



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier del BHI No. S3/3055

**CIRCULAR No. 84/2005
29 de Agosto del 2005**

**MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRAFICO DE BUQUES DE LA OMI
SUMINISTRO DE INFORMACIÓN HIDROGRAFICA**

Referencias: A. Circular del BHI No. 67/2005 del 29 de Junio;
B. Circular del BHI No. 81/2005 del 25 de Agosto.

Estimado Director,

El BHI da las gracias a Australia por informar al BHI de que su respuesta a la Referencia A fue omitida en la Referencia B y por apoyar la propuesta efectuada por el BHI. Este último ha recibido también una respuesta de Ecuador apoyando la propuesta.

Todos los comentarios de los EMs se encuentran en el Anexo A, que sustituye el Anexo A de la Circular No. 81/2005

En nombre del Comité Directivo
Atentamente,

Vice-Almirante Alexandros MARATOS
Presidente

Anexo A. Comentarios de los Estados Miembros.

Comentarios de los Estados Miembros

Argelia

Está de acuerdo.

Australia

Australia considera que la propuesta del BHI es un enfoque muy sensato y pragmático y la apoya totalmente.

Ecuador

Con respecto a la Circular del BHI No. 67/2005, Ecuador apoya las propuestas del BHI a la OMI relativas al proceso de consulta rutinario con la Organización Hidrográfica Internacional.

Nos gustaría también recordar a los Estados Miembros de la OMI que las medidas de organización del tráfico tienen que contener la información requerida relativa al estado de los levantamientos hidrográficos y de la cartografía náutica en la zona del sistema de organización del tráfico propuesto y que debe hacerse esto en coordinación con su servicio hidrográfico.

Francia

Nos referimos a la Circular anteriormente mencionada, que nos informa sobre la importante tarea atribuida a la OHI, según las instrucciones de la OMI para las Medidas de Organización del Tráfico de Buques (referirse al MSC 57), tarea que es difícil llevar a cabo y que origina retrasos.

Me complace informarle que el proceso descrito en la Circular No. 67/2005 no ha sido utilizado nunca en Francia, donde la Autoridad Marítima consulta al Servicio Hidrográfico durante el proceso de preparación de archivos, para asegurarse de que todos los requerimientos de los apartados 3.2.2 y 3.3 de la Resolución A572 (14) de la OMI han sido completados.

Italia

Está de acuerdo.

Noruega

Está de acuerdo.

RU

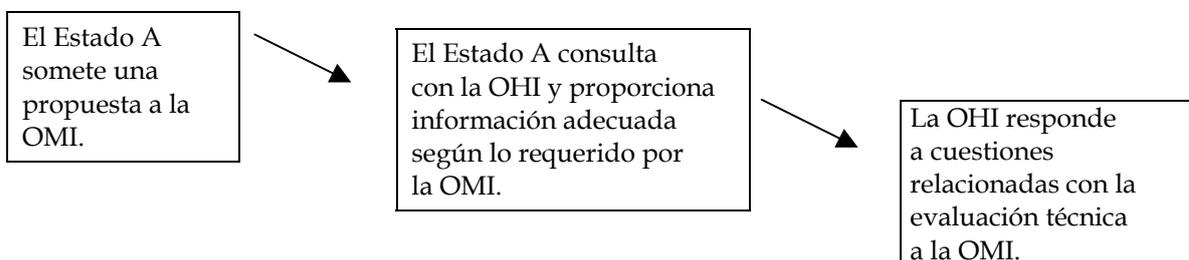
- 1.) Se acuerda que el método actual mediante el cual la OHI proporciona un análisis del estado de los levantamientos hidrográficos en un esquema de separación del tráfico propuesto es largo y engorroso.
- 2.) Mientras que entendemos el deseo de racionalizar este proceso, nos gustaría instar firmemente a la OHI a que haga lo necesario para que en las reuniones del Subcomité sobre la Seguridad de la Navegación (NAV) haya un asesoramiento profesional disponible. El SH del RU cree que es necesario para asegurarse de que se está facilitando información adecuada sobre el estado de los levantamientos hidrográficos en las sumisiones y que este aspecto de las sumisiones se discute y analiza a fondo.
- 3.) El SH del RU examina de forma rutinaria todos los esquemas de separación del tráfico y otras medidas de organización del mismo, desde una perspectiva hidrográfica y cartográfica, para asegurarse de que las propuestas sean lógicas, teniendo en cuenta la zona geográfica en particular y la distribución propuesta. Se proporcionan los comentarios del SH del RU a los representantes del RU en la OMI ("Maritime and Coastguard Agency" del RU). Este examen incluye normalmente una evaluación del estado de los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas

en la zona del sistema de organización del tráfico propuesto (hasta que podamos obtener la información disponible del SH del RU).

- 4.) Al SH del RU le gustaría proporcionar una información profesional similar, en nombre de la OHI, en las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Organización del Tráfico de Buques del Subcomité sobre la Seguridad de la Navegación (NAV), si los asistentes del BHI estuviesen totalmente comprometidos con otros asuntos en NAV. Dicha información ha sido proporcionada por el SH del RU en el pasado.

Singapur

- 1.) Nos referimos a la Circular de la OHI No. 67/2005 del 29 de Junio del 2005. Tras haberlo considerado mucho, opinamos que, aunque las preocupaciones y dificultades del BHI puedan ser válidas, aquí existe también una oportunidad de que la OHI siga siendo adecuada y que analice sus contribuciones a la comunidad marítima internacional en cuanto a seguridad de la navegación. La OHI puede llevar a cabo esto si prosigue su compromiso con la OMI siendo un órgano consultivo en asuntos hidrográficos. Esto aseguraría que la OMI siga confiando en y reconozca a la OHI como autoridad técnica competente en hidrografía. Por otra parte, una de las posibles consecuencias de limitar el rol de la OHI en el proceso de toma de decisiones de la OMI sería que ésta desarrollase sus propios conocimientos en hidrografía a nivel interno y, así pues, que redujera su dependencia de los conocimientos de la OHI.
- 2.) Las dificultades experimentadas por la OHI no son insalvables. Primero, el tiempo dedicado a completar la evaluación puede escalonarse, a saber de 2 a 4 meses dependiendo de la complejidad de la propuesta. Segundo, el que proponga el Sistema de Organización del Tráfico de Buques tiene que proporcionar una colección de cartas actualizadas y apropiadas. La OHI no necesita tener una colección mundial de cartas sino sólo mantener una colección de cartas para los Sistemas de Organización del Tráfico aprobados. Una última cuestión, pero no por ello menos importante, la OMI tiene que dejar claro que si un Estado no obtiene la aprobación de la OHI, la propuesta no será considerada por los Comités pertinentes.
- 3.) El rol de la OHI en este contexto es particularmente significativo en las vías navegables compartidas que impliquen a varios Estados costeros (incluyendo a Estados no Miembros de la OHI), donde los Estados puedan tener capacidades, conocimientos y recursos variables. En casos similares, una evaluación independiente por parte de la OHI aportaría mayores beneficios, en términos de asegurar la coherencia de las normas y la información a todas las partes implicadas.
- 4.) Así pues, por las razones indicadas anteriormente, Singapur opina que sería más beneficioso que la OHI propusiera una simplificación del proceso de consulta y que se asegurara que sería el Estado que hubiese hecho la propuesta el que proporcionase la información adecuada en un plazo determinado de tiempo. Además, el largo proceso de consulta entre el servicio hidrográfico del Estado Miembro que hubiese efectuado la propuesta y la OHI podría abreviarse como sigue:



- 5.) Tenemos que reconocer que la OMI es un vehículo importante que podría utilizarse para elevar el perfil internacional de la OHI y aumentar la cantidad de miembros. Considerando el hecho de que la OMI cuenta con una cantidad de miembros más de dos veces mayor que la OHI, ésta última puede tener una influencia e intentar aumentar la cantidad de sus miembros en el curso de su interacción con los Estados que no sean Miembros de la OHI. Por ejemplo, la OMI, al dar importancia al trabajo de la OHI, animará a otros Estados no miembros a incorporarse a la organización. Podría destacarse también que uno de los beneficios principales de ser Estado

Miembro es el suministro de asistencia por los Estados Miembros de la OHI en términos de llevar a cabo levantamientos hidrográficos o creación de capacidades etc.

- 6.) En conclusión, opinamos que las dificultades experimentadas por el BHI podrían solventarse solicitando a la OMI que efectúe los cambios necesarios al proceso y al Estado que someta la propuesta de asumir más responsabilidades para facilitar una evaluación adecuada por parte de la OHI. Esperamos que el BHI tome en consideración nuestros comentarios.

Suecia

Está de acuerdo.

Turquía

Está de acuerdo.