba la referencia para las características técnicas del SIA, era necesario publicar aclaraciones sobre los aspectos técnicos de la recomendación de la UIT. Por consiguiente, en opinión de Australia, sería adecuado que se invitara a la UIT a incorporar estos mensajes, según juzgue oportuno, en sus normas técnicas, y a elaborar orientaciones de aclaración sobre la implantación técnica, de ser necesario.

7.10 El Subcomité observó también que el MSC 87 había tomado nota de que, en general, la propuesta de Australia de enmendar el proyecto de circular no había recibido apoyo, y posteriormente aprobó la circular SN.1/Circ.289: "Orientaciones sobre el uso de los mensajes específicos de la aplicación del SIA", que sustituirá a la circular SN/Circ.236 el 1 de enero de 2013. No obstante, se encargó a la Secretaría que preparara la declaración de coordinación pertinente para enviarla a la UIT.

7.11 El Subcomité acordó remitir también esta cuestión al Grupo de trabajo técnico a fin de elaborar la declaración de coordinación pertinente para la UIT.

Detección por satélite del SIA

7.12 El Subcomité recordó que el NAV 55 había tomado nota del anteproyecto del nuevo informe M. [SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada y que había aprobado el proyecto de declaración de coordinación sobre ese asunto para el UIT-R.

7.13 El Subcomité tomó nota de que la Comisión de Estudio 5 había aprobado el anteproyecto de nuevo informe M. [SAT-AIS] del UIT-R sobre la detección por satélite del SIA mejorada como informe M.2169 del UIT-R. Dicho informe se había elaborado a fin de facilitar fundamentos técnicos para la utilización de los canales 75 y 76 del apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones con objeto de mejorar la detección por satélite de los mensajes del SIA.

7.14 El Subcomité tomó nota también de que el Grupo de trabajo 5B de la UIT había tomado nota de la declaración de coordinación sobre la detección por satélite del SIA, enviada por el NAV 55, en su reunión del 23 de noviembre al 4 de diciembre de 2009. En su última reunión, el Grupo de trabajo 5B de la UIT tomó nota de que se había revisado la Recomendación M.1371-3 del UIT-R a fin de introducir el nuevo mensaje 27 para el SIA. Este mensaje se había concebido para la detección por satélite del SIA.

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

7.15 El Subcomité recordó que, a petición del COMSAR 13, el NAV 55 había acordado 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.

7.16 El Subcomité tomó nota de que el COMSAR 14 había tenido en cuenta la recomendación del NAV 55 y había incluido en el proyecto de postura de la OMI sobre la CMR-12 lo siguiente: "El examen inicial efectuado por los órganos técnicos de la OMI indica que la navegación electrónica no podrá implantarse sin atribuciones de frecuencias adicionales para estos sistemas marítimos avanzados. Partiendo de los estudios que lleven

a cabo en el futuro la OMI y la UIT, respectivamente, se delimitarán y validarán las necesidades de espectro".

7.17 El Subcomité tomó nota también de que, tras el COMSAR 14, se había presentado la postura de la OMI sobre la CMR-12 al Grupo de trabajo 5B de la UIT y de que éste había tenido en cuenta la información en su última reunión (10 a 21 de mayo de 2010). El Grupo de trabajo 5B había examinado también la información facilitada por la AISM sobre el particular y había enviado una declaración de coordinación a la OMI y a la AISM en la que se informaba de la situación de los estudios en el seno del UIT-R. El Grupo de trabajo 5B había informado a la OMI y a la AISM de que la navegación electrónica era uno de los asuntos fundamentales que se abordaron inicialmente dentro del punto 1.10 del orden del día de la CMR-12, pero que había demostrado ser demasiado complejo para que se pudiera llegar a una situación que permitiera la adopción de medidas por la CMR-12. Esto supuso que el UIT-R no siguiera estudiando este asunto como preparación para la CMR-12. Se encargó al Grupo mixto de expertos OMI/UIT, que debe reunirse del 14 al 16 de septiembre de 2010, que siguiera elaborando el proyecto de postura de la OMI para la CMR-12.

Informe del Grupo de trabajo técnico

7.18 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo técnico (NAV 56/WP.4), el Subcomité (en relación con los párrafos 5.1 a 5.14 y los anexos 5 y 6) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

7.19 El Subcomité invitó a las partes interesadas a que formularan propuestas sobre el uso futuro de tres de los trece parámetros de "estado de navegación" que estaban disponibles para una definición futura, tal como se indica en la Recomendación M.1371-4 del UIT-R.

7.20 El Subcomité aprobó el proyecto de declaraciones de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre:

- .1 la revisión futura de la Recomendación M.1371-4 (anexo [...]); y
- .2 el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA (anexo [...]),

encargó a la Secretaría que lo remitiera a la UIT e invitó al Comité a que refrendara esta medida.

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

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 86 había encargado al NAV 55 que:

- .1 examinar las posibles necesidades de espectro para la navegación electrónica en el futuro 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, formulara una recomendación sobre la terminología genérica correcta para reemplazar los términos "Decca" y "Loran" al STW 41.

8.2 El Subcomité recordó también que el NAV 55 había constituido un grupo de trabajo para avanzar en la cuestión y un grupo de trabajo por correspondencia para trabajar en el lapso interperiodos e informar al COMSAR 14 y al NAV 56.

8.3 El Subcomité recordó además que el NAV 55 había examinado el informe del Grupo de trabajo (NAV 55/WP.5) y que:

- .1 había tomado nota de las necesidades preliminares pormenorizadas de los usuarios a bordo;
- .2 había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia para continuar 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 examinar prioridades;
 - .2 elaborar las 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 había mostrado 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.

8.4 El Subcomité tomó nota de que el COMSAR 14 había refrendado las siguientes opiniones del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica:

.1 la arquitectura conceptual de la navegación electrónica que se muestra en la figura 2 del documento COMSAR 14/12 era un buen punto de partida para que el Grupo de trabajo por correspondencia prosiguiera su elaboración y simplificación;

.2 el Grupo de trabajo por correspondencia debería proseguir la elaboración de la figura 1 del documento COMSAR 14/12 relativa a la estructura del proceso para la elaboración del concepto de navegación electrónica;

.3 el Grupo de trabajo por correspondencia debería proseguir la elaboración de los criterios para la selección del soporte físico y la elaboración de los programas informáticos correspondientes, con la contribución de otras organizaciones participantes;

.4 se habían elaborado cuadros en los que se identifican el equipo de comunicación, las normas de funcionamiento y las normas de ensayo actuales y los posibles sistemas y equipos de comunicación futuros, que el Grupo de trabajo por correspondencia debería seguir elaborando;

.5 la detección por satélite de los sistemas de identificación automática de los buques podría formar parte del concepto de navegación electrónica; no obstante, quedaban aún muchas cuestiones que debían estudiarse y examinarse, incluida la protección de las frecuencias reservadas para el SIA, que causaban preocupación;

- .6 el Comité no había adoptado aún ninguna decisión sobre la cuestión de la detección por satélite de los sistemas de identificación automática de los buques, a reserva de contar con los resultados de los estudios pertinentes en el marco de la UIT;
- .7 los principios relativos al proyecto del puente, el proyecto y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente que figuran en la regla V/15 del Convenio SOLAS serían útiles para identificar las funciones del sistema de navegación;
- .8 el sistema mundial de radionavegación es el núcleo del sistema de navegación electrónica, ya que proporciona información sobre la situación y la hora para todo el sistema;
- .9 las cuestiones relativas a los sistemas electrónicos terrestres de determinación de la situación, como sistemas de reserva, y las necesidades de los usuarios en materia de protección debían ser examinados más a fondo por el Grupo de trabajo por correspondencia con la contribución de otras organizaciones participantes;
- .10 el Grupo de trabajo por correspondencia debería seguir examinando la cuestión de la estructura común de datos para el intercambio de información, y el Grupo de trabajo pidió a la AISM y a la OHI que realizaran aportaciones al respecto;
- .11 los criterios específicos para la fiabilidad en apoyo de las necesidades de los usuarios indicadas en la estrategia de navegación electrónica deberían examinarse en el análisis de las carencias;
- .12 el Grupo de trabajo por correspondencia y otros foros pertinentes deberían seguir desarrollando el análisis preliminar de las necesidades de los usuarios por lo que respecta a la búsqueda y salvamento; y
- .13 la elaboración de la navegación electrónica y el estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y

procedimientos del SMSSM deberían armonizarse, y deberían identificarse también las necesidades de los usuarios respecto del SMSSM. Además, convendría seguir examinando qué prestaciones básicas en materia de comunicación deberían formar parte del concepto de navegación electrónica que se estaba desarrollando.

8.5 El Subcomité tomó nota además de que el COMSAR 14, en particular:

- .1 había refrendado la metodología propuesta para llevar a cabo el análisis inicial de las carencias;
- .2 había tomado nota de las metodologías propuestas para el análisis de costos-beneficios y el análisis de riesgos; y
- .3 había respaldado la propuesta de Ucrania (COMSAR 14/7) para la identificación de las necesidades de los usuarios a fin de que sirva de ejemplo de los beneficios que pueden obtenerse de la integración de la LSD en ondas métricas y el SIA-SIVCE, tomando nota de que esta propuesta era plenamente compatible con el principio estratégico de la elaboración de la navegación electrónica, que preveía la elaboración de medios de radiocomunicaciones y de navegación y la implantación de tecnologías de información digital modernas en la navegación.

8.6 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 87 había señalado los avances registrados hasta la fecha.

8.7 El Subcomité recordó también las observaciones iniciales del Secretario General sobre la importancia de mantener el interés por la labor en cuestión y avanzar en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica.

8.8 El Subcomité examinó el documento NAV 56/8 (Noruega), en el que figura un informe detallado de la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia.

8.9 Varias delegaciones respaldaron la labor del Grupo de trabajo por correspondencia. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación sobre el concepto de la regulación del tráfico marítimo (RTM).

8.10 El observador de la Comisión Europea declaró que, al mismo tiempo que la OMI estaba elaborando la navegación electrónica, la Comisión Europea estaba haciendo lo propio con el programa marítimo electrónico. Con respecto a la pregunta de si la navegación electrónica y el programa marítimo electrónico eran lo mismo y si había algún conflicto entre ellos, la simple respuesta era "no". La navegación electrónica de la OMI se centraba fundamentalmente en el equipo de navegación y en la elaboración de tecnología, procesos y servicios electrónicos para llevar un buque de punto de atraque a punto de atraque de manera rápida y segura. El programa marítimo europeo se centraba fundamentalmente en la facilitación en tierra y en la elaboración de tecnología, procesos y servicios electrónicos para facilitar la circulación de mercancías en el mar –y, en consecuencia, la de los buques que transporten dichas mercancías– hacia, desde y en Europa. La Comisión Europea tenía la intención de elaborar aplicaciones para las administraciones, las operaciones de buques, los puertos/terminales, la logística del transporte, la mejora de la vida en el mar y el fomento de la navegación. Por supuesto, ambos sistemas utilizaban en parte las mismas tecnologías, procesos y servicios electrónicos y, en la elaboración del concepto del programa marítimo electrónico, la Comisión Europea deseaba utilizar, en la medida de lo posible, los elaborados por la OMI para la navegación electrónica. La Comisión Europea tenía la intención de establecer en 2011 un marco para el programa marítimo electrónico a fin de que lo adopten los Estados Miembros de la Unión Europea (UE) en 2013, con objeto de que los procesos y servicios de tecnología electrónica de apoyo estén en funcionamiento en Europa en 2018.

En Europa ya se había realizado un gran número de estudios de investigación y desarrollo sobre esta cuestión, con el patrocinio de la UE, en el marco del proyecto MARNIS, que se habían puesto a disposición de la OMI para el desarrollo de la navegación electrónica cuando había sido pertinente y oportuno, principalmente a través de la experiencia adquirida y de las opiniones de los expertos en cuestión de los Estados Miembros europeos que habían participado también en la elaboración de la navegación electrónica en la OMI y que continuarían haciéndolo.

8.11 La delegación de los Países Bajos informó al Subcomité de que la AISM estaba elaborando un concepto de la RTM y sugirió asimismo que la RTM se incluyera en el orden del día bienal del Subcomité a través del Comité de Seguridad Marítima.

8.12 La delegación de la Federación de Rusia sugirió que se destacara la planificación del viaje automatizada en la elaboración de la navegación electrónica y que se elaboraran también normas de la Organización para la planificación de la derrota.

8.13 En su resumen, el Presidente aconsejó al grupo de trabajo que debía constituirse que no abordara por el momento el concepto de la RTM y que, en su lugar, se concentrara en las necesidades de los usuarios tanto a bordo como en tierra.

8.14 El Subcomité acordó que se utilizara el documento NAV 56/8 como documento básico para la labor que se realice durante el periodo de sesiones actual y que sería recomendable encargar al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica que debía constituirse dentro de este punto del orden del día que llevara a cabo un examen a fondo del documento antes de que el Subcomité adopte las medidas pertinentes solicitadas en los párrafos 71.1 a 71.10.

8.15 El Subcomité examinó los documentos NAV 56/8/1, NAV 56/8/2, NAV 56/8/3, NAV 56/8/4 y NAV 56/8/6 (AISM), en los que figuran los resultados de la labor realizada para determinar las necesidades de los usuarios de la navegación electrónica, detalles del Plan de radiocomunicaciones marítimas de la AISM con el fin de facilitar la selección de los sistemas de radiocomunicación necesarios para el funcionamiento de la navegación electrónica, detalles del Plan mundial de radionavegación de la AISM, detalles de la arquitectura de la navegación electrónica desde la perspectiva de tierra, según se recomienda para los miembros de la AISM, y orientaciones sobre las normas para el intercambio y presentación de información sobre las ayudas a la navegación como parte de una propuesta de estructura de datos común, acordada internacionalmente.

8.16 Las delegaciones del Reino Unido, las Bahamas y las Islas Marshall dieron las gracias a la AISM por presentar el documento NAV 56/8/3, en el que se señala que uno de los elementos clave de la navegación electrónica es un sólido sistema electrónico de navegación, determinación de la situación y hora con redundancia a fin de ofrecer un apoyo terrestre viable al SMNS.

8.17 La delegación de Australia, en relación con el documento NAV 56/8/2, invitó al Subcomité a que apoyara la continuidad de la utilización los canales marítimos existentes para comunicaciones digitales y analógicas generales y, más concretamente, la región del espectro en torno a los 500 kHz y los canales que figuran en el apéndice 17.

8.18 El observador de la ICS manifestó su preocupación con respecto a la necesidad de asignar canales adicionales para el SIA alegando que no se había demostrado que hubiera una necesidad imperiosa de tales canales.

8.19 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia ya había tenido en cuenta todas estas aportaciones de la AISM.

8.20 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la OHI (NAV 56/8/7), en sintonía con la petición formulada por el Subcomité a la OHI en su 54º periodo de sesiones, sobre los avances registrados en el mundo entero en relación con la cobertura de CNE a partir de los datos disponibles el 16 de abril de 2010, y manifestó su agradecimiento por mantener informados a los Miembros.

8.21 La delegación de Sudáfrica, en relación con el párrafo 3 del documento NAV 56/8/7, pidió a la OHI que indicara dónde habría carencias en 2010. El observador de la OHI aclaró que podía obtenerse información actualizada del sitio Web de la OHI.

8.22 El Subcomité examinó el documento NAV 56/8/8 (Singapur), en el que se propone la utilización de redes inalámbricas multisalto a fin de prestar servicios para las comunicaciones de seguridad, navegación electrónica, acceso a Internet y buque-buque.

8.23 El Subcomité apoyó el concepto de red multisalto y convino en que debería examinarse la posibilidad de incluirlo como un elemento de la navegación electrónica.

8.24 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 56/8/8 al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica para que lo examinara y le asesorara al respecto.

8.25 El Subcomité examinó el documento NAV 56/8/9 (Japón), en el que se explica la necesidad de establecer una metodología para evaluar la facilidad de uso del equipo de navegación y se resume también el resultado de un estudio del Japón sobre las metodologías empleadas en otros sectores. El Japón opinó que la Organización debería crear una metodología relacionada con la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica.

8.26 El Subcomité acordó que era necesario establecer una metodología para evaluar la facilidad de uso del equipo de navegación. La delegación de Alemania opinó que, para ese fin, podrían utilizarse también otros instrumentos actuales, como la circular MSC/Circ.982.

8.27 El Subcomité acordó remitir el documento NAV 56/8/9 al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica para que lo examinara y le asesorara al respecto.

8.28 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la AISM (NAV 56/INF.3) sobre las preguntas que se formulan frecuentemente, tal como aparece en el sitio en la Red de la AISM.

8.29 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por el Canadá (NAV 56/INF.6) acerca de las conclusiones de un estudio amplio de las necesidades de los usuarios en relación con la navegación electrónica que se llevó a cabo en dicho país. Las necesidades de los usuarios a bordo y en tierra se evaluaron en todo el territorio del Canadá de mayo a octubre de 2009 utilizando el cuestionario elaborado conjuntamente por Alemania y el Canadá para el sondeo de ámbito mundial. El sondeo del Canadá confirmó las conclusiones de otros sondeos sobre las necesidades de los usuarios; no obstante, deberían tenerse en cuenta las necesidades y preferencias cambiantes de los usuarios a medida que la navegación electrónica avance.

8.30 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por Singapur (NAV 56/INF.7) sobre los resultados de la investigación acerca de las características de la propagación de la señal de radio y el funcionamiento de la transmisión de datos en malla de banda ancha en el medio marítimo.

8.31 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por el Instituto Náutico (NAV 56/INF.7) sobre la necesidad de crear una infraestructura de datos o un marco común para la navegación electrónica, algo que debería ser un esfuerzo de colaboración de las diversas organizaciones internacionales pertinentes encargadas de garantizar que las necesidades de la navegación electrónica en cuanto al acceso a los datos y los servicios de información estén armonizadas y sean compatibles.

8.32 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la República de Corea (NAV 56/INF.10) sobre las consideraciones para el análisis de las carencias en vista del

método de trabajo del marino recomendado por la ICS, que incluía tecnología, automatización de sistemas y actualizaciones de los reglamentos pertinentes.

8.33 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por el Japón (NAV 56/INF.13) para la elaboración del anteproyecto de directrices destinadas a la evaluación de la facilidad de uso del equipo de navegación, en la que se determinaban cinco puntos que debían abordarse en la evaluación mencionada.

8.34 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por el Japón (NAV 56/INF.14), en la que se determinaban ocho servicios y funciones de la navegación electrónica que, en opinión del Japón, mejorarían la seguridad en el mar; algunos de ellos se habían incluido en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia.

Constitución del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica

8.35 Tras las deliberaciones preliminares, de las que se informa en los párrafos 8.1 a 8.18 *supra*, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica y le encargó que examinara los documentos pertinentes presentados dentro del punto 8 del orden del día, en particular, los documentos NAV 56/8 (Noruega), NAV 56/8/8 (Singapur) y NAV 56/8/9 (Japón), incluida la información facilitada en los documentos NAV 56/INF.6 (Canadá), NAV 56/INF.7 (Singapur), NAV 56/INF.9 (Instituto Náutico), NAV 56/INF.10 (República de Corea), NAV 56/INF.13 y NAV 56/INF.14 (Japón), además de los resultados del NAV 55 y el COMSAR 14 y los documentos presentados por la AISM en apoyo al Grupo de trabajo por correspondencia, y que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, realizara las tareas siguientes:

- .1 examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y formular observaciones y recomendaciones con respecto a las medidas solicitadas en los párrafos 71.2 a 71.10 del documento NAV 56/8;
- .2 examinar y ultimar las necesidades de los usuarios (NAV 56/8, anexos 2, 3, 4 y 5);

-
- .3 examinar y refundir el proceso de completar el análisis inicial de las carencias y formular observaciones y recomendaciones, incluida la metodología para abordar las necesidades futuras de los usuarios;
 - .4 examinar y refundir el proceso de completar el análisis inicial de costos-beneficios y el análisis de riesgos, y formular observaciones y recomendaciones;
 - .5 examinar y revisar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la labor en el lapso interperiodos a fin de informar al STW 42, el COMSAR 15 y el NAV 57, a partir del plan mixto de trabajo conjunto aprobado por el MSC 86;
 - .6 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 figuran en la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346, en todos los aspectos de los puntos examinados; y
 - .7 presentar un informe al Pleno el jueves 29 de julio de 2010 para que lo examine.

Informe del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica

8.36 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica (NAV 56/WP.5), el Subcomité (en relación con las secciones 3 a 9 y los anexos 1 a 7) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

[Medidas relacionadas con el informe del Grupo de trabajo por correspondencia

8.37 El Subcomité refrendó las recomendaciones del COMSAR 14 sobre los diversos componentes de la arquitectura de la navegación electrónica, en el entendimiento de que estos podrían examinarse a medida que avance la labor sobre la navegación electrónica.

8.38 El Subcomité refrendó el concepto de la arquitectura funcional, descrito en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y recomendado por el COMSAR 14, teniendo en cuenta que los resultados de los diversos análisis (carencias, costos y riesgos)

se traducirían en la determinación de una propuesta de arquitectura técnica para la navegación electrónica.

8.39 El Subcomité refrendó el análisis inicial de las carencias elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia.

8.40 El Subcomité refrendó los análisis iniciales de costos-beneficios y riesgos.

8.41 El Subcomité refrendó que las necesidades determinadas de los usuarios de la navegación electrónica deberían tenerse en cuenta en relación con el ejercicio exploratorio relacionado con un posible examen del SMSSM.

8.42 El Subcomité tomó nota de que la estructura común para los datos y la información marítima, en la que podrían integrarse el modelo universal de datos marítimos (UMDM) de la AISM, el modelo universal de datos hidrográficos (UHDM) de la OHI, etc., exigiría algún tipo de coordinación para garantizar la gestión y el mantenimiento de la estructura.

8.43 El Subcomité respaldó la determinación de las zonas de servicios de navegación electrónica.

Necesidades de los usuarios

8.44 El Subcomité acordó que:

- .1 la información relacionada con la navegación electrónica en el sitio de la OMI en la Red debería actualizarse;
- .2 los usuarios, en particular la gente de mar, deberían seguir participando en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica;
- .3 el Grupo de trabajo por correspondencia reconstituido debería elaborar un documento de información y material de presentación para ayudar a aquellos Estados Miembros y organizaciones internacionales que deseen promocionar la navegación electrónica;

- .4 debería alentarse a los Estados Miembros y organizaciones internacionales que organicen acontecimientos de promoción a que faciliten información al respecto al Subcomité; y
- .5 debería incluirse en el sitio de la OMI en la Red una sección de "preguntas que se formulan frecuentemente" relacionadas con la navegación electrónica que se deberían actualizar con regularidad.

8.45 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la elaboración de la metodología de evaluación de la facilidad de uso del equipo de navegación.

8.46 El Subcomité aprobó las necesidades de los usuarios preparadas por el Grupo, que figuran en los anexos 2 a 5 del documento NAV 56/WP.5

Análisis inicial de las carencias

8.47 El Subcomité invitó a la AISM y a la OHI a que ultimaran el análisis de las carencias en relación con los aspectos en tierra y a que informaran al COMSAR 15 y el NAV 57.

8.48 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo en relación con el análisis inicial de las carencias.

Banda de 500 kHz en apoyo de la navegación electrónica

8.49 El Subcomité invitó al Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas a que examinaran el uso futuro de la banda de 500 kHz en apoyo de la navegación electrónica en su próxima reunión, que debe celebrarse del 14 al 16 de septiembre de 2010.

Análisis de costos-beneficios y de riesgos

8.50 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre los análisis de costos-beneficios y de riesgos.

Reconstitución del Grupo de trabajo por correspondencia

8.51 El Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Noruega¹, y le encargó que, teniendo en cuenta el documento MSC 86/23/4 (Secretaría), que trata del plan de trabajo conjunto de los subcomités COMSAR, NAV y STW para el periodo 2009-2012, las observaciones y opiniones generales manifestadas durante el NAV 56 y las decisiones adoptadas por el NAV 52, incluidas las orientaciones de la circular MSC/Circ.1091 (Cuestiones que deben examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques) y la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346 (Proceso de análisis del factor humano (PAFH)), realizara las tareas siguientes:

- .1 examinar los documentos NAV 56/8, MSC 85/26 (anexo 20, párrafo 9.7.2, y anexo 21, párrafo 5) y NAV 56/WP.5 (anexo 1), y ultimar la arquitectura del sistema;
- .2 examinar los documentos NAV 53/13 (anexo 3), NAV 56/INF.10 (República de Corea) y MSC 85/26 (anexo 20, párrafo 9.7.3, y anexo 21, párrafo 6) y continuar avanzando en los análisis iniciales de las carencias centrándose en los aspectos técnico, normativo, operacional y de formación;
- .3 presentar un informe al STW 42 (24 a 28 de enero de 2011), en el cual se planteen las cuestiones específicas que, si es necesario, debe tratar el Subcomité STW;
- .4 presentar un informe al COMSAR 15 (7 a 11 de marzo de 2011) que contenga una reseña sobre el concepto global, la arquitectura funcional y técnica y los avances logrados en los análisis iniciales de las carencias, centrándose en las cuestiones relacionadas con las comunicaciones y la búsqueda y salvamento;
- .5 presentar un informe provisional refundido al NAV 57 (6 a 10 de junio de 2011) en el que se reseñen otros análisis de las cuestiones

¹**Coordinador:**

Sr. John Erik Hagen
Regional Director, Norwegian Coastal Administration
Noruega
Teléfono: +4752733249
Correo electrónico: john.erik.hagen@kystverket.no

relacionadas con la navegación y los servicios de tierra conexos, la labor ya realizada y en curso, incluido un proyecto/reseña provisional del plan de implantación de la estrategia, y avanzar en el análisis de costos-beneficios y el análisis de riesgos;

- .6 elaborar documentos de información de versión controlada y materiales de presentación sobre el concepto de navegación electrónica de la OMI y el plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica para que los utilicen los Estados Miembros y las organizaciones internacionales al celebrar seminarios para promover la navegación electrónica; y
- .7 basándose en las prescripciones que figuran en la sección 8 de la estrategia de navegación electrónica (MSC 85/26, anexo 20), determinar y describir un marco de datos que permita apoyar las necesidades del usuario y otorgue una compatibilidad máxima.

8.52 Teniendo presente que el Grupo de trabajo por correspondencia no iba a poder cumplir el plazo de presentación de los documentos voluminosos para dar cuenta de los resultados del COMSAR 15 en su informe para el NAV 57, el Subcomité acordó ampliar el plazo de presentación del informe al 1 de abril de 2011, a reserva de que lo refrende el Comité.]

[8.53 En el resumen posterior al informe del Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica, el Presidente dio las gracias al Sr. John Erik Hagen y a todos los miembros del Grupo de trabajo por sus esfuerzos. No obstante, el Presidente manifestó su inquietud por el hecho de que en el esfuerzo general de la navegación electrónica se tuviera que soportar la carga adicional de tener que tramitar información, documentos y propuestas superfluos que no eran pertinentes para su mandato o para la estructura de la navegación electrónica esbozada en el documento MSC 86/23/4. El Presidente dejó claro que el Subcomité debía seguir centrado en elaborar un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica, tal como había exigido el Comité.]

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

9.1 El Subcomité recordó que el NAV 55 había examinado el documento NAV 55/12 (CLIA), en el que se facilita información sobre los 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 a 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, cuando se aplicaban en el contexto del centro de seguridad, y podrían aplicarse a su equipo, función, disposición y procedimientos.

9.2 El Subcomité recordó asimismo que el NAV 55 había acordado que, dado que no se había presentado ningún otro documento sustancial sobre la cuestión en ese periodo de sesiones y que no se dispondría de la aportación del Subcomité FP hasta después del FP 54 (abril de 2010), el tratamiento de la cuestión debería aplazarse hasta el NAV 56, y se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas adecuadas. En consecuencia, se invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2010, lo que el Comité refrendó.

9.3 El Subcomité tomó nota de que el FP 54, tras reconocer que era necesario avanzar respecto de esta cuestión, había encargado al Grupo de trabajo sobre las notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad que ultimara el texto del proyecto de aclaración del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación de los puestos centrales de control y los centros de seguridad y la circular MSC conexas, basándose en los anexos 4 y 5 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/8).

9.4 El Subcomité tomó nota asimismo de que el FP 54 había aceptado el proyecto de aclaraciones provisionales sobre las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación entre el puesto central de control y el proyecto de circular MSC conexas, a fin de su presentación al MSC 87 para su aprobación, y que había pedido a la Secretaría que informara a los subcomités STW y NAV de los resultados relativos a este punto para su examen y la adopción de medidas que procedan.

9.5 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 87 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1368 a fin de facilitar orientaciones adicionales para la implantación uniforme de la regla II-2/23 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.216(82), que debe entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

9.6 El Subcomité tomó nota de que, dado que el MSC 87 ya había aprobado la circular MSC.1/Circ.1368, el Subcomité no debía adoptar ninguna otra medida. En consecuencia, se invitó al Comité a que suprimiera este punto de su orden del día bienal.

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

10.1 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 habían 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 la 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". A este respecto, 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.

10.2 El Subcomité también recordó que en su 54^o periodo de sesiones había examinado el documento MSC 82/21/11 (Alemania), en el que se describe la experiencia adquirida con la estiba de los contenedores por encima de la línea de visibilidad, que podría representar un peligro para la prevención de abordajes y el funcionamiento seguro del buque, así como 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. Se deliberó brevemente y en general sobre ese asunto. Las delegaciones que intervinieron estaban en general a favor de la idea de enmendar la regla V/22 del Convenio SOLAS. No obstante, se plantearon inquietudes sobre el alcance de su aplicación de 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.

10.3 El Subcomité también recordó que el NAV 55 había examinado 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 22.1.2, 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. Algunas delegaciones intervinieron para expresar sus preocupaciones con respecto a las enmiendas propuestas a 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.

10.4 El Subcomité recordó también que el NAV 55 había examinado 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 la regla V/22 del Convenio SOLAS cuando embarquen cargas en cubierta. En opinión del Subcomité, la propuesta de Dinamarca se aplicaría sobre todo a la visibilidad de los buques portacontenedores y era prematuro adoptar una decisión, de manera que acordó invitar al Comité a que ampliara la fecha de ultimación prevista para ese punto del orden del día a 2010, ya que se necesitaba más tiempo para poder adoptar una decisión técnicamente fundamentada sobre la cuestión. Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas refundidas para su examen en el NAV 56.

Propuesta de enmiendas a la regla V/22 del Convenio SOLAS

10.5 El Subcomité examinó el documento NAV 56/10 (Noruega), en el que se proponen enmiendas a las secciones de la regla V/22 del Convenio SOLAS que se indican a continuación a fin de aclarar el objetivo de la regla y garantizar un entendimiento uniforme de las prescripciones:

- .1 regla V/22.1.2 del Convenio SOLAS relativas a los sectores ciegos;

-
- .2 regla V/22.1.7 del Convenio SOLAS relativa a la altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente;
 - .3 regla V/22.1.8 relativa a la altura del borde superior de las ventanas delanteras del puente y la altura de la heliplataforma; y
 - .4 regla V/22.1.9.4, relativa a una vista clara a través de las ventanas delanteras del puente.

10.6 El Subcomité examinó el documento NAV 56/10/2 (Dinamarca y las Islas Marshall) en el que se proponen enmiendas a la regla V/22 del Convenio SOLAS para añadir un nuevo párrafo 5 que permita a los buques verificar su cumplimiento de la regla V/22 del Convenio SOLAS cuando embarquen cargas en cubierta.

Interpretación unificada de la regla V/22 del Convenio SOLAS

10.7 El Subcomité examinó el documento NAV 56/10/1 (República de Corea), en el que se propone un proyecto de interpretación unificada relativa a la aplicación de las prescripciones sobre visibilidad de la regla V/22 del Convenio SOLAS (regla V/22.1.1, 22.1.2, 22.1.3, 22.1.17, 22.1.9.2 y 22.1.9.4) y la elaboración de un proyecto de circular MSC correspondiente sobre la interpretación unificada.

10.8 Varias delegaciones y observadores deliberaron sobre esa cuestión. Todos estaban de acuerdo en que era necesario aclarar las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS. Algunos opinaban que el umbral básico para el cumplimiento deberían ser los buques de arqueo bruto superior a 300, mientras que otros opinaban que las enmiendas propuestas deberían basarse en el funcionamiento y no ser demasiado prescriptivas.

10.9 La delegación de Alemania estaba particularmente preocupada por la cuestión de una carga apilada cuya altura obstaculizara la línea de visión. En opinión de Alemania, ese apilamiento alto de la carga y los consiguientes sectores ciegos imprevisibles se habían convertido en un fenómeno regular en vez de algo excepcional.

10.10 El observador de la IACS, aunque acogía con satisfacción las propuestas de enmienda a la regla V/22 del Convenio SOLAS, instó al Subcomité a que procediera con

cautela respecto de esa cuestión. En opinión del observador de la IACS, en vez de elaborar interpretaciones unificadas sobre esa cuestión, era preferible elaborar unas enmiendas claras y sin ambigüedades a la regla V/22 del Convenio SOLAS.

10.11 El Subcomité, reconociendo que había que examinar un número considerable de enmiendas, acordó que sería conveniente constituir un grupo de redacción que recopilara todas las enmiendas propuestas en un solo documento para facilitar su examen por el Pleno.

10.12 Tras unas deliberaciones preliminares, de las que se informa en los párrafos 10.5 a 10.11 *supra*, el Subcomité constituyó un grupo de redacción sobre el examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS y le encargó que, de conformidad con su decisión y las observaciones y propuestas del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar los documentos NAV 56/10 (Noruega) y NAV 56/10/2 (Dinamarca y las Islas Marshall) [y NAV 56/10/1 (República de Corea)], presentados dentro del punto 10 del orden del día sobre las enmiendas propuestas a la regla V/22 del Convenio SOLAS y elaborar un proyecto de texto de las enmiendas propuestas a la regla V/22 del Convenio SOLAS [o un proyecto de circular MSC sobre una interpretación unificada de la aplicación de las prescripciones sobre visibilidad de la regla V/22 del Convenio SOLAS], según proceda, para su examen y aprobación en el Pleno; y
- .2 presentar un informe al Pleno el jueves 29 de julio de 2010 para su examen.

Informe del Grupo de redacción

10.13 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de redacción (NAV 56/WP.6 y WP.6/Corr.1 (en inglés solamente)), el Subcomité (con referencia a los párrafos 3.1 a 3.13 y anexo) adoptó las medidas que se resumen a continuación.

10.14 Tras extensas deliberaciones sobre las enmiendas propuestas al párrafo introductorio del párrafo 1 de la regla V/22, el Subcomité acordó que se adoptara una fecha revisada para la aplicación de las enmiendas propuestas.

10.15 Durante las deliberaciones sobre las enmiendas propuestas al párrafo 1.9.4 de la regla V/22, varias delegaciones se mostraron preocupadas con respecto a la utilización de una referencia al párrafo 1.3 de esa regla como medio para especificar una prescripción para mantener unas ventanas claras y limpias en un campo de visión de 225 grados en el puente, ya que eso introduciría unos cambios estructurales considerables en el proyecto de las ventanas del puente y tampoco había una indicación clara de que los medios para facilitar una visión clara serían mecánicos.

10.16 A fin de aclarar las enmiendas propuestas, varias delegaciones sugirieron otras enmiendas al proyecto de texto creando de ese modo otras expresiones vagas, lo cual iba en contra del propósito de las enmiendas a la regla, que era eliminar las expresiones vagas existentes.

10.17 Tras un extenso debate y teniendo en cuenta las distintas opiniones expresadas sobre la interpretación de las enmiendas propuestas, el Subcomité acordó que todo cambio sustantivo de esa regla debería apoyarse en un análisis adecuado de todas las cuestiones conexas, incluido un análisis de costos-beneficios, a fin de suprimir las expresiones vagas y garantizar una aplicación eficaz de las prescripciones.

10.18 El Subcomité examinó el proyecto de texto de la propuesta de nuevo párrafo 1.10 (NAV 56/WP.6/Corr.1, en inglés solamente) relativo a una definición de "puesto de órdenes de maniobra", y en ese contexto acordó suprimir de la enmienda propuesta la referencia al radar y a otros medios especificados en la regla V/19.2.3.2, ya que esto volvería a introducir la propuesta de un puesto de órdenes de maniobra especializada, dado que el objetivo de la definición de puesto de órdenes de maniobra en el contexto del nuevo párrafo 1.10 solo debería ser proporcionar un parámetro de proyecto para obtener un campo de visión de conformidad con el párrafo 1.3.

10.19 Varias delegaciones también se mostraron interesadas en que la definición de puesto de órdenes de maniobra se aclarara para que indicara claramente si se hacía referencia a una posición única o a varias posiciones en el puente. Por consiguiente, el Subcomité acordó que era necesario aclarar todavía más algunas cuestiones antes de poder ultimar las enmiendas propuestas.

10.20 Teniendo en cuenta lo anterior, el Subcomité acordó que era prematuro ultimar las enmiendas a la regla V/22 del Convenio SOLAS en el presente periodo de sesiones para que el Comité las examinara y las aprobara, y que era necesario examinar más a fondo las enmiendas propuestas a fin de aclarar algunas cuestiones pendientes antes de ultimarlas. En respuesta a la petición de la delegación de Dinamarca de que se adoptara su propuesta de enmienda de unos medios para verificar el cumplimiento, el Subcomité acordó que el texto propuesto no debía adoptarse de manera aislada.

10.21 En consonancia, el Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por [los Estados Unidos*] y aprobó el siguiente mandato.

10.22 El Grupo de trabajo por correspondencia debería examinar los documentos NAV 56/10 (Noruega), NAV 56/10/1 (República de Corea) y NAV 56/10/12 (Dinamarca y las Islas Marshall), en los que se describen las enmiendas propuestas a la regla V/22 del Convenio SOLAS existente sobre visibilidad desde el puente de navegación, así como el informe del Grupo de redacción constituido en el NAV 56 (NAV 56/WP.6 y Corr.1 (en inglés solamente), las observaciones formuladas en el Pleno y toda otra información pertinente, ultimar el proyecto de texto y presentar un informe al Subcomité para su examen en su 57º periodo de sesiones (NAV 57).

10.23 Se pidió al Comité que ampliara a 2011 el plazo de ultimación del punto del orden del día bienal titulado "Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS".

11 NUEVOS SÍMBOLOS PARA LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN DEL SIA

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/7 (Japón), en el que se propone que se elaboren nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA, y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento MSC 86/23/18 (CIRM), había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV

*

Coordinador:

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

un punto de alta prioridad titulado "Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA", fijando 2013 como fecha de ultimación prevista, y había encargado al NAV 55 que incluyera ese punto en el orden del día provisional del NAV 56.

11.2 El Subcomité también recordó que el NAV 55 había tomado nota con interés de la información facilitada por Dinamarca (NAV 55/INF.7) sobre el estudio que Dinamarca había llevado a cabo sobre las experiencias obtenidas con las pruebas de las AaN del SIA. Se trataba de resumir las experiencias más importantes adquiridas y las cuestiones planteadas también con referencia a la propuesta de un nuevo punto del programa de trabajo (MSC 86/23/7) para que el Comité elaborara nuevos símbolos para las AaN del SIA. Se evaluaron instrumentos como las AaN del SIA virtuales o sintéticas, los símbolos indicados en la circular SN/Circ.243, el símbolo de un diamante con una cruz de mira y los servicios del SIA de mensaje de texto relacionados con la seguridad. El observador de la AISM había informado al Subcomité de que la AISM estaba organizando un cursillo sobre esa cuestión para enero de 2010 y que informaría sobre su resultado al NAV 56.

11.3 El Subcomité examinó el documento NAV 56/11 (Japón), en el que se presentan ejemplos de un proyecto de nuevos símbolos para las AaN del SIA cuyo diseño se basa en los símbolos actuales para las AaN del SIA definidos en la circular SN/Circ.243. Los nuevos símbolos llevan las marcas de tope definidas en el Sistema de balizamiento marítimo de la AISM para los símbolos actuales.

11.4 El Subcomité también examinó el documento NAV 56/11/1 (OHI), en el que la OHI señalaba que no estaba necesariamente en contra de la utilización de las AaN virtuales, ni de manera provisional ni de manera permanente, pero opinaba que era necesario llevar a cabo unas deliberaciones más amplias y llegar a un acuerdo sobre la cuestión.

11.5 El Subcomité también examinó en documento NAV 56/11/2 (Reino Unido) en el que se informa de la aplicación y visualización de las ayudas a la navegación del SIA. La norma actual para la presentación de las AaN del SIA era un diamante con una cruz en la posición correspondiente. Para las AaN virtuales se superpone una "V".

11.6 El Subcomité tuvo en cuenta el documento NAV 56/11/3 (Dinamarca), en el que se presentan observaciones sobre los nuevos símbolos de las ayudas a la navegación del SIA presentados por el Japón. Dinamarca opinó que era necesario aclarar la utilización de los símbolos de las AaN del SIA. Aunque la propuesta del Japón podría servir de base para

enmendar la circular SN/Circ.243 a fin de mejorar la visualización gráfica de las AaN actuales, quedaban por abordar una serie de cuestiones conexas.

11.7 Varias delegaciones que intervinieron sobre esa cuestión expresaron su agradecimiento por la iniciativa del Japón de elaborar ejemplos de un proyecto de nuevos símbolos para las AaN del SIA. No obstante, se señaló con preocupación que la cuestión general de las AaN del SIA no se había tratado de manera pormenorizada en la OMI. Por consiguiente, era necesario deliberar sobre la cuestión más ampliamente, en particular sobre las cuestiones de política general, las limitaciones de uso, la formación de la gente de mar y las limitaciones de la visualización, incluida la sobrecarga de información.

11.8 La delegación de Sudáfrica observó que el alcance de la cuestión era más amplio que la cuestión de la simbología. Era necesario presentar un documento conjunto al Comité a fin de añadir en el orden del día bienal del Subcomité un nuevo punto para tratar las distintas cuestiones relacionadas con ese asunto.

11.9 En consonancia, el Subcomité acordó que era prematuro constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la simbología de las AaN del SIA. Primero era necesario establecer una política general antes de llevar a cabo una labor importante sobre ese asunto.

11.10 La delegación del Japón dio las gracias al Subcomité por sus útiles observaciones y señaló que el Japón tenía la intención de presentar un documento al Comité para facilitar el estudio sobre la política general.

Recomendación de la AISM sobre las ayudas a la navegación virtuales

11.11 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la AISM (NAV 56/INF.2) sobre la definición y la utilización de las ayudas a la navegación virtuales como resultado de un cursillo organizado por la AISM en enero de 2010. En la Recomendación (Recomendación O-143 de la AISM) de ese cursillo se brindaban a los miembros nacionales de la AISM y a otras autoridades orientaciones sobre la utilización de las ayudas a la navegación virtuales.

Utilización de los sistemas de cartas electrónicas (SCE) y la clase B del SIA en los buques nacionales de China

11.12 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por China (NAV 56/INF.11), que incluía la actualización de un proyecto para mejorar la seguridad de la navegación en los buques nacionales de China y fomentar la navegación electrónica en aguas de China. China comenzó a fomentar la utilización de los sistemas de cartas electrónicas (SCE) y la clase B del SIA en los buques nacionales. El proyecto, cuya fase de pruebas se había llevado a cabo entre 2007 y 2009, entraría su fase de implantación el 1 de julio de 2010.

12 ENMIENDAS AL SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN

12.1 El Subcomité recordó que el MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/12 (Estados Unidos, Países Bajos, Reino Unido y Suecia), en el que se propone que se elaboren enmiendas al Sistema mundial de radionavegación (resolución A.953(23)) para tener en cuenta los avances de los servicios de radionavegación, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación", fijando 2011 como fecha prevista para su ultimación, y había encargado al NAV 55 que incluyera este punto en el orden del día provisional del NAV 56.

12.2 El Subcomité examinó el documento NAV 56/12 (Estados Unidos, Países Bajos, Reino Unido y Suecia), en el que se proponen enmiendas a la resolución A.953(23) a fin de alentar a más Administraciones a que presenten a la OMI servicios de radionavegación adecuados como componentes del Sistema mundial de radionavegación (WWRNS). Se propusieron las siguientes enmiendas al apéndice (prescripciones operacionales) de la resolución A.953(23):

- .1 debería enmendarse la sección 1.3 existente;
- .2 las secciones 2 y 3 existentes deberían fundirse/revisarse y numerarse como una nueva sección 3; y
- .3 la sección 4 existente debería enmendarse y numerarse como nueva sección 2.

12.3 Se manifestó un apoyo general a la propuesta de enmiendas al apéndice (prescripciones operacionales) de la resolución A.953(23) y el Subcomité acordó incorporar las enmiendas en el proyecto de texto revisado de dicha resolución, que figura en el anexo ..., con miras a remitirlo al Comité para su aprobación.

Actualización del Sistema eLoran

12.4 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por el Reino Unido (NAV 56/INF.16) sobre una actualización del estado y el desarrollo del Sistema eLoran, como posible sistema complementario del Sistema GNSS.

12.5 El Subcomité también acordó remitir el documento NAV 56/INF.16 al Grupo de trabajo sobre la navegación electrónica, para su examen en el contexto de un complemento terrestre al Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

12.6 Seguidamente se invitó al Comité a que suprimiera el punto "Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación" del orden del día bienal del Subcomité.

13 EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS DOTACIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES, INCLUIDAS LAS PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD

13.1 El Subcomité recordó que en el STW 40 su Grupo de trabajo pertinente había señalado que el proyecto de texto revisado de la resolución A.890(21), enmendada, también debería ser examinado por el Subcomité NAV en lo que respecta al aspecto operacional. En consonancia, el STW 40 había invitado al Comité a que:

- .1 encargara al NAV 55 que examinara 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 NAV y en el orden del día provisional para el NAV 56,

tareas que el MSC 86 había llevado a cabo.

13.2 El Subcomité también recordó que el NAV 55 había examinado de manera preliminar el anteproyecto revisado de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21), enmendada) y había enviado sus observaciones al STW 41.

13.3 El Subcomité tomó nota de que el STW 41 había refrendado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad, con miras a su aprobación por el MSC 88 y su presentación ante la A 27 para su adopción, a reserva de las observaciones que formulara el NAV 56. También había refrendado el proyecto de enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS, con miras a su aprobación por el MSC 88 y su adopción por el MSC 89, a reserva de las observaciones que formulara el NAV 56. El STW 41 también había pedido al Subcomité NAV que examinara el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad y el proyecto de texto enmendado de la regla V/14 del Convenio SOLAS y remitiera sus observaciones al respecto, si las hubiera, al MSC 88 para que este adoptara las medidas adecuadas.

13.4 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 87 había encargado al Subcomité las tareas pertinentes y que enviara sus observaciones al respecto, si las hubiera, al MSC 88 para que este adoptara las medidas adecuadas.

13.5 La delegación de las Bahamas, apoyada por otros, señaló al Subcomité que el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad y el proyecto de texto enmendado a la regla V/14 del Convenio SOLAS se habían examinado y ultimado en el STW 41 y que consideraba que no era necesario examinarlo de nuevo.

13.6 El observador de la ITF, respaldado por la IFSMA, opinó que el NAV 55 había examinado esa cuestión y había remitido el proyecto con enmiendas al anexo 5 y con un texto general en las reglas que apoyaba una implantación y una aplicación eficaces. Posteriormente, en las enmiendas a los anexos 2 y 5 se había eliminado todo texto que garantizara la implantación o la aplicación del proceso para determinar una dotación mínima y toda nueva regla que permitiera que esta fuera objeto de auditoría y verificación.

13.7 En ese contexto, la ITF opinaba que esa regla V/14 revisada no contribuiría en ningún modo a mejorar la seguridad de la navegación y recordó al Subcomité que, en el año de la gente de mar, podría perder la oportunidad de mejorar la seguridad de la gente de mar e hizo un llamamiento para que se revisara de nuevo el texto enmendado en consonancia con los objetivos del anexo 1 del proyecto de texto.

13.8 La mayoría de las delegaciones manifestó la opinión de que el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad y el proyecto de texto enmendado de la regla V/14 del Convenio SOLAS se habían acordado en el STW 41 y, ya que no se habían recibido observaciones ni documentos al respecto para el periodo de sesiones actual, no era necesario examinarlos.

13.9 Por consiguiente, el Subcomité acordó que no era necesario convocar un grupo de redacción y decidió remitir el proyecto ultimado de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad y el proyecto ultimado de texto enmendado de la regla V/14 del Convenio SOLAS al MSC 88, con miras a su aprobación.

13.10 Se invitó al Comité a que, en consonancia, suprimiera del orden del día bienal del Subcomité el punto "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

14.1 El Subcomité recordó que el MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/3 (Sudáfrica) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité SLF, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988", fijando 2011 como fecha de ultimación prevista y asignando la labor de coordinación al Subcomité SLF, y había encargado al NAV 55 que incluyera el punto en el orden del día provisional del NAV 56.

14.2 El Subcomité recordó también que, al examinar el documento MSC 86/23/3 (Sudáfrica), el SLF 52 había tomado nota de que, si bien algunas delegaciones habían manifestado preocupación con respecto a los riesgos para la seguridad que suponía la

reducción de francobordos y, por consiguiente, habían considerado que era necesario disponer de más datos meteorológicos (por ejemplo, alturas de las olas y mar de fondo) antes de tomar una decisión definitiva sobre esta propuesta, otras delegaciones habían respaldado la propuesta de Sudáfrica e indicaron que se habían presentado datos suficientes en relación con los criterios estipulados en el Convenio de Líneas de Carga y que, en otras regiones, la zona de verano llegaba hasta el paralelo 47° S (660 millas marinas más hacia el sur en el océano Austral), como es el caso de Nueva Zelandia.

14.3 El Subcomité recordó además que, para responder a las observaciones anteriores, la delegación de Sudáfrica había indicado que no había diferencia apreciable en las condiciones del mar y climáticas entre la zona periódica de invierno y la nueva zona propuesta, que figura en el anexo del documento MSC 86/23/3. Tras deliberar al respecto, el SLF 52 tomó nota de que Sudáfrica tenía la intención de presentar más información pertinente sobre el asunto e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y datos pertinentes al SLF 53, con objeto de ultimar el examen del punto en el próximo periodo de sesiones. En ese contexto, el SLF 52 invitó también a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que, si lo deseaban, se pusieran en contacto con Sudáfrica para intercambiar datos y opiniones.

14.4 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado documento alguno ante el periodo de sesiones actual. No obstante, podía ponerse a disposición del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo información sobre el estado de la actual zona periódica, incluidos los datos históricos correspondientes al periodo de 1930 a 2006/2007 relativos a las velocidades y dirección del viento, las zonas de recogida de datos del viento, las medidas de organización del tráfico marítimo, la zona periódica propuesta y las alturas y dirección de las olas.

14.5 La delegación de las Islas Cook informó al Subcomité de que inicialmente había manifestado su preocupación por la extensión de la línea de carga de verano 50 millas al sur a la altura del cabo Agulhas porque, en su opinión, reducir el francobordo de buques cargados, especialmente buques tanque, en aguas tan peligrosas iría en detrimento de la seguridad marítima y la protección del medio marino. Sin embargo, la delegación, tras investigar la cuestión y recibir información pertinente, había llegado a la conclusión de que la propuesta de Sudáfrica no presentaba problema alguno de seguridad y, por tanto, ahora la apoyaba.

14.6 El Subcomité se mostró de acuerdo con tales medidas, que le permitirían aportar los datos necesarios al Subcomité SLF y, por consiguiente, remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo para que este la examine y formule las observaciones que estime pertinentes.

Mandato del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo

14.7 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo que examinara la información meteorológica de base con respecto al estado de la actual zona periódica, las velocidades y dirección del viento, las zonas de recogida de datos del viento, las medidas de organización del tráfico marítimo, la zona periódica propuesta y las alturas y dirección de las olas y que formulara observaciones y recomendaciones con respecto a la extensión de la línea de carga de verano 50 millas al sur a la altura del cabo Agulhas, para someterlas al examen y aprobación del Pleno.

Informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo

14.8 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre la organización del tráfico marítimo (NAV 56/WP.3, párrafos 10.1 a 10.3), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

[14.9 El Subcomité observó que no había una diferencia apreciable en las condiciones meteorológicas y del mar entre la actual zona periódica de invierno y la nueva zona propuesta que figura en el anexo del documento MSC 86/23/3 (Sudáfrica), e invitó al Comité a que se mostrara de acuerdo con el desplazamiento 50 millas hacia el sur de la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África, según la propuesta de Sudáfrica.

14.10 Se encargó a la Secretaría que transmitiera dichos resultados al Subcomité SLF.]

14.11 Se invitó al Comité a que, por lo tanto, suprimiera el punto titulado "Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica" del orden del día bienal del Subcomité, dado que la labor sobre el punto se había concluido.

15 ANÁLISIS DE SINIESTROS

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

15.2 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado documento alguno para su examen y de que ni el Subcomité FSI ni ningún otro órgano técnico de la Organización había remitido documentos para su examen y, en consecuencia, acordó aplazar el examen de la cuestión hasta el NAV 57.

16 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

16.1 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.

16.2 El Subcomité recordó que, en sus periodos de sesiones 52^o, 53^o y 55^o, había 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", MSC.1/Circ.1260: "Interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes" y MSC.1/Circ.1350: "Interpretaciones unificadas del capítulo V del Convenio SOLAS" (regla V/22.1.6, relativa a la visibilidad desde el puente de navegación) por el MSC 82, MSC 84 y MSC 87, respectivamente.

16.3 El Subcomité recordó también 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 la cuestión para que se examinaran en el NAV 51. La IACS no había presentado documento alguno en ese periodo de sesiones, pero presentó dos documentos al NAV 52, a saber, NAV 52/14 (interpretaciones unificadas COLREG 1, 2, 3 y 4), que aclaraban la aplicación de las

reglas 23 a) y 27 b) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972, y NAV 52/14/1 (interpretación unificada SC 203), en la que se aclaraba la aplicación de la regla V/19.2.2.1 del Convenio SOLAS con respecto al girocompás. Sin embargo, la IACS no había vuelto a presentar la SC 139 (MSC 78/22/1, anexo 7). En el NAV 55, la IACS había informado al Subcomité de que presentaría al NAV 56 nuevas propuestas pertinentes de interpretaciones unificadas, incluida la SC 139.

16.4 El Subcomité tomó nota de que la IACS no había presentado ninguna propuesta nueva en el periodo de sesiones actual.

16.5 El observador de la IACS presentó información actualizada al Subcomité respecto a la interpretación unificada (IU) SC 139 de la IACS. Esa IU se presentó originalmente a la Organización como anexo del documento MSC 78/22/1. Sin embargo, el Subcomité no había tenido hasta la fecha la oportunidad de examinarla. Se invitó al Subcomité a que tomara nota de que la revisión 1 de la interpretación estaba disponible en el sitio de la IACS en la Red. A modo de información general, se informó al Subcomité de que dicha IU de la IACS abordaba principalmente el uso de las instalaciones de cámara remota en buques de proyecto no tradicional con objeto de cumplir lo dispuesto en la regla V/22 del Convenio SOLAS. El Subcomité estaría al tanto de que el MSC 87, en mayo del año en curso, había aprobado la circular MSC.1/Circ.1350. Si se comparaba con la versión acordada por el NAV 55, el MSC 87 había introducido pequeños cambios en la circular basados en un documento presentado por la IACS (MSC 87/9/2). Sin embargo, el final del MSC 87 coincidía con la fecha límite para la presentación de documentos al NAV 56. En consecuencia, la IACS no había tenido tiempo suficiente para presentar al NAV 56 un documento en relación con la IU SC 139 que tuviera en cuenta debidamente la versión de la circular MSC.1/Circ.1350 que se aprobó finalmente. En particular, lo que parece que la IACS quizá necesite hacer ahora es revisar el ámbito de aplicación de la IU SC 139, así como el uso de las aplicaciones de cámara remota, habida cuenta de la interpretación facilitada en la circular MSC.1/Circ.1350. Así pues, la IACS informó al Subcomité de que tenía la intención de examinar cuidadosamente los resultados de los debates en el marco del presente punto del orden del día en el presente periodo de sesiones, junto con la circular MSC.1/Circ.1350, y examinar las consecuencias, en caso de haberlas, que ello tendría en la versión actual de la IU SC 139, e informar al NAV 57 como correspondiera.

16.6 El Subcomité invitó a la IACS a que presentara al NAV 57 cualesquiera nuevas propuestas pertinentes de interpretaciones unificadas.

17 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL NAV 57

17.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había acordado que la decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un 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.

17.2 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 87 había examinado el documento MSC 87/24/5 (República de Corea), en el que se proponía elaborar directrices que contengan una serie unificada de especificaciones relativas a los pulsadores de alertas de socorro y funciones de pruebas seguras, y había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado sobre "Medidas para evitar los falsos alertas de socorro", asignándole dos periodos de sesiones para ultimar la labor y nombrando al Subcomité COMSAR órgano coordinador, en colaboración con el Subcomité NAV, según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité COMSAR.

Órdenes del día bienal y postbienal

17.3 Teniendo en cuenta los avances logrados en el periodo de sesiones actual y las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo (circular MSC-MEPC.1/Circ.2 enmendada), el Subcomité revisó su orden del día bienal y el orden del día provisional del NAV 57 (NAV 56/WP.2), recogidos en los anexos 1 y 2 a fin de someterlos a la aprobación del Comité.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

17.4 El Subcomité previó que es posible que en el NAV 57 se constituyan grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

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

además de un grupo de redacción sobre el examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS.

Aplicación de las directrices del Comité

17.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había refrendado la revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo y había solicitado a la Secretaría que actuara en consecuencia, y aprobó, en principio, el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices sobre organización y método de trabajo con objeto de examinarlo de nuevo en el MEPC 61 y aprobarlo definitivamente en el MSC 88. El MSC 87 había invitado también a los Gobiernos Miembros a que utilizaran el proyecto de Directrices revisadas cuando presentaran propuestas de nuevos resultados, en espera de la aprobación de las Directrices en el MEPC 61 y el MSC 88. El MSC 87 había decidido examinar de nuevo en el MSC 88 la posibilidad de que las Directrices pudieran descargarse como una publicación desde el sitio en la Red de la OMI.

Cuestiones relacionadas con el Plan de acción de alto nivel de la Organización: Situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011 y propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013

17.6 El Subcomité tomó nota de que, al examinar las medidas que los órganos auxiliares podrían adoptar, el MSC 87 había acordado que los órganos auxiliares deberían elaborar sus órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en las directrices revisadas, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes (SMART): ser concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo; y
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y debería establecerse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Comité, con el año de ultimación previsto,

y pidió a la Secretaría que, en consulta con los presidentes, preparara las propuestas iniciales para que las examinaran los subcomités según correspondiera.

17.7 El Subcomité tomó nota de la información sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel pertinentes para la labor del Subcomité, que figura en el anexo 4 del documento NAV 56/WP.2, y la aceptó.

17.8 El Subcomité tomó nota también de la información sobre los resultados propuestos para el bienio 2012-2013, incluidos los puntos que deben incluirse en el orden del día postbienio de los comités para el bienio 2012-2013 en los términos SMART, que se recoge en el anexo 5 del documento NAV 56/WP.2, y la aceptó.

Fecha del próximo periodo de sesiones

17.9 El Subcomité tomó nota de que se había previsto provisionalmente que el 57º periodo de sesiones del Subcomité se celebrase del 6 al 10 de junio de 2011 en la sede de la OMI.

18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011

18.1 De conformidad con la 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. Kostiantyn Billiar (Ucrania) nuevo Vicepresidente, ambos para 2011.

18.2 El Subcomité manifestó su agradecimiento al Vicepresidente saliente, al Sr. Raja Datuk Malik (Malasia), por su valiosa contribución a la labor del Subcomité, y le deseó todo lo mejor para el futuro.

19 OTROS ASUNTOS

Evaluación del grado de riesgo del tráfico marítimo costero

19.1 El Subcomité examinó el documento NAV 56/19 (AISM), en el que se presentan pormenores sobre la elaboración de distintos instrumentos para ayudar a los miembros de la AISM a evaluar el riesgo a lo largo de sus costas y cumplir las prescripciones de las reglas V/12 y V/13 del Convenio SOLAS.

19.2 La delegación de China informó al Subcomité de que había utilizado el instrumento de gestión de riesgos de la AISM para puertos y vías navegables restringidas, en concreto el instrumento PAWSA (un modelo cualitativo), mediante el cual una autoridad podía medir y cuantificar los riesgos de abordaje y varada en cualquier vía de la navegación. En la evaluación se reveló que las aguas costeras de China presentaban un riesgo importante debido a la elevada concentración de buques pesqueros. En consecuencia, la delegación de China solicitó a los Estados Miembros que recordaran a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que, al navegar en las aguas costeras de China, sobre todo en las aguas congestionadas con buques pesqueros, incrementen las guardias, naveguen con atención y mantengan una velocidad de seguridad. Además, antes de entrar en los puertos de China, los buques deberían obtener información de seguridad adecuada de los agentes marítimos pertinentes.

19.3 La delegación de Sudáfrica, si bien acogió con agrado el instrumento de gestión de riesgos de la AISM para puertos y vías navegables restringidas, tomó nota de que continuaban los problemas en relación con la mejora de las ayudas a la navegación en algunas partes del mundo.

19.4 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la AISM y, además, aceptó un proyecto de circular SN, recogido en el anexo ..., en el que se ofrecen orientaciones a los Gobiernos Miembros para evaluar los riesgos de abordajes y varadas del tráfico marítimo costero, con objeto de someterlas a la aprobación del Comité.

Avances en las normas de la CEI en proceso de elaboración

19.5 El Subcomité examinó el documento NAV 56/19/1 (CEI), en el que se presenta información actualizada sobre los avances logrados en la elaboración de varias normas sobre el sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS), el transmisor de búsqueda y salvamento-SIA (AIS-SART), las interfaces digitales (parte 450), los sistemas integrados de navegación (parte 2) y el equipo de a bordo de clase B del sistema de identificación automática (SIA), y tomó nota con agradecimiento de la información facilitada.

19.6 El Subcomité pidió a la CEI que le remitiera información actualizada sobre los avances logrados en relación con las diversas normas de la CEI.

Aclaración con respecto a la prescripción de llevar sistemas de medición de la velocidad en los buques de arqueo bruto igual o superior a 50 000

19.7 El Subcomité examinó el documento NAV 56/19/2 (IACS), en el que se solicita una aclaración con respecto a la prescripción de llevar sistemas de medición de la velocidad en los buques de arqueo bruto igual o superior a 50 000. En el capítulo V del Convenio SOLAS (reglas V/19.2.3.4 y V/19.2.9.2) se dispone lo siguiente sobre la instalación de dispositivos medidores de la velocidad y la distancia:

- .1 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 y los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, estarán equipados con un dispositivo medidor de la velocidad y la distancia u otro medio para indicar la velocidad y la distancia en el agua (regla V/19.2.3.4 del Convenio SOLAS); y
- .2 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 50 000 tendrán un dispositivo medidor de la velocidad y la distancia u otro medio para indicar la velocidad y la distancia con respecto al fondo en dirección de proa y de través (regla V/19.2.9.2 del Convenio SOLAS).

19.8 El observador de la IACS señaló que en el seno de su organización se habían examinado las tres opciones siguientes:

- .1 ambas reglas se cumplen mediante un dispositivo que puede medir e indicar tanto la velocidad en el agua como la velocidad con respecto al fondo en dirección de proa y de través. Cualquier avería de dicho dispositivo impediría ambas funciones;
- .2 ambas reglas se cumplen mediante un dispositivo combinado (un único transductor), que mide, e indica, en lugares separados, tanto la velocidad en el agua como la velocidad con respecto al fondo en dirección de proa y de través. No obstante, los medios para medir e indicar están separados en la medida de lo posible, de manera que la avería de un medio no conduzca a la avería del otro medio de medición e indicación; y
- .3 ambas reglas se cumplen mediante dispositivos separados, es decir, un dispositivo de medición e indicación de la velocidad y la distancia que

puede medir la velocidad en el agua y un dispositivo separado medidor e indicador de la velocidad y la distancia que puede medir la velocidad con respecto al fondo en dirección de proa y de través.

19.9 Hubo cierto debate sobre la cuestión; no obstante, la opinión parecía estar dividida con respecto a cuál de las tres opciones era la preferida. Las delegaciones que tomaron la palabra al respecto se inclinaron bien por la opción 1 o por la opción 3. Una delegación declaró que los Miembros deberían tener la posibilidad de utilizar cualquiera de las tres opciones propuestas. Sin embargo, no hubo una clara mayoría para ninguna de las opciones propuestas por la IACS.

19.10 El observador de la IACS informó al Subcomité de que su organización presentaría un documento al MSC 88 sobre la cuestión.

Publicación de la OHI titulada *Facts about Electronic Charts and Carriage Requirements*

19.11 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la OHI (NAV 56/INF.4) en relación con la 2ª edición actualizada de la publicación S-66 de la OHI, titulada *Facts About Electronic Charts and Carriage Requirements*. Dicha publicación ofrece a los navegantes y otros un corpus de información práctica sobre CNE y las prescripciones de llevar SIVCE a bordo.

Mejora de los medios para el transbordo de prácticos

19.12 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por la IMPA (NAV 56/INF.12), en relación con la decisión del Comité ejecutivo de la IMPA de celebrar una campaña de seguridad de una semana de duración a finales de septiembre de 2010 en la que participará la totalidad de sus 8 000 miembros en todo el mundo, cuyos resultados se presentarán a los subcomités NAV y DE. La IMPA quisiera solicitar también a sus miembros que distribuyan la información resultante entre los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto en los puertos en los que ofrezcan servicios de practicaje.

Información sobre los buques que utilizan velas cometa

19.13 El Subcomité tomó nota con interés de la información facilitada por el Reino Unido (NAV 56/INF.15) sobre los avistamientos cercanos de buques que utilizan velas cometa en

las concurridas aguas del mar del Norte. La comunidad marítima ha observado recientemente que buques mercantes y pesqueros utilizaban velas cometa con mayor frecuencia. A diferencia de una vela tradicional, las velas cometa utilizan una enorme cometa de tracción para ayudar la propulsión y están proyectadas para reducir el consumo de combustible hasta en un 15 %. Las velas cometa sobrevolaban entre 100 y 600 metros sobre el nivel del mar, en función de su tamaño. Según los datos procedentes de un solo fabricante, a finales de 2010 habrá en servicio aproximadamente 25 buques equipados con velas cometa en todo el mundo. Se destacó la importancia de elaborar orientaciones adecuadas o prácticas recomendadas para los buques que tengan previsto utilizar velas cometa, incluida la notificación a otros buques y aeronaves. Un enfoque coordinado entre la OMI y la OACI para introducir orientaciones operacionales adecuadas contribuiría a prevenir posibles accidentes marítimos o aéreos.

Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares de los buques de pasaje

19.14 El Subcomité tomó nota de que el DE 53, tras recordar que serían necesarias las observaciones de los subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW con objeto de ultimar las directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, había constituido, por tanto, un grupo de redacción al que encargó que preparase el proyecto refundido de directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, basándose en los documentos DE 53/14 y DE 53/14/1, así como un proyecto de lista de cuestiones que debía tratar el DE 54.

19.15 El Subcomité tomó nota también de que, tras recibir el informe del Grupo de redacción (DE 53/WP.3), el DE 53 lo aprobó en general y, en particular, tomó nota del proyecto refundido de directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, recogido en el anexo 1 del documento DE 53/WP.3, que está sujeto a nuevas aportaciones de los subcomités participantes, para su examen en el DE 54. Consiguientemente, se pidió a la Secretaría que remitiera el informe del Grupo de redacción (DE 53/WP.3) a todos los subcomités participantes para que lo examinaran y presentasen las pertinentes observaciones, de modo que dichas observaciones pudieran tenerse en cuenta en la ultimación del proyecto de directrices.

19.16 El Subcomité examinó las secciones 7, 9, 10 y 11 del anexo 1, en el que se recoge el proyecto de directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, que eran pertinentes para su labor y acordó las siguientes enmiendas:

"ORIENTACIONES SOBRE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO

7 Equipo de navegación

7.1 El buque auxiliar debería estar provisto del siguiente equipo de navegación:

- .1 compás;
- .42 luces y formas de navegación prescritas;
- .23 reflector de radar;
- .34 ecosonda;
- .45 proyector; y
- .56 silbato eléctrico o manual, o señal acústica equivalente.

9 Equipo adicional

9.1 Debería disponerse del siguiente equipo adicional:

- .1 ancla y cabo;
- .2 dos ganchos para botes;
- ~~.3 compás;~~
- .43 bozas o estachas de amarre;
- .54 defensas;
- .65 bomba de achique; y

- .76 zaguales o remos para buques auxiliares que tengan medios únicos de propulsión.

ORIENTACIONES OPERACIONALES

10 Preparación

10.1 Se deberían adoptar las medidas adecuadas antes de la llegada al puerto en el que se usarán los buques auxiliares.

10.2 Deberían elaborarse cartas locales a partir de la carta náutica **pertinente** del buque o con medios alternativos, por ejemplo a mano, si la carta local no presenta suficientes detalles.

10.3 Deberían obtenerse instrucciones y avisos locales, por ejemplo del capitán del puerto, incluidas las reglas locales para evitar el abordaje (reglas de rumbo y gobierno), según proceda.

10.4 Se deberían establecer y documentar la gama de funcionamiento máxima y las condiciones meteorológicas límite.

10.5 Las instrucciones sobre las operaciones auxiliares deberían facilitarse antes del inicio de éstas y deberían tratar en particular de los puntos siguientes:

- .1 planificación del viaje y restricciones operacionales:
 - .1 reglas locales para evitar el abordaje (reglas de rumbo y gobierno), según proceda;
 - .2 corrientes y mareas;
 - .3 condiciones de la mar, tanto actuales como previstas;
 - .4 pronóstico meteorológico; y

.5 **sistemas locales de organización del tráfico marítimo**
~~descripción de la derrota~~ y zonas a evitar.

.2 plan de comunicaciones; y

.3 zonas de desembarco y disposiciones de protección para dichas zonas, de conformidad con el Código PBIP.

10.6 Las operaciones deberían planificarse de forma que en todo momento, durante las operaciones auxiliares, haya al menos otro buque, auxiliar o no, de capacidad suficiente e inmediatamente disponible para prestar ayuda de emergencia.

11 Diario de navegación y mantenimiento de los registros

11.1 El buque desde el que opera el buque auxiliar debería llevar un diario de navegación de las operaciones del buque auxiliar que contenga información tal como:

.1 hora de llegada y de salida en ambos extremos;

.2 recuento de pasajeros; y

.3 **pormenores de** cualquier otro suceso significativo.]"

19.17 Se encargó a la Secretaría que transmitiera tales resultados al Subcomité DE. Se invitó al Comité a que suprimiera este punto del orden del día bienal del Subcomité, dado que la labor sobre el mismo se había ultimado.

Información sobre investigación de siniestros

19.18 La delegación de Ucrania informó al Subcomité de los resultados de la investigación de un siniestro que se produjo en marzo de 2008, cuando el buque de carga chino **Yao Hai** abordó al buque de pabellón ucraniano **Neftegaz-67** en el mar de la China Meridional. Este último posteriormente se hundió cobrándose las vidas de 18 marinos ucranianos. Las autoridades competentes de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la

República Popular de China llevaron a cabo la investigación del siniestro, en la que participaron las autoridades ucranianas, que representaban al Estado con intereses de consideración. El Tribunal de Primera Instancia de la Región Administrativa Especial de Hong Kong examinó los resultados de la investigación y formuló su veredicto el 15 de enero de 2010, en el que se condenaba a prisión al capitán ucraniano. Insatisfechas por la forma en que el Tribunal había interpretado los resultados de la investigación del siniestro y determinadas reglas del Reglamento de Abordajes 1972, las autoridades ucranianas se dirigieron a las autoridades competentes de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular de China y señalaron las discrepancias en la aplicación de esas reglas en el caso del **Neftegaz-67**. La delegación ucraniana manifestó la esperanza de que las partes implicadas en el caso del **Neftegaz-67** prestaran la debida atención al problema con objeto de garantizar una aplicación coherente del Reglamento de Abordajes 1972.

19.19 El Miembro Asociado de Hong Kong (China), en respuesta a la declaración de la delegación de Ucrania, declaró que no era intención de Hong Kong (China) presentar los pormenores del accidente o formular observaciones sobre la declaración de Ucrania. Sin embargo, el delegado informó al Subcomité de que a principios de 2010 los dos prácticos de Hong Kong que iban a bordo del granelero y los capitanes de los dos buques habían sido declarados culpables por el Tribunal del Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong. Al parecer, los dos capitanes y los dos prácticos habían presentado un recurso ante el tribunal. El departamento marítimo del Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong había concluido su investigación del trágico accidente hacía ya algún tiempo, pero el informe sobre la investigación solamente se publicaría cuando todas las diligencias hubieran finalizado. Sin lugar a dudas, al finalizarse las diligencias, el Comité o sus subcomités, como el FSI o el STW, y este Subcomité, tendrían la oportunidad de analizar las causas del accidente en futuros periodos de sesiones con objeto de determinar si se podrían extraer enseñanzas para impedir que volvieran a ocurrir accidentes similares; no obstante, ello no era posible en este momento habida cuenta del recurso y de que estaba previsto que la vista comenzara el año próximo.

19.20 El Subcomité tomó nota de la información facilitada.

Sistema de notificación NORDREG del Canadá

19.21 La delegación de los Estados Unidos declaró que el 1 de julio habían entrado en vigor las reglas para la zona de servicios de tráfico marítimo del norte del Canadá. Entre otras cosas, las nuevas reglas contenían disposiciones sobre notificación obligatoria para buques y la regulación de buques en tránsito que, en opinión de los Estados Unidos, planteaban algunos problemas importantes de coherencia con el derecho internacional. Los Estados Unidos felicitaban el empeño del Canadá por adoptar medidas en pro de la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en la zona del Ártico. A medida que evolucionaban las condiciones en el Ártico, todos los Estados ribereños del Ártico tendrían que examinar nuevos modos de proteger y conservar esa sensible región. A la vez, los Estados Unidos deseaban destacar la importante función de la Organización en el establecimiento de dichas medidas. En opinión de los Estados Unidos, las reglas para la zona norte del Canadá no eran coherentes con principios fundamentales del derecho del mar relativos a la libertad de navegación, así como el derecho de paso inocente y el derecho de paso en tránsito a través de estrechos utilizados para la navegación internacional. No obstante, los Estados Unidos apoyaban los objetivos de gestión de la propuesta de reglas para la zona norte del Canadá. En opinión de los Estados Unidos, los Estados ribereños del Ártico deberían proponer tales medidas a la Organización para dotarlas de los más sólidos cimientos, en lugar de actuar de forma unilateral. Los Estados Unidos acogían la oportunidad para colaborar con el Canadá y otros en la cuestión en el seno de la Organización.

19.22 La delegación del Canadá declaró que, de conformidad con la Estrategia septentrional del Canadá para mejorar su gestión en el Ártico, el Canadá había sustituido su sistema de notificación voluntaria en el Ártico, que se había aplicado durante más de 30 años, por un sistema de notificación obligatoria. A la vez, había establecido oficialmente la zona de servicios de tráfico marítimos que abarcaba la zona de notificación, conocida con el nombre de NORDREG. Las reglas que daban efecto a dichos cambios habían entrado en vigor el 1 de julio de 2010. La zona de notificación abarcaba las aguas septentrionales del Canadá hasta el límite de su zona económica exclusiva. Tal como se contempla en la regla V/11.4 del Convenio SOLAS, el Canadá tenía la intención de presentar a la Organización en un futuro próximo los pormenores del sistema de notificación para su reconocimiento y distribución. Las nuevas reglas tenían por objeto fomentar una navegación segura y eficiente y proteger el medio marino del Ártico. Los Servicios de tráfico y comunicaciones marítimas del Servicio de Guardacostas del Canadá ofrecían información

que contribuía a la adopción a bordo de decisiones para la navegación, como información actualizada sobre el tráfico marítimo y el estado de la navegación en hielos, así como la asistencia de rompehielos. La información procedente de los informes de los buques y el vínculo de comunicaciones entre los servicios de tráfico marítimo y el buque eran cruciales para prevenir accidentes y responder con eficacia a situaciones de emergencia, como la lucha contra la contaminación y la respuesta de búsqueda y salvamento. Las reglas estaban en consonancia con el derecho internacional. En particular, en el artículo 234 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, se estipula que "Los Estados ribereños tienen derecho a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva". Además, las reglas no solo están en consonancia con las reglas V/11 y V/12 del Convenio SOLAS, sino que las prescripciones de notificación y el formato de notificación se basaban en directrices internacionalmente aceptadas aplicables a los sistemas de notificación para buques.

19.23 El observador de BIMCO declaró que reconocían plenamente la naturaleza especialmente sensible del Ártico, así como su importancia estratégica, y entendían el fundamento del deseo general del Canadá de que el medio marino del Ártico estuviera debidamente protegido. En febrero de 2010, BIMCO había formulado observaciones sobre la propuesta de regla del Canadá en relación con la zona de servicios de tráfico marítimo del norte del Canadá. BIMCO había observado que las prescripciones de notificación estarían basadas en principios internacionales aplicables a los sistemas de notificación para buques coherentes con el derecho internacional en relación con las zonas cubiertas de hielo. Al respecto, la consulta realizada sobre la propuesta de regla parecía haberse centrado exclusivamente en entidades nacionales y BIMCO estimó que era pertinente hacer aportaciones desde la perspectiva de un sector mundial. BIMCO había manifestado su preocupación por el hecho de que la zona oficiosa NORDREG se declarara obligatoria y se extendiera hasta las 200 millas marinas. Como consecuencia de ello, los buques de las clases prescritas estarían obligados a obtener autorización para navegar en la zona NORDREG y a presentar informes. Se adoptaría una decisión sobre la concesión de la autorización, sin la cual un buque no tendría permiso para seguir adelante. El riesgo de que no se conceda la autorización para seguir adelante en caso de incumplimiento suscitaba preocupación, ya que ello podría considerarse como una interferencia con el derecho de paso inocente. Desde el punto de vista de BIMCO, hubiera sido conveniente que la regla se hubiera sometido al examen del Subcomité.

19.24 El Subcomité tomó nota de la información facilitada.

Autopista electrónica marina regional en los mares de Asia oriental

19.25 Tras recordar que en periodos de sesiones anteriores la Secretaría había comunicado información actualizada al Subcomité sobre los elementos clave y los resultados previstos del nuevo proyecto para el desarrollo de una autopista electrónica marina (MEH) regional en los mares de Asia oriental, incluido el progreso realizado, el Subcomité tomó nota de que el proyecto de demostración de la MEH se encontraba en su cuarto año de implantación. En el marco del proyecto financiado por el FMAM/BIRD se llevó a cabo el reconocimiento hidrográfico de una parte del dispositivo de separación del tráfico (DST) en los estrechos de Malaca y Singapur, de una extensión aproximada de 621,3 kilómetros cuadrados (14,38 % de la superficie total del DST). Además del reconocimiento hidrográfico, se encuentran en curso otras actividades, incluida la adquisición de bienes y servicios y el inicio de la fase operacional del proyecto. El oficial de coordinación del programa de la División del Medio Marino de la Secretaría había sido destinado a Indonesia a partir del 4 de febrero de 2010 y se encontraba supervisando y dirigiendo el proyecto desde Yakarta. El proyecto había organizado su tercera reunión de la Comisión coordinadora del proyecto en julio de 2010 para examinar el progreso de la implantación del proyecto y planear las actividades futuras del proyecto, así como para preparar un examen de mitad de periodo que llevaría a cabo el Banco Mundial tras la reunión de la Comisión coordinadora del proyecto.

Expresiones de agradecimiento

19.26 El Subcomité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados:

[continuará]

20 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

[la Secretaría elaborará el texto]