



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier del BHI N° S3/3057

**CIRCULAR No. 03/2006
13 de Enero del 2006.**

INFORMACIÓN SOBRE Y PUBLICACION DE LOS PELIGROS PARA LA NAVEGACION

Referencia: Circular del BHI No. 109/2005 del 3 de Noviembre del 2005.

Estimado Director,

El BHI da las gracias a los 40 Estados Miembros siguientes, que han contestado a la Circular arriba indicada: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, Chipre, Colombia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, India, Islandia, Italia, Japón, Kuwait, Letonia, México, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Serbia y Montenegro, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Túnez, Turquía y Uruguay.

La totalidad de los 40 Estados Miembros han apoyado la inclusión de una Resolución Técnica similar y 38 han apoyado el proyecto de texto. 15 Estados Miembros han proporcionado comentarios, que se incluyen en el Anexo A. El BHI ha revisado la Resolución Técnica en función de los comentarios efectuados y encontrarán el texto revisado en el Anexo B. Este será incluido ahora como RT A1.20, en la Publicación M-3 de la OHI. En la Circular de referencia, el BHI hacía referencia a la regla V/31 de SOLAS. Sin embargo, el BHI está de acuerdo con el comentario efectuado por el RU, indicando que las reglas V/4 y V/9 son también adecuadas para este asunto.

En nombre del Comité Directivo
Atentamente,

Vice-Almirante Alexandros MARATOS
Presidente

Anexo A: Comentarios de los Estados Miembros.
Anexo B: RT A1.20

Comentarios de los Estados Miembros

Alemania:

Para los términos definidos se debería utilizar un texto que fuese conforme a la S-53, pe. ‘*National coordinator*’ en lugar de ‘*National Coordinator*’. *Comentario del BHI: incluido.*

Argelia:

El SFHN aprueba las medidas propuestas por la OHI. En gran medida han sido aplicadas ya por el SHFN.

Canadá

Debe tenerse cuidado con el uso de referencias genéricas para las organizaciones, debido a las estructuras organizativas y a las diferentes responsabilidades en la entrega de esta información, que varían de un país a otro. *Comentario del BHI: Se han hecho ya todo tipo de esfuerzos para que las referencias sean lo más genéricas posible.*

Chile:

Este servicio está de acuerdo en general con la estructura de información, solicitando al organismo correspondiente responsable que considere los siguientes aspectos adicionales:

1. Método de Posicionamiento utilizado para detectar el peligro;
2. Carta de referencia;
3. Dátum;
4. Fecha en la que se detectó el peligro y se informó sobre él;
5. Coordenadas (referidas a la carta anteriormente indicada en el punto 2);
6. Buque o plataforma que informó sobre el peligro y
7. Sondeo acústico utilizado (sólo en el caso en que el peligro fuese detectado por uno).

Comentario del BHI: Estos y quizás otros (pe. mareas) son detalles técnicos que tienen que ser considerados por las Autoridades que investigarán el peligro.

España:

Punto 4: Incluir una notificación para el Servicio Hidrográfico. *Comentario del BHI: incluido.*

Punto 5: Sustituir la palabra “avisos” por “radioavisos”. *Comentario del BHI: en el texto inglés ‘navigational warnings’ son radioavisos por defecto. El texto español ha sido enmendado para que diga ‘radioaviso a los navegantes’.*

Estados Unidos de América:

Se recomienda cambiar la 7ª medida como sigue: “7. El SH/la ASM/Autoridad Portuaria organiza el levantamiento hidrográfico o incluye el requerimiento de un levantamiento en su futuro programa de levantamientos definidos por prioridades.” *Comentario del BHI: Incluido.*

Francia:

- En lo que respecta a la 1ª medida, leer “La Autoridad local (pe. el Capitán de Puerto, la autoridad de faros o un estado costero) recibe un mensaje indicando la presencia de un peligro para la navegación (pe. una profundidad inferior a la cartografiada, la existencia de un obstáculo, particularmente un objeto flotante, peligroso para la navegación, etc.)”. *Comentario del BHI: El texto ha sido enmendado para que indique: Autoridad Local / Nacional. No se han separado las autoridades que son locales de las nacionales debido a la posibilidad de diferentes interpretaciones por los Estados. No se han incluido ejemplos de peligros para la navegación ya que esto podría interpretarse de forma errónea, como si limitase lo que constituye un ‘peligro para la navegación’ para aquellos puntos enumerados.*

- En lo que respecta a la 2ª medida, leer: “La autoridad pertinente verifica lo antes posible la información recibida y su peligrosidad - de ser necesario con la ayuda de un servicio hidrográfico - y consecuencias o hace que se publique, dependiendo del caso, un aviso a la navegación local y/o costera.” *Comentario del BHI: El BHI considera que, dada la posibilidad de un plazo de tiempo entre la recepción y la comprobación de un mensaje y en interés de la seguridad marítima, la primera acción debería ser la publicación del aviso y, de ser necesario, se comprobaría el origen posteriormente. Por supuesto, el grado de peligro debería ser tomado en consideración al tomar la decisión de emprender cualquiera de las acciones de la lista. El texto ha sido enmendado para reflejar “avisos locales y/o costeros”.*
- En lo que respecta a la 4ª medida, leer: “El Coordinador Nacional informa al Coordinador de Subárea (de existir) o al Coordinador de NAVAREA (ver la S-53 para la definición). *Comentario del BHI: Se ha hecho una enmienda a este efecto.*
- En lo que respecta a la 5ª medida, leer “En las medidas 3ª y 4ª arriba indicadas los coordinadores emiten avisos a la navegación (avisos costeros para los coordinadores nacionales o los coordinadores designados como nacionales, avisos Navarea para los coordinadores NAVAREA) vía los servicios nacionales e internacionales.” *Comentario del BHI: Se considera que los Coordinadores emitirían sólo los avisos de los que son responsables y que, así pues, no es necesario incluir la descripción detallada.*
- En lo que respecta a la 7ª medida, “El SH / la ASM/ la Autoridad Portuaria organiza, de ser necesario, un levantamiento hidrográfico de verificación.” *Comentario del BHI: Incluido.*
- Preferentemente, la 10ª medida deberá suprimirse o modificarse para que diga: “Para los registros, los Servicios Hidrográficos que operen a nivel mundial explotarán, de ser necesario, la difusión de la información por un SH, en conformidad con los procedimientos vigentes (la explotación sistemática de grupos de Avisos a los Navegantes por diferentes SHs por ejemplo).” *Comentario del BHI: Este punto ha sido desplazado al punto 6, el texto enmendado y se ha incluido una referencia a la RT 1.5.*

Letonia:

En general estamos de acuerdo, pero falta un punto sobre la representación de nuevos peligros. *Comentario del BHI: incluido.*

Nueva Zelanda:

Sólo deseamos señalar lo que es obvio, que el intervalo de tiempo entre las etapas 6ª y 7ª a 9ª puede ser considerable. Pueden pasar algunos años antes de que la totalidad de la serie de acciones sea completada. *Comentario del BHI: El BHI está de acuerdo en que puede haber un importante retraso pero espera que la adopción de esta RT pueda ayudar a disminuirlo.*

Países Bajos:

Se debería considerar el proyecto de texto como una buena orientación para establecer procedimientos nacionales adecuados.

Portugal:

Portugal está totalmente de acuerdo con la lista de acciones que serán tomadas posteriormente al informe de cualquier peligro para la navegación que no haya sido descubierto. Las etapas siguen una estructura muy sencilla, completa y lógica y proporcionan una buena línea de acción para las autoridades correspondientes.

Reino Unido:

- Apoyamos totalmente el uso de un enfoque paso-a-paso como el mejor modo de definir las responsabilidades de las autoridades responsables de reunir y evaluar datos y promulgarlos o pasarlos a su Coordinador NAVAREA.

- Hemos emitido algunas reservas en cuanto al Anexo A (proyecto de texto de “Medidas que se tomarán tras el informe sobre las profundidades inferiores a las cartografiadas o la existencia de obstáculos peligrosos para la navegación”). Consideramos de forma especial que el punto 10 debería incluirse en una primera fase, es decir que para aquellos países que no tengan un Servicio Hidrográfico la información debería ser transmitida al SH que haga la carta al mismo tiempo como Coordinador NAVAREA. Esta enmienda sería conforme a la línea adoptada invariablemente en el asesoramiento técnico, en el programa del CBC de la OHI. *Comentario del BHI: Incluido.*
- Se debe observar que la Circular No. 109/05 menciona la Regla 31 de SOLAS V. Sin embargo, también son pertinentes las Reglas 4 (Avisos a los Navegantes) y 9 (Servicios Hidrográficos). *Ver el comentario de la carta adjunta.*

Suecia:

Suecia apoya la inclusión en la M-3 de una lista de acciones que se tomarán tras un informe sobre profundidades inferiores a las representadas o sobre la existencia de obstáculos peligrosos para la navegación. Sin embargo, sugerimos que la lista sea completada como sigue:

- a. Como la lista podría consultarse en la eventualidad de nuevos naufragios, restos flotantes etc., sugerimos que se añada un punto sobre la importancia de la supresión del objeto: “Los coordinadores de los puntos 3 y 4 anteriores se aseguran de que la unidad organizativa responsable de una posible supresión del peligro o defecto ha sido informada.” *Comentario del BHI: Mientras que la supresión de una obstrucción puede ser muy bien una acción apropiada, el BHI considera que no está directamente relacionada con la información sobre y la publicación de peligros para la navegación.*
- b. Deberían utilizarse todos los medios apropiados para informar a los navegantes sobre un nuevo peligro. Deberá considerarse el uso del AIS si está disponible (ver el resumen del informe de la CPRNW 7, punto 3.4.3.2). Por eso se sugiere que el siguiente punto sea añadido a la lista: “Los coordinadores en los puntos 3 y 4 anteriores evalúan la necesidad de emitir un “Breve Mensaje relacionado con la Seguridad” vía el AIS.” *Comentario del BHI: Podría considerarse apropiado el uso del AIS para diseminar información, en la 2ª medida. Sin embargo, no es parte del WNWNS y el BHI considera que no debería referirse al mismo de forma específica.*
- c. Mantener una base de datos de ENC's continuamente actualizada y distribuirla a los navegantes es hoy una realidad para muchos SHs y un objetivo importante para todos los SHs que todavía no tienen estas facilidades. La lista tiene que ser completada con algunas palabras que hablen de esto. Se sugiere lo siguiente: añadir “El SH efectúa una revisión de la base de datos de sus ENC's y publica ER (ECDIS Revision)(actualizaciones).” *Comentario del BHI: El término “carta” ha sido utilizado para cubrir las cartas de papel / RNCs / ENC's. En las medidas 6ª y 8ª se ha cambiado el término “NtM” a “NtM / ER” para mostrar correctamente el cambio a la base de datos de ENC's. El segundo caso de NtM en la 8ª medida no ha sido cambiado, ya que esta no sería una acción apropiada para un “ER”.*

Túnez:

Enmendar el párrafo 2 del Anexo A como sigue: “2. La Autoridad pertinente emite un aviso local a todos los buques de la vecindad, de ser apropiado, una vez que el origen del mensaje haya sido comprobado. *Comentario del BHI: El BHI considera que, dada la posibilidad de un plazo de tiempo entre la recepción y la verificación de un mensaje y en interés de la seguridad marítima, la primera medida debería ser el aviso y, de ser necesario, comprobar su origen posteriormente.*

Turquía:

Sería útil que dicho texto fuese incluido en las Resoluciones de la OHI (M-3).

Medidas que deben tomarse tras el informe sobre profundidades inferiores a las representadas o sobre la existencia de obstáculos peligrosos para la navegación.

Publicación M-3 de la OHI - A1.20

Lo siguiente es una lista de medidas que deberían ser consideradas por las autoridades pertinentes. Cada medida no será apropiada para cada caso. Mientras que las medidas que se citan a continuación están establecidas según una secuencia lógica, es probable que algunas de estas etapas tengan lugar simultáneamente o en un orden diferente.

1. La Autoridad Local / Nacional (pe. el capitán del puerto, la autoridad de faros, el servicio hidrográfico etc.) recibe un mensaje que indica la presencia de un nuevo peligro para la navegación.
2. La Autoridad receptora se asegura de que se emitan avisos locales y/o costeros a todos los buques de la vecindad, de ser apropiado.
3. La Autoridad informa al coordinador nacional (ver la S-53 para la definición) y a la autoridad cartográfica nacional. NB: la autoridad cartográfica nacional puede ser el SH nacional o un SH extranjero al que se ha delegado la producción cartográfica para la zona.
4. El coordinador nacional informa: al coordinador Navarea o al coordinador de subárea, de existir uno, (ver la S-53 para las definiciones); a la autoridad cartográfica nacional (de no haber sido informada en el punto 3 anterior); y a la autoridad responsable de señalar los peligros para la navegación.
5. Los coordinadores indicados en el punto 4 anterior emiten avisos a los navegantes vía los servicios nacionales e internacionales.
6. El SH que produce las cartas publica NtM / ER para la(s) carta(s) afectada(s). Estos sirven también para informar a otras autoridades interesadas, pe. a los SHs que producen una cobertura de cartas a nivel mundial. (ver también la RT F1.5). Después de que haya transcurrido un tiempo conveniente para la distribución efectiva de NtM / ER, las autoridades pueden cancelar los avisos a los navegantes pertinentes.
7. El SH / la ASM / la Autoridad Portuaria, de considerarlo necesario, organiza un levantamiento hidrográfico o incluye el requerimiento de un levantamiento en su programa de futuros levantamientos definidos por prioridades.
8. El SH publica NtM / ER basándose en los resultados del levantamiento (o cancela el NtM si el peligro era temporal y ha sido suprimido ahora).
9. El SH considera la necesidad de una nueva edición / una nueva carta.