



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
86° periodo de sesiones  
Punto 26 del orden del día

MSC 86/26/Add.2  
25 junio 2009  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE  
A SU 86° PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan los anexos 15 a 33 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 86° periodo de sesiones (MSC 86/26).

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



**EL CAMBIO CLIMÁTICO:**  
un desafío también para la OMI

**LISTA DE ANEXOS**

- ANEXO 15      PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
- ANEXO 16      PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 17      PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 18      PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LOS BUQUES QUE NAVEGUEN EN AGUAS POLARES
- ANEXO 19      PROYECTO DE REGLA DEL CONVENIO SOLAS SOBRE LA PROTECCIÓN CONTRA LA CORROSIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS
- ANEXO 20      PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN, 2007 (RESOLUCIÓN A.997(25))
- ANEXO 21      PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2007
- ANEXO 22      ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES (MSC-MEPC.1/CIRC.2)
- ANEXO 23      PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES
- ANEXO 24      PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 25      ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 26      SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2008-2009 QUE SE INDICAN EN LA RESOLUCIÓN A.990(25) CON RESPECTO A LA LABOR DEL COMITÉ Y LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 27      PROPUESTAS SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011

ANEXO 28	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA
ANEXO 29	DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA
ANEXO 30	DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA
ANEXO 31	DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE CHIPRE
ANEXO 32	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA
ANEXO 33	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

**(Para los anexos 1 a 14, véase el documento MSC 86/26/Add.1)**

\*\*\*



**ANEXO 15****PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)****CAPÍTULO IV  
EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA**

- 1 En el párrafo 4.2.2.1, "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 2 En el párrafo 4.2.3.3, "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 3 En el párrafo 4.3.3.3, "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 4 En el párrafo 4.4.7.6, se añaden los apartados siguientes a continuación del apartado .1 existente:
  - .2 el mecanismo se proyectará de manera que el mecanismo del gancho y de cierre permanezca totalmente cerrado en cualesquiera condiciones de funcionamiento hasta que se abra deliberadamente mediante el mecanismo accionador.
    - .1 Para los proyectos en los que se utilice una rabiza de gancho y una leva, el mecanismo seguirá cumpliendo esta prescripción con una rotación de la leva de hasta 45° en cualquiera de las dos direcciones a partir de su posición de cierre;
  - .3 el mecanismo se proyectará de manera que, cuando esté totalmente rearmado en la posición de cerrado, el peso del bote salvavidas no transmita fuerza alguna al mecanismo accionador, lo que podría provocar la suelta no intencionada del bote salvavidas;
  - .4 los dispositivos de cierre se proyectarán de manera que no puedan abrirse como consecuencia de las fuerzas provenientes de la carga del gancho;
  - .5 si se facilita un enclavamiento hidrostático, éste se restablecerá automáticamente tras izar el bote desde el agua;"
- 5 En el párrafo 4.4.7.6, el apartado .2 existente se sustituye por el siguiente:
  - .6 el mecanismo tendrá dos modalidades de suelta: la modalidad de suelta normal (sin carga) y la modalidad de suelta con carga:
    - .6.1 en la modalidad de suelta normal (sin carga), el bote se soltará cuando esté a flote o cuando no se ejerza ninguna carga sobre los ganchos, y no se requiere separar manualmente el anillo de izada o el grillete de la garra del gancho; y

.6.2 en la modalidad de suelta con carga, el bote se soltará cuando se ejerza una carga sobre los ganchos. Para esta modalidad los medios estarán dispuestos de manera que el mecanismo suelte el bote en cualquier estado de carga, desde una carga nula con el bote a flote hasta una carga igual a 1,1 veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y de equipo. Esta modalidad dispondrá de una protección adecuada para evitar el uso accidental o prematuro de la misma. Dicha protección adecuada consistirá en una protección mecánica especial, que normalmente no se requiere para la suelta sin carga, además de una señal de peligro. El mecanismo de suelta irá provisto de un enclavamiento hidrostático a menos que se faciliten otros medios para indicar que el bote está a flote. Para impedir que la suelta con carga se produzca prematuramente, el accionamiento del mecanismo de suelta con carga exigirá una o varias acciones deliberadas y prolongadas del operador;"

6 En el párrafo 4.4.7.6, el apartado .3 existente pasa a ser el apartado .7 y se introduce el nuevo apartado .8 siguiente:

".8 todos los componentes de la unidad del gancho, la unidad del tirador de suelta, los cables de control o las conexiones de accionamiento mecánico y las conexiones estructurales fijas de un bote salvavidas serán de un material resistente a la corrosión en el medio marino sin necesidad de ningún tipo de revestimiento o galvanizado. Las tolerancias de proyecto y fabricación serán tales que el desgaste previsto a lo largo de la vida útil del mecanismo no afectará al buen funcionamiento de éste. Las conexiones de accionamiento mecánico, como los cables de control, serán impermeables y no tendrán zonas expuestas ni desprotegidas;"

7 En el párrafo 4.4.7.6, los apartados .4 a .9 actuales pasan a ser los apartados .9 a .14, respectivamente.

8 En el párrafo 4.4.7.6, en el apartado .13 según la nueva numeración, se añaden al principio las palabras "los componentes sustentadores de la carga del mecanismo de suelta y" y se suprimen las palabras "del mecanismo de suelta" que figuran a continuación de "las conexiones estructurales fijas".

9 En el párrafo 4.4.7.6, en el apartado .14 según la nueva numeración, las referencias a los párrafos 4.4.7.6.2.2 y 4.4.7.6.3 se sustituyen por referencias a los párrafos 4.4.7.6.6.2 y 4.4.7.6.7, respectivamente.

\*\*\*

## ANEXO 16

### PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

#### CAPÍTULO III DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

##### **Regla 1 – Ámbito de aplicación**

- 1 Se añade el nuevo párrafo 1.5 siguiente a continuación del párrafo 1.4 existente:

"1.5 Para todos los buques, a más tardar en la primera entrada programada en dique seco después del [fecha], los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas que no cumplan lo dispuesto en los párrafos 4.4.7.6.3 a 4.4.7.6.5 del Código se sustituirán por equipo que cumpla lo dispuesto en el Código.\*"

---

\* Véanse las directrices que elaborará la Organización.

\*\*\*





**ANEXO 17****PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))****PARTE 1****PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN PARA LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO**

- 1 En el párrafo 5.2.1, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 2 En el párrafo 5.7, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 3 En el párrafo 5.16.4, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 4 En el párrafo 5.17.1, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 5 En el párrafo 5.17.2.3, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 6 En el párrafo 5.17.10.4, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".
- 7 En el párrafo 5.17.12, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".

**PARTE 2****PRUEBAS DE PRODUCCIÓN E INSTALACIÓN**

- 8 En el párrafo 5.2, se sustituye el apartado actual .4 por el siguiente:  

".4 la sobrecarga del 10 % deberá ser igual al 10 % de la masa de la balsa salvavidas o del bote de rescate con su equipo y su asignación completa de personas, a razón de 82,5 kg por persona;"
- 9 En el párrafo 6.2.5, la cifra "75 kg" se sustituye por "82,5 kg".

\*\*\*



**ANEXO 18****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LOS BUQUES QUE NAVEGUEN EN AGUAS POLARES**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que, mediante la circular MSC/Circ.1056-MEPC/Circ.399, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, tras reconocer la necesidad de contar con disposiciones de carácter recomendatorio aplicables a los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, además de las disposiciones, tanto de obligado cumplimiento como recomendatorias, que ya se recogen en instrumentos existentes de la OMI, aprobaron las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo (en adelante, "las Directrices"),

TOMANDO NOTA de que, en su 79º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima examinó una petición formulada por la XXVII Reunión Consultiva del Tratado Antártico (ATCM) para enmendar las Directrices de modo que también sean aplicables a los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo en la zona del Tratado Antártico,

RECONOCIENDO que el medio ambiente polar impone exigencias adicionales a los sistemas de buques, que rebasan las prescripciones actuales del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS) y del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78), en su forma enmendada,

RECONOCIENDO la necesidad de garantizar que todos esos sistemas puedan funcionar de manera eficaz en las condiciones operacionales previstas y que proporcionen un nivel adecuado de seguridad marítima y prevención de la contaminación, teniendo en cuenta los desafíos que plantean las operaciones polares,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la necesidad de llevar a cabo una actualización general de las Directrices para tener en cuenta las novedades técnicas, tecnológicas y reglamentarias desde su aprobación en 2002,

CONSCIENTE DE la necesidad de prestar atención especial a todos los buques que sólo visiten las aguas polares en determinados momentos del año,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 86º periodo de sesiones y el Comité de Protección del Medio Marino en su [59º] periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para los buques que naveguen en aguas polares, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos interesados a que adopten las medidas oportunas para dar efecto a las Directrices adjuntas en el caso de los buques construidos el [1 de enero de 2011] o posteriormente;
3. ALIENTA a todos los Gobiernos interesados a que adopten las medidas oportunas para dar efecto a las Directrices adjuntas en el caso de los buques construidos antes del [1 de enero de 2011], siempre que sea razonable y posible;
4. RECOMIENDA a los Gobiernos que pongan en conocimiento de los propietarios, proyectistas, constructores y reparadores de buques, así como de los fabricantes e instaladores de equipo y de todas las partes relacionadas con la operación de los buques que naveguen en aguas polares, las Directrices que figuran en el anexo;
5. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino a que mantengan las Directrices adjuntas sometidas a examen y a que las actualicen si es necesario, a la luz de la experiencia adquirida en cuanto a su aplicación.

## ANEXO

### DIRECTRICES PARA LOS BUQUES QUE NAVEGUEN EN AGUAS POLARES

#### **PREÁMBULO**

#### **GUÍA**

Capítulo 1 – Generalidades

#### **PARTE A – CONSTRUCCIÓN**

Capítulo 2 – Estructuras  
Capítulo 3 – Compartimentado y estabilidad  
Capítulo 4 – Alojamientos y medidas de evacuación  
Capítulo 5 – Sistemas de control de la dirección  
Capítulo 6 – Medios de fondeo y de remolque  
Capítulo 7 – Máquinas principales  
Capítulo 8 – Sistemas de máquinas auxiliares  
Capítulo 9 – Instalaciones eléctricas

#### **PARTE B – EQUIPO**

Capítulo 10 – Seguridad contra incendios  
Capítulo 11 – Dispositivos de salvamento y medios de supervivencia  
Capítulo 12 – Aparatos náuticos

#### **PARTE C – OPERACIONES**

Capítulo 13 – Medios de servicio  
Capítulo 14 – Dotación  
Capítulo 15 – Equipo de emergencia

#### **PARTE D – PROTECCIÓN AMBIENTAL Y LUCHA CONTRA AVERÍAS**

Capítulo 16 – Protección ambiental y lucha contra averías

## PREÁMBULO

### P-1 Introducción

**P-1.1** Los buques que navegan en las regiones ártica y antártica están expuestos a cierto número de riesgos particulares. Las malas condiciones meteorológicas y la relativa falta de buenas cartas de navegación, de sistemas de comunicación y de otras ayudas a la navegación plantean problemas a los navegantes. La lejanía de las zonas polares hace que las operaciones de salvamento o de limpieza resulten difíciles y caras. Las bajas temperaturas reducen la eficacia de muchos de los componentes del buque, desde la maquinaria del puente y el equipo de emergencia hasta las tomas de mar. El hielo, cuando lo hay, también impone cargas adicionales en el casco, el sistema de propulsión y los apéndices del buque.

**P-1.2** Si bien las aguas árticas y antárticas tienen varias características comunes, también presentan diferencias significativas. El Ártico es un océano rodeado de continentes, mientras que el Antártico es un continente rodeado de un océano. El hielo marino del Antártico retrocede considerablemente durante el verano o se dispersa por efecto de los giros permanentes en los dos mares principales del Antártico: Weddell y Ross. Por consiguiente, en el Antártico hay relativamente poco hielo de varios años. Por el contrario, el hielo marino del Ártico resiste un gran número de veranos y hay una cantidad considerable de hielo de varios años. Si bien la vulnerabilidad de los medios marinos de ambos mares polares es parecida, en la respuesta a los desafíos deberían tenerse en cuenta las características específicas de los regímenes jurídicos y políticos aplicables a sus espacios marinos respectivos.

**P-1.3** El propósito de las Directrices para los buques que naveguen en aguas polares (en adelante "las Directrices") es tratar aquellas disposiciones que se estima necesario considerar, aparte de las prescripciones existentes de los Convenios SOLAS y MARPOL, a fin de tener en cuenta las condiciones climáticas propias de las aguas polares y satisfacer normas adecuadas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación.

**P-1.4** Las presentes Directrices tienen carácter de recomendación, y sus términos deberían interpretarse como recomendaciones más bien que como directrices de aplicación obligatoria.

### P-2 Principios

**P-2.1** El propósito de las Directrices es promover la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación ocasionada por las operaciones de los buques en las aguas polares.

**P-2.2** Las Directrices reconocen que esto requiere un planteamiento integrado, basado en las prescripciones de los convenios existentes, que incluya el proyecto, el equipo, la dotación y la explotación del buque con arreglo a las condiciones a las que va a tener que hacer frente.

**P-2.3** Las Directrices tienen en cuenta que entre las condiciones árticas y antárticas pueden darse los hielos marinos y glaciares que representan un grave peligro estructural para todos los buques. Éste es el principal factor de las operaciones árticas y antárticas y está reflejado en muchas de las disposiciones de las Directrices.

**P-2.4** En las Directrices se tiene en cuenta el hecho de que el medio ambiente polar impone exigencias adicionales a los sistemas del buque, incluidos los sistemas de navegación, comunicación, salvamento, máquinas principal y auxiliar, protección ambiental, control de averías, etc. También se subraya la necesidad de garantizar que todos los sistemas del buque puedan funcionar de manera eficaz en las condiciones de explotación previstas y ofrecer niveles de seguridad adecuados en casos de accidente y emergencia.<sup>1</sup>

**P-2.5** Además, las Directrices reconocen que para lograr la explotación sin riesgos en tales condiciones es necesario prestar la debida atención al factor humano, incluidos los procedimientos de formación y los procedimientos operacionales.

**P-2.6** Las prescripciones básicas relativas a la estructura, la estabilidad y el compartimentado, las máquinas, el equipo de salvamento, la protección contra incendios, la organización del tráfico marítimo, los sistemas y el equipo de navegación, el equipo de radiocomunicaciones y el de prevención de la contaminación, el régimen de responsabilidad y los sistemas de gestión de la seguridad aplicables a los distintos tipos y tamaños de buques que realicen viajes en aguas polares se encuentran en los convenios pertinentes.

**P-2.7** Las normas recogidas en las Directrices se han elaborado con objeto de reducir los riesgos adicionales para la navegación que imponen las duras condiciones ambientales y climáticas imperantes en las aguas polares. Las Directrices deberían aplicarse teniendo en cuenta la naturaleza de las operaciones previstas.

**P-2.8** No todos los buques que se adentran en las regiones ártica y antártica podrán navegar de manera segura en todas las zonas y épocas del año. Por consiguiente, se ha elaborado un sistema de clases de navegación polar para designar distintos niveles de capacidad. Paralelamente a la elaboración de las Directrices, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) ha elaborado una serie de prescripciones unificadas que, además de las reglas generales de las sociedades de clasificación, trata de todos los aspectos esenciales de la construcción de buques clasificados para la navegación polar.

**P-2.9** Las presentes Directrices no pretenden sustituir los sistemas nacionales de control de la navegación.

**P-2.10** Las Directrices, dada la naturaleza sensible de las aguas polares, tienen por objeto facilitar normas rigurosas de protección ambiental para abordar los accidentes y las operaciones habituales.

---

<sup>1</sup> Véanse las Orientaciones mejoradas sobre la planificación para contingencias en buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR (MSC.1/Circ.1184).

## GUÍA

### **G-1 Presentación de las Directrices**

**G-1.1** Las Directrices incluyen las siguientes partes, en el orden indicado: Generalidades, Construcción, Equipo y Operaciones, y cada parte está subdividida en capítulos.

**G-1.2** La presente sección contiene definiciones de los términos importantes cuando se utilizan exclusivamente en las Directrices o cuando tienen más de un significado en otros convenios aplicables. De no ser éste el caso, los términos tienen los significados definidos en los convenios que guardan relación con cada capítulo.

**G-1.3** Todas las partes y capítulos de las Directrices deberían aplicarse a los buques clasificados para la navegación polar. Todas las partes y capítulos, con la excepción de aquéllos que tratan únicamente de las cuestiones relativas a la construcción (parte A), deberían aplicarse a todos los buques que naveguen en aguas polares. En cada capítulo se indican las diferencias específicas de las disposiciones entre las clases de buques por lo que respecta a ese capítulo.

**G-1.4** La orientación facilitada en la parte A de las Directrices sólo será aplicable a los buques nuevos clasificados para la navegación polar.

### **G-2 Disposiciones esenciales**

**G-2.1** Sólo los buques designados para la navegación polar o con una norma alternativa de reforzamiento contra el hielo, comparable y adecuada para las condiciones de hielo previstas, deberían navegar en aguas polares cubiertas de hielo.

**G-2.2** La combinación de medidas relativas al proyecto estructural del casco, la calidad de los materiales, el compartimentado y la segregación prescritas en las Directrices, así como las normas correspondientes, deberían ser adecuadas para reducir hasta niveles aceptables, de baja probabilidad, el riesgo de que se produzcan víctimas, contaminación o pérdidas de buques durante operaciones prudentes en aguas polares.

**G-2.3** No debería transportarse ningún contaminante directamente en contacto con el forro exterior del buque en las zonas del casco en las que haya un riesgo importante de que se produzca una colisión con hielo. Se debería reducir al mínimo la contaminación del medio ambiente debida a las operaciones mediante la selección del equipo y prácticas operacionales adecuadas.

**G-2.4** El equipo clave para la seguridad, la supervivencia y el control de la contaminación debería ser capaz de soportar las temperaturas y otras condiciones que puedan darse durante el servicio.

**G-2.5** El equipo de navegación y de comunicaciones debería ser adecuado y capaz de funcionar eficazmente en latitudes elevadas, en zonas con infraestructura limitada y de acuerdo con requisitos únicos de transferencia de la información.

**G-2.6** La toma o tomas de mar deberían poder limpiarse de la acumulación de hielo pastoso.



### **G-3 Definiciones**

A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, las expresiones utilizadas tienen el significado que a continuación se indica. Los términos no definidos en las presentes Directrices se interpretarán según la definición del convenio pertinente.

**G-3.1** *Administración*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

**G-3.2** *Aguas polares*: aguas árticas y aguas antárticas.

**G-3.3** *Aguas árticas*: son las aguas situadas al norte de una línea que va desde los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud hasta los 64°37'0 N de latitud y los 035°27'0 W de longitud, y de ahí, por una loxodrómica, hasta los 67°03'9 N de latitud y los 026°33'4 W de longitud, y a continuación, por una loxodrómica, hasta Sørkapp, Jan Mayen y, por la costa meridional de Jan Mayen, hasta la isla de Bjørnøya, y a continuación, por la línea del círculo polar máximo, desde la isla de Bjørnøya hasta el cabo Kanin Nos, y siguiendo la costa septentrional del continente asiático hacia el este hasta el estrecho de Bering y de ahí, hacia el oeste, por los 60° N de latitud hasta Il'pyrskiy, siguiendo a continuación el paralelo 60° N hacia el este, hasta el estrecho de Etolin inclusive, bordeando después la costa septentrional del continente norteamericano, hasta los 60° N de latitud y hacia el este, hasta los 60° N de latitud y los 56°37'1 W de longitud, y de ahí, hasta los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud (véase la figura 1).

**G-3.4** *Aguas antárticas*: son las aguas que están situadas al sur de los 60° S (véase la figura 2).

**G-3.5** *Aguas cubiertas de hielo*: son las aguas polares en las que las condiciones locales de hielo constituyen un riesgo para la estructura del buque.

**G-3.6** *Reglamento de Abordajes*: el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado.

**G-3.7** *Compañía*: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que ha recibido del propietario la responsabilidad de la explotación del buque.

**G-3.8** *Puesto de órdenes de maniobra*: puesto en el que se encuentran los mandos de gobierno y los dispositivos para las operaciones de marcha avante o marcha atrás.

**G-3.9** *Escolta*: todo buque con capacidad superior para navegar entre hielos que acompañe a otro.

**G-3.10** *Operación escoltada*: toda operación en la que los movimientos de un buque se vean facilitados por la intervención de una escolta.

**G-3.11** *IACS*: la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

**G-3.12** *Piloto de hielos*: toda persona que, además de tener la competencia exigida en el Convenio de Formación, ha recibido formación especial y tiene la competencia necesaria para dirigir el buque en aguas cubiertas de hielo.

**G-3.13** *Rompehielos*: todo buque que por sus características operacionales pueda desempeñar funciones de escolta o de control de hielos y cuya potencia y dimensiones le permitan realizar operaciones de penetración en aguas cubiertas de hielo.

**G-3.14** *Viajes internacionales*: viajes en aguas internacionales, según se definen en el capítulo I del Convenio SOLAS, 1974, enmendado.

**G-3.15** *Código IGS*: el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, enmendado.

**G-3.16** *Convenio de Líneas de Carga*: el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.

**G-3.17** *Convenio MARPOL*: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), enmendado.

**G-3.18** *Organización*: la Organización Marítima Internacional.

**G-3.19** *Clase de navegación polar*: clase asignada a un buque basándose en las Prescripciones unificadas de la IACS.

**G-3.20** *Buque clasificado para la navegación polar*: buque al que se ha asignado una clase de navegación polar.

**G-3.21** *Contaminante*: cualquier sustancia regida por el Convenio MARPOL cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar.

**G-3.22** *Organización reconocida*: una organización reconocida por una Administración de conformidad con lo dispuesto en las resoluciones A.739(18) y A.789(19) de la OMI.

**G-3.23** *Buque*: todo buque que deba cumplir lo dispuesto en el Convenio SOLAS, 1974.

**G-3.24** *Convenio SOLAS*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

**G-3.25** *Convenio de Formación*: el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado.

**G-3.26** *Prescripciones unificadas*: las prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar (UR-I).

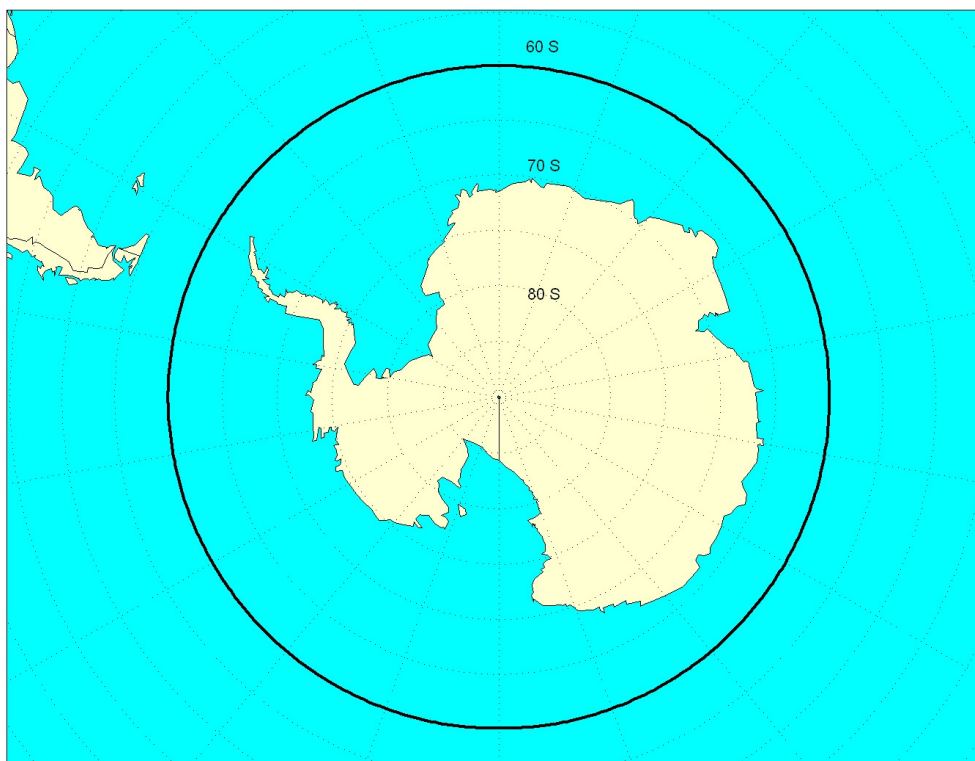
**G-3.27** *OMM*: la Organización Meteorológica Mundial.

**G-3.28** *Líquidos para uso del buque*: sustancias contaminantes utilizadas para el funcionamiento de las máquinas del buque.

**G-3.29** *Código IS 2008*: el Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, adoptado mediante la resolución MSC.267(85).



**Figura 1: extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas árticas (véase el párrafo G-3.3)<sup>2</sup>**



**Figura 2: extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas antárticas (véase el párrafo G-3.4)<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Los mapas sólo tienen fines ilustrativos.

## CAPÍTULO 1 GENERALIDADES

### 1.1 **Ámbito de aplicación**

1.1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, las Directrices contienen orientaciones para los buques que naveguen en aguas antárticas o realicen viajes internacionales en aguas árticas.

1.1.2 La parte A de las Directrices contiene orientaciones para los buques nuevos clasificados para la navegación polar.

1.1.3 Las partes B y C de las Directrices contienen orientaciones para los buques clasificados para la navegación polar y para todos los demás buques.

**Cuadro 1.1 – Descripciones de las clases de navegación polar**

CLASE DE NAVEGACIÓN POLAR	DESCRIPCIÓN GENERAL
PC 1	Navegación durante todo el año en todo tipo de aguas cubiertas de hielo
PC 2	Navegación durante todo el año en condiciones moderadas de hielo de varios años
PC 3	Navegación durante todo el año en hielo del segundo año que puede incluir hielos de varios años
PC 4	Navegación durante todo el año en hielo grueso del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo
PC 5	Navegación durante todo el año en hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo
PC 6	Navegación en verano u otoño en hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo
PC 7	Navegación en verano u otoño en hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo

**Nota:** la descripción del hielo se ajusta a la nomenclatura del hielo marino de la OMM.

1.1.4 Todos los buques clasificados para la navegación polar y el equipo que deben llevar con arreglo a las Directrices deberían proyectarse, construirse y mantenerse de conformidad con lo dispuesto en las normas nacionales aplicables de la Administración o en las prescripciones pertinentes de una organización reconocida que ofrezcan un nivel equivalente de seguridad<sup>3</sup> para la explotación prevista. Debería prestarse atención especial a la necesidad de considerar los aspectos de preparación para el invierno. Los buques que vayan a ser utilizados como rompehielos deben examinarse especialmente.

1.1.5 Las estructuras, el equipo y las instalaciones esenciales para la seguridad y la explotación del buque deberían tener en cuenta las temperaturas previstas.

<sup>3</sup> Véanse el capítulo II-1 del Convenio SOLAS y las prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar.

1.1.6 Debería prestarse atención especial al equipo y los sistemas fundamentales para el funcionamiento y al equipo y los sistemas de seguridad. Por ejemplo, debería tenerse en cuenta la posibilidad de que se forme hielo dentro de los tanques de lastre y de los cajones de toma de mar. Los equipos salvavidas y el de extinción de incendios especificados en la parte B de las Directrices que estén almacenados o ubicados en un lugar expuesto deberían ser de tipo homologado para ofrecer las prestaciones para las que estén proyectados a la temperatura atmosférica mínima prevista. Se prestará especial atención al inflado del equipo salvavidas y al encendido de los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate.

1.1.7 La navegación en aguas polares debería tener en cuenta factores tales como los siguientes: clase del buque, condiciones ambientales, escolta de rompehielos, vías de navegación preparadas, derrotas cortas o locales, experiencia de la tripulación, tecnología y servicios de apoyo, tales como cartografía del hielo, disponibilidad de información hidrográfica, comunicaciones, puertos seguros, instalaciones de reparación y otros buques en el convoy.

1.1.8 El equipo, los accesorios, los materiales, los dispositivos y los medios podrán apartarse de las disposiciones de las Directrices siempre que la alternativa sea al menos tan eficaz como lo especificado en las Directrices.

1.1.9 Las disposiciones de las Directrices no se aplicarán a los buques de guerra, unidades navales auxiliares, ni otros buques o aeronaves que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial. Sin embargo, cada Estado debería asegurarse, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones ni la capacidad operativa de tales buques o aeronaves, de que procedan, dentro de lo razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de las Directrices.

## **1.2 Piloto de hielos**

1.2.1 Todos los buques que naveguen en aguas polares cubiertas de hielo deberían contar, como mínimo, con un piloto de hielos cualificado de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 14. Cuando se preparen viajes a las aguas polares debería examinarse la posibilidad de llevar un piloto de hielos.

1.2.2 El piloto de hielos debería poder vigilar continuamente las condiciones del hielo siempre que el buque se encuentre en ruta y se desplace en aguas con hielo.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Véanse las Directrices para la planificación del viaje, adoptadas mediante la resolución A.893(21) y las Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas, adoptadas mediante la resolución A.999(25).

**PARTE A**  
**CONSTRUCCIÓN**  
**CAPÍTULO 2**  
**ESTRUCTURAS**

**2.1 Disposiciones generales**

2.1.1 Todos los buques deberían tener medios estructurales suficientes para resistir los esfuerzos generales y locales debidos al hielo propios de su clase de navegación polar<sup>5</sup>.

2.1.2 Todas las partes del casco, y todos sus apéndices, deberían estar reforzados para resistir todas las posibilidades de interacción entre la estructura de proyecto y el hielo aplicables a cada caso.

2.1.3 Los medios estructurales deberían permitir limitar las averías producidas accidentalmente por esfuerzos locales excesivos.

2.1.4 Los buques clasificados para la navegación polar pueden sufrir una degradación estructural acelerada mientras prestan servicio. Por lo tanto, los reconocimientos estructurales deberían abarcar las zonas que se consideren expuestas a un gran riesgo de degradación acelerada y las zonas en las que haya indicios materiales, como la descomposición de un revestimiento, que indiquen la posibilidad de un alto índice de deterioro.

**2.2 Materiales**

2.2.1 Los materiales utilizados en las partes del casco reforzadas contra el hielo, y en otras partes, deberían ser los adecuados para la navegación en las condiciones ambientales reinantes en las zonas de operaciones del buque.

2.2.2 Los materiales utilizados en las partes reforzadas contra el hielo deberían ser suficientemente flexibles para ajustarse a la estructura de proyecto elegida.

2.2.3 Las capas y revestimientos antiabrasivos y anticorrosivos utilizados en las partes reforzadas contra el hielo deberían corresponder a los esfuerzos previstos, teniendo en cuenta el comportamiento de la estructura.

---

<sup>5</sup> Véanse las prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar.

## **CAPÍTULO 3 COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD**

### **3.1 Disposiciones generales**

En los cálculos de estabilidad deberían tenerse en cuenta los efectos del englamamiento, de conformidad con lo dispuesto en el Código IS 2008.

### **3.2 Estabilidad sin avería en zonas de hielos**

3.2.1 Deberían efectuarse los cálculos y pruebas pertinentes para demostrar:

- .1 que, cuando navegue entre hielos ateniéndose a los límites aprobados, el buque debería mantener una estabilidad positiva suficiente durante una perturbación debida a un giro o a cualquier otra causa que produzca en él movimientos de balance, cabeceo, oscilación vertical o escora; y
- .2 que los buques de las clases de navegación polar 1 a 3 y los rompehielos de todas las clases deberían mantener una estabilidad positiva suficiente cuando resbalen sobre el hielo y permanezcan momentáneamente suspendidos sobre el extremo inferior de la roda.

3.2.2 La estabilidad positiva suficiente mencionada en los párrafos 3.2.1.1 y 3.2.1.2 significa que el buque está en estado de equilibrio con una altura metacéntrica positiva de 150 mm, como mínimo, y que una línea situada 150 mm por debajo del borde de la cubierta de francobordo, según se define en el Convenio de Líneas de Carga, no está sumergida.

3.2.3 A fin de calcular la estabilidad de los buques que resbalen sobre el hielo, debería suponerse que el buque en cuestión permanece momentáneamente suspendido sobre el extremo inferior de la roda, y más precisamente:

- .1 en el caso de las rodas de perfil regular, sobre el punto en el que el contorno de la roda es tangente a la línea de la quilla;
- .2 en el caso de las rodas provistas de un talón estructuralmente definido, sobre el punto de unión del contorno de la roda con la parte superior del talón;
- .3 en el caso de las rodas en las que el talón esté definido únicamente por la forma, sobre el punto de intersección de la tangente del contorno de la roda con la tangente del talón; o
- .4 en el caso de las rodas de proyecto innovador, esa posición debería considerarse según el caso.

### **3.3 Estabilidad después de avería**

3.3.1 Todos los buques clasificados para la navegación polar deberían poder resistir la inundación resultante de una penetración del casco debida a un choque contra el hielo. La estabilidad residual tras una avería causada por el hielo debería ser tal que el factor  $s_i$ , definido en la regla II-1/7.2 del Convenio SOLAS, sea igual a 1 en todas las condiciones de carga.

3.3.2 La extensión de la avería causada por el hielo que debe tenerse en cuenta para demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 3.3.1 debería ser:

- .1 una extensión longitudinal de 0,045 de la eslora en la máxima flotación en hielo si la avería está centrada a proa del punto de manga máxima en la flotación, y de 0,015 de la eslora en la flotación en los demás casos;
- .2 una extensión transversal de 760 mm medida perpendicularmente al forro a lo largo de toda la extensión de la avería;
- .3 una extensión vertical de 0,2 del calado en la flotación superior<sup>6</sup> o de la extensión longitudinal, si este valor es menor;
- .4 el centro de la avería causada por el hielo puede hallarse en cualquier punto situado entre la quilla y 1,2 veces el calado máximo en hielo; y
- .5 la extensión vertical de la avería podrá considerarse confinada entre la quilla y 1,2 veces el calado máximo en hielo.

3.3.3 Una avería como la definida en el párrafo 3.3.2 debe considerarse en cualquier punto del forro exterior del costado.

3.3.4 En el caso de los buques de las clases de navegación polar 6 y 7 que no transporten cargas contaminantes ni potencialmente peligrosas, una avería como la definida en el párrafo 3.3.2 podrá considerarse confinada entre mamparos estancos, salvo en los casos en que la distancia entre tales mamparos sea menor que la dimensión de la avería.

### **3.4 Compartimentado**

3.4.1 A reserva de lo dispuesto en los párrafos 3.4.2 y 3.4.3, ningún buque clasificado para la navegación polar debería transportar ningún contaminante directamente en contacto con el forro exterior. Todo contaminante que se transporte debería estar separado del forro exterior del buque por un doble forro en el costado que tenga una anchura mínima de 760 mm.

3.4.2 Todos los buques clasificados para la navegación polar deberían ir provistos de doble fondo en toda la zona comprendida entre el mamparo del pique de proa y el mamparo del pique de popa. La altura del doble fondo debería ser la que determinen las reglas vigentes de las sociedades de clasificación. El doble fondo no debería utilizarse para el transporte de contaminantes, salvo en los casos en que se haya provisto una construcción con casco de doble forro que se ajuste a lo prescrito en el párrafo 3.4.1, o cuando se transporten líquidos para uso del buque en la zona de los espacios de máquinas principales, en tanques de volumen igual o inferior a 20 m<sup>3</sup> cada uno.

3.4.3 El doble fondo de los buques de las clases de navegación polar 6 y 7 podrá utilizarse para el transporte de cualquier líquido para uso del buque cuando los tanques estén a popa del centro del buque y en las partes planas del fondo.

---

<sup>6</sup> Véanse las prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar.



3.4.4 Todos los buques clasificados para la navegación polar que tengan proas rompehielos y piques de proa cortos podrán no estar provistos de doble fondo hasta el mamparo del pique de proa en la zona de la roda inclinada, siempre que el compartimiento estanco delimitado por el mamparo del pique de proa y el mamparo situado en el punto de unión de la roda y la quilla no se utilice para transportar contaminantes.

## **CAPÍTULO 4 ALOJAMIENTOS Y MEDIDAS DE EVACUACIÓN**

### **4.1 Disposiciones generales**

4.1.1 Todos los alojamientos del personal deberían estar proyectados y dispuestos de forma que sus ocupantes estén protegidos de las condiciones ambientales desfavorables y el riesgo de lesiones tanto durante las operaciones normales del buque (lo cual incluye el tránsito entre hielos y las operaciones rompehielos) como en situaciones de emergencia sea mínimo.

4.1.2 Todos los alojamientos del personal, los espacios públicos y el equipo instalado en ellos deberían estar proyectados de forma que ninguna persona que los utilice debidamente resulte lesionada durante las operaciones normales del buque en aguas libres, las operaciones proyectadas para el tránsito entre hielos y las maniobras de emergencia.

4.1.3 Los buques de las clases de navegación polar 1 a 5 inclusive deberían disponer de medios suficientes y fiables para mantener un entorno que permita sobrevivir en caso de emergencia o de inmovilización prolongada del buque por los hielos.

### **4.2 Sistemas de megafonía y otros elementos de seguridad**

4.2.1 El sistema de megafonía y el sistema de alarma general de emergencia deberían ser audibles por encima del mayor nivel de ruido ambiente que pueda darse durante el tránsito entre hielos, el rompimiento de hielos o la embestida contra el hielo.

4.2.2 Los buques de las clases de navegación polar 1 a 3, inclusive, los rompehielos y los buques que vayan a utilizarse para la embestida contra el hielo deberían proyectarse con las precauciones suficientes para garantizar la seguridad del personal que esté utilizando las duchas. Éstas deberían disponer de suelos antideslizantes, tres costados rígidos, asideros y aislamiento de las tuberías de agua caliente expuestas.

4.2.3 Las cocinas deberían ir provistas de fogones con una barandilla en su parte delantera a la que puedan agarrarse los tripulantes durante las operaciones del buque entre hielos.

4.2.4 Los aparatos para calentar aceite de cocina, tales como freidoras, deberían colocarse en un lugar convenientemente apartado de las placas de calor u otras superficies calientes. Tales aparatos deberían sujetarse también al suelo o a otra estructura fija y estar provistos de una tapa o cierre estancos para impedir las salpicaduras o derrames de aceite durante las operaciones del buque entre hielos.

### **4.3 Medidas de evacuación**

4.3.1 Ningún medio de evacuación de los espacios de alojamiento ni de los espacios interiores de trabajo debería quedar inutilizable por acumulación de hielo o por su mal funcionamiento debido a la baja temperatura del aire en el exterior.

4.3.2 Todas las vías de evacuación deberían tener dimensiones que no obstaculicen el paso por ellas de las personas que lleven indumentaria polar adecuada.

4.3.3 Las vías de evacuación deberían estar proyectadas de modo que sea mínima la distancia entre la salida de ellas a una cubierta expuesta y al equipo de supervivencia al que conduzcan.

## **CAPÍTULO 5 SISTEMAS DE CONTROL DE LA DIRECCIÓN**

### **Disposiciones generales**

5.1 Todos los buques clasificados para la navegación polar deberían ir provistos de sistemas de control de la dirección que por su potencia y proyecto les permitan navegar eficazmente en aguas polares cubiertas de hielo.

5.2 A los efectos del presente capítulo, por sistema de control de la dirección se entiende todo dispositivo o conjunto de dispositivos que constituya un medio principal o auxiliar de gobierno del buque. El sistema de control de la dirección comprende todas las fuentes de energía, conexiones, mandos y sistemas de activación conexos.

5.3 Deberá tenerse en cuenta la interacción entre los sistemas de control de la dirección y los sistemas de propulsión. En los casos en que haya tal interacción, o en que haya componentes que tengan esa doble finalidad, también deberían cumplirse las disposiciones aplicables de los capítulos 7 y 8.

## **CAPÍTULO 6 MEDIOS DE FONDEO Y DE REMOLQUE**

### **6.1 Disposiciones generales**

Todos los buques clasificados para la navegación polar deberían poder fondear y prestar una ayuda mínima en caso de avería total o parcial, con el fin de prevenir una pérdida catastrófica o un suceso de contaminación. La capacidad de los buques para prestar ayuda debería considerarse de primera importancia, dada la falta de instalaciones de reparación, el escaso número de remolcadores especializados disponibles y el tiempo que puede necesitar un remolcador especializado para prestar una ayuda efectiva en aguas polares cubiertas de hielo.

### **6.2 Medios de fondeo**

6.2.1 Los buques de las clases de navegación polar 1 a 5, inclusive, y los rompehielos de todas las clases deberían estar proyectados, en la medida de lo posible, para que el ancla no pueda salirse de su puesto de estiba ni atascarse ni dañar el casco al chocar directamente con el hielo.

6.2.2 Los sistemas de fondeo deberían estar provistos de un medio independiente de sujeción del ancla con el fin de poder desenganchar la cadena del ancla para utilizarla en operaciones de remolque de emergencia.

### **6.3 Medios de remolque**

6.3.1 Todos los buques clasificados para la navegación polar que estén proyectados para realizar operaciones de remolque especializadas y todos los rompehielos deberían ir equipados con un aparato lanzacabos, además del prescrito para fines de salvamento. Dicho aparato debería poder lanzar cabos viradores para el traslado del equipo de remolque y no debería ser del tipo cohete, a fin de que pueda utilizarse sin riesgos para trasladar equipo a un buque tanque.

6.3.2 Todos los buques clasificados para la navegación polar que estén proyectados para realizar operaciones de remolque especializadas deberían estar provistos de un sistema de suelta rápida accionable desde el puesto de órdenes de maniobra.

6.3.3 Cuando el buque disponga de ellos, los medios de remolque de acoplamiento proa-popa deberían contar con el refuerzo de las planchas de proa del buque remolcado, eslingas de remolque apropiadas, la colocación de las anclas de leva de forma que no estorben y la ausencia de proas de bulbo. En este caso, debería disponerse de medios de sujeción del ancla en el puesto de estiba.

### **6.4 Medios de remolque de emergencia<sup>7</sup>**

6.4.1 Todos los buques clasificados para la navegación polar deberían poder recibir auxilio de remolque de emergencia.

6.4.2 Cuando proceda, los medios de remolque deberían facilitar la trinca y destrinca del cable de remolque y estar provistos de bitas, guías y otros componentes adecuados para el tamaño del buque en que se instalen.

## **CAPÍTULO 7 MÁQUINAS PRINCIPALES**

### **7.1 Disposiciones generales**

7.1.1 El proyecto, régimen, instalación, funcionamiento y condiciones de mantenimiento de las máquinas de a bordo deberían ser los adecuados para la navegación en aguas polares cubiertas de hielo<sup>8</sup>.

7.1.2 En caso de avería, funcionamiento defectuoso o fallo de cualquier componente de las máquinas, deberían existir medios para controlar y limitar toda posible emisión de contaminantes dentro del espacio delimitado por el casco del buque.

---

<sup>7</sup> Véanse las Directrices para propietarios y armadores sobre la elaboración de procedimientos de remolque de emergencia (MSC.1/Circ.1255).

<sup>8</sup> Véanse las prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados para la navegación polar.

7.1.3 Debería prestarse atención especial al hecho de que en las aguas polares se dan con frecuencia condiciones meteorológicas duras y de que el efecto de propulsión desempeña una función importante en lo que respecta a la capacidad de gobierno.

7.1.4 La disposición y la construcción de las máquinas esenciales para el funcionamiento sin riesgos del buque deberían ser tales que las reparaciones que sea posible efectuar con los recursos que haya a bordo puedan llevarse a término de una manera segura y eficaz. Los sistemas de ventilación deberían proporcionar aire suficiente a una temperatura adecuada para el funcionamiento de las máquinas.

7.1.5 En los buques clasificados para la navegación polar que puedan quedar fuera de servicio en aguas polares, los materiales de todos los sistemas potencialmente contaminantes deberían ser los adecuados para impedir la contaminación a la temperatura ambiente más baja a que puedan estar sometidos y para evitar la contaminación y garantizar un funcionamiento seguro del buque al reactivarse dichos sistemas.

## **7.2 Sistemas principales de propulsión**

7.2.1 Las máquinas propulsoras principales deberían estar proyectadas de modo que el efecto de las cargas que puedan dañar el sistema se limite a los componentes que pueden repararse, sustituirse o reajustarse fácilmente. Deberían tenerse en cuenta la fiabilidad y disponibilidad del equipo y de los sistemas.

7.2.2 Las máquinas propulsoras principales, y todas las máquinas auxiliares que sean esenciales para el sistema de propulsión, deberían:

- .1 estar proyectadas para las cargas y vibraciones resultantes de la interacción entre el hielo y las hélices, el casco del buque y el timón;
- .2 estar ubicadas de forma que queden protegidas de los rociones engelantes, el hielo y la nieve; y
- .3 estar proyectadas para funcionar con cualquier combinación de ángulos de escora y asiento del buque que sea previsible para las operaciones entre hielos.

7.2.3 Las chumaceras de las bocinas, las juntas y los componentes del sistema principal de propulsión ubicados fuera del casco no deberían producir emisiones de contaminantes. Los lubricantes biodegradables no tóxicos no se consideran contaminantes.

7.2.4 La potencia propulsora instalada debería ser suficiente para que el buque pueda navegar en condiciones de seguridad, con una capacidad rompehielos eficaz si es necesario y sin riesgo de avería estructural ni de contaminación en las condiciones operativas, meteorológicas y de hielo previstas para las que se haya proyectado.

7.2.5 Los sistemas de tuberías y tomas asociados a la instalación propulsora principal y las máquinas auxiliares esenciales para el sistema de propulsión deberían estar proyectados de forma que no les afecte el medio ambiente polar.

## **CAPÍTULO 8 SISTEMAS DE MÁQUINAS AUXILIARES**

### **8.1 Disposiciones generales**

8.1.1 El equipo y los sistemas deberían estar proyectados de modo que la exposición del personal a las bajas temperaturas y otros riesgos ambientales durante las operaciones normales del buque, incluidas las habituales de mantenimiento, sea mínima.

8.1.2 Los sistemas de ventilación deberían proporcionar aire suficiente para el funcionamiento de las máquinas auxiliares y los sistemas de aire acondicionado y de calefacción.

### **8.2 Materiales**

8.2.1 Los materiales utilizados en el equipo y los sistemas deberían ser los adecuados para las condiciones ambientales del lugar en que estén emplazados. En particular, el equipo o los sistemas que sean esenciales para la prevención de la contaminación o para la seguridad del buque no deberían ser susceptibles de experimentar fractura por fragilidad en ninguna de las condiciones normales de servicio cuando estén ubicados:

- .1 en el exterior y por encima de la línea de flotación en cualquiera de las condiciones de servicio del buque; o
- .2 en el interior, pero en lugares sin calefacción.

8.2.2 El equipo o los sistemas que sean esenciales para la seguridad del buque o los sistemas necesarios para la prevención de la contaminación que estén ubicados en espacios que podrían quedar expuestos a la temperatura ambiente del exterior, caso de fallar el sistema principal de calefacción, deberían:

- .1 ir provistos de una fuente de calor independiente; y
- .2 estar fabricados con materiales que no sean susceptibles de experimentar fractura por fragilidad cuando estén sometidos a las cargas y temperaturas previstas.

8.2.3 En los buques clasificados para la navegación polar que puedan quedar fuera de servicio en aguas polares, los materiales de todos los sistemas potencialmente contaminantes deberían ser adecuados para impedir la contaminación a las temperaturas ambiente más bajas a que puedan estar sometidos y para evitar la contaminación y garantizar un funcionamiento seguro del buque al reactivarse dichos sistemas.

## **CAPÍTULO 9 INSTALACIONES ELÉCTRICAS**

9.1 Las instalaciones eléctricas deberían cumplir las disposiciones que figuran en los capítulos 4, 7 y 8 con respecto al proyecto para las operaciones en aguas polares cubiertas de hielo y para la provisión de calor y energía de emergencia.

9.2 Deberían tomarse precauciones para reducir al mínimo el riesgo de que el suministro de energía a los servicios esenciales y a los servicios de emergencia quede interrumpido por el accionamiento involuntario o accidental de interruptores o disyuntores a causa de las vibraciones o aceleraciones durante las operaciones rompehielos.

9.3 El sistema de suministro de energía de emergencia por baterías para el equipo de comunicaciones debería ir provisto de un medio de protección de las baterías frente a las temperaturas extremadamente bajas.

9.4 Las baterías para el suministro de energía de emergencia, incluidas la fuente de energía de reserva de la instalación radioeléctrica y las almacenadas en cajas de cubierta, deberían ir protegidas en un emplazamiento en el que no pueda producirse un movimiento excesivo durante el tránsito del buque por una zona de hielos y la ventilación de los gases explosivos no se vea reducida por la acumulación de hielo o nieve.

9.5 Los sistemas de control por ordenador y otras instalaciones electrónicas necesarias para el correcto funcionamiento del equipo esencial deberían estar proyectados con redundancia y para resistir las vibraciones, la humedad y la falta de humedad.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Dicho equipo debería aprobarse de conformidad con las normas internacionales pertinentes.

## **PARTE B**

### **EQUIPO**

#### **CAPÍTULO 10 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS**

##### **10.1 Tanques y sistemas de combustible y de otros líquidos inflamables**

El reaprovisionamiento del combustible de los buques debería efectuarse teniendo en cuenta las condiciones especiales que imponen las bajas temperaturas y los hielos, cuando corresponda.

##### **10.2 Ventilación**

Los dispositivos de cierre de las entradas y salidas de aire de ventilación deberían proyectarse y ubicarse de manera que estén protegidos contra una acumulación de hielo o nieve que pueda dificultar el cierre eficaz de dichos sistemas.

##### **10.3 Sistemas de detección y extinción de incendios**

10.3.1 Los sistemas de extinción de incendios deberían proyectarse y ubicarse de manera que no se pueda producir una acumulación de nieve o hielo ni alcanzar temperaturas tan bajas que no se pueda acceder a ellos o hacerlos funcionar y:

- .1 el equipo, los dispositivos, los sistemas y los agentes de extinción deberían estar protegidos de modo que no se congelen a las temperaturas mínimas que se alcancen en el viaje previsto;
- .2 deberían tomarse las precauciones necesarias para evitar que las lanzas, tuberías y válvulas de los sistemas de extinción de incendios queden obturadas por impurezas, corrosión o hielo; y
- .3 las salidas de los gases de escape y los dispositivos de vacío deberían estar protegidos frente a la acumulación de hielo que pueda dificultar su funcionamiento eficaz.

10.3.2 Los extintores a base de agua o espuma no deberían estar ubicados en ningún lugar expuesto a su temperatura de congelación. Los lugares con esa temperatura deberían contar con extintores capaces de funcionar en tales condiciones.

##### **10.4 Bombas contraincendios y equipo conexo de los buques clasificados para la navegación polar**

10.4.1 Cuando los sistemas fijos de extinción de incendios, u otros medios de extinción de incendios, estén situados en espacios separados de los compartimientos que contengan las bombas contraincendios principales y utilicen su propia toma de mar, debería haber medios para limpiar esa toma de mar y evitar la acumulación de hielo pastoso.

10.4.2 Las bombas contraincendios, incluidas las de emergencia, deberían instalarse, siempre que sea razonable y factible, en un compartimiento con calefacción y, en todo caso, deberían contar con la protección adecuada contra la congelación a las temperaturas mínimas que se esperen en el viaje previsto.

10.4.3 Las válvulas de aislamiento deberían estar ubicadas en un lugar accesible y las que queden a la intemperie no deberían sufrir engelamiento por la acción de los rociones. El colector contraincendios debería estar proyectado de modo que se puedan aislar las secciones externas y debería contar con dispositivos de drenaje.

10.4.4 Las bocas contraincendios deberían estar ubicadas o proyectadas de manera que funcionen a cualquier temperatura prevista. Deberían tenerse en cuenta los efectos de la acumulación de hielo y de la congelación.

10.4.5 Las válvulas de las bocas contraincendios deberían contar con un asa de accionamiento a dos manos que funcione eficazmente.

## **10.5 Protección contra la formación de hielo**

Los componentes del sistema de lucha contra incendios que puedan estar expuestos a engelamiento y cuyo funcionamiento adecuado pueda verse entorpecido por esa causa deberían estar debidamente protegidos.

## **10.6 Equipo de bombero**

10.6.1 En los espacios de alojamiento y en los demás lugares que corresponda debería haber equipos de bombero suficientes e inmediatamente disponibles. Esos equipos de bombero deberían estar almacenados en lugares templados y lo más apartados entre sí que sea posible.

10.6.2 Además de los equipos de bombero disponibles de acuerdo con lo dispuesto en 10.6.1, debería haber un equipo de bombero de respeto almacenado en un lugar caldeado del buque.



## **CAPÍTULO 11**

### **DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y MEDIOS DE SUPERVIVENCIA**

#### **11.1 Disposiciones generales**

11.1.1 Debería haber existencias adecuadas de indumentaria protectora y de material térmico aislante, con arreglo al viaje previsto.

11.1.2 La formación en el manejo de todo el equipo de emergencia, según proceda, debería incluirse como parte integrante de los procedimientos operativos y de los ejercicios que se describen en el capítulo 13. Cuando sea oportuno, debería disponerse de equipo destinado exclusivamente a la formación a fin de evitar el deterioro del equipo de emergencia propiamente dicho.

#### **11.2 Categorías de equipo de salvamento**

11.2.1 Los buques que naveguen en aguas polares deberían llevar dispositivos de salvamento y equipo de supervivencia apropiados para las condiciones ambientales de las aguas en las que navegan.

11.2.2 Deberían llevarse a bordo los equipos individuales de supervivencia (EIS) descritos en el párrafo 11.3 cuando se prevea que las temperaturas diarias medias estén por debajo de 0 °C durante el viaje.

11.2.3 Deberían llevarse a bordo los equipos colectivos de supervivencia (ECS) descritos en el párrafo 11.4 cuando se prevea encontrar hielos durante el viaje que impidan el arriado y puesta en funcionamiento de las embarcaciones de supervivencia.

11.2.4 Deberían llevarse a bordo los suficientes EIS y ECS (según proceda) para el 110 %, como mínimo, de las personas que haya a bordo del buque.

11.2.5 Los equipos individuales de supervivencia deberían estibarse de manera que en una emergencia puedan alcanzarse fácilmente. También se examinará la posibilidad de estibarlos en taquillas dedicadas exclusivamente a ese fin, situadas cerca de los puestos de reunión.

11.2.6 Los equipos colectivos de supervivencia deberían estibarse de manera que en una emergencia puedan alcanzarse y desplegarse fácilmente. El equipo de supervivencia, en su envoltura, debería estar situado junto a las embarcaciones de supervivencia y balsas salvavidas. Las envolturas deberían estar proyectadas de modo que floten y que puedan moverse fácilmente sobre el hielo.

### 11.3 Equipo individual de supervivencia (EIS)

11.3.1 En el cuadro que figura a continuación se enumeran, a modo de ejemplo, los artículos de un equipo individual de supervivencia.

**Cuadro 11.1**  
**Artículos del equipo individual de supervivencia**

<b>Equipo</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Indumentaria</b>	
Protección para la cabeza (EV) <sup>10</sup>	1
Protección para cuello y cara (EV)	1
Protección para las manos – Mitones (EV)	1 par
Protección para las manos – Guantes (EV)	1 par
Protección para los pies – Calcetines (EV)	1 par
Protección para los pies – Botas	1 par
Traje aislante (EV)	1
Traje de inmersión aprobado	1
Ropa interior térmica (EV)	1 juego
<b>Varios</b>	
Calientamanos	240 horas
Gafas de sol	1 par
Vela de emergencia	1
Fósforos	2 cajas
Silbato	1
Taza	1
Navaja	1
Manual (Supervivencia en los polos)	1
Bolsa para transportar el equipo	1

11.3.2 En el lugar donde se estiben los equipos individuales de supervivencia debería fijarse el siguiente aviso:

**AVISO:**  
**SE RECUERDA A LA TRIPULACIÓN Y A LOS PASAJEROS QUE LOS EQUIPOS INDIVIDUALES DE SUPERVIVENCIA SÓLO SE UTILIZARÁN EN CASO DE EMERGENCIA. NUNCA DEBEN SACARSE DE LA BOLSA PRENDAS NI ARTÍCULOS QUE FORMEN PARTE DEL EQUIPO. SU SUPERVIVENCIA PUEDE DEPENDER DE QUE EL EQUIPO ESTÉ COMPLETO**

11.3.3 Los equipos individuales de supervivencia no deberían abrirse para realizar ejercicios de formación. El equipo destinado a la formación debería proveerse de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.1.2.

---

<sup>10</sup> EV: "envasado al vacío".

## 11.4 Equipo colectivo de supervivencia (ECS)

11.4.1 En el cuadro que figura a continuación se enumeran, a modo de ejemplo, los artículos de un equipo colectivo de supervivencia.

**Cuadro 11.2**  
**Artículos del equipo colectivo de supervivencia (ECS)**

<b>Equipo</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Equipo colectivo</b>	
Tiendas de campaña	1 por cada 6 personas
Colchones neumáticos	1 por cada 2 personas
Sacos de dormir (EV) <sup>11</sup>	1 por cada 2 personas
Hornillo	1 por tienda
Combustible para el hornillo	0,5 litros por persona
Pasta combustible	2 tubos por hornillo
Fósforos	2 cajas por tienda
Cacerola (con tapa hermética)	1 por hornillo
Bebidas reconstituyentes	5 paquetes por persona
Linternas	1 por tienda
Velas y soportes	5 por tienda
Pala para nieve	1 por tienda
Sierra y cuchillo para nieve	1 por tienda
Lona encerada	1 por tienda
Protección para los pies – botines	1 por persona
Envoltura del ECS	1
<b>Equipo individual de respeto</b>	(1 juego por cada ECS, que puede considerarse parte del 110 % especificado en 11.2.4)
Protección para la cabeza (EV)	1
Protección para cuello y cara (EV)	1
Protección para las manos – Mitones (EV)	1 par
Protección para las manos – Guantes (EV)	1 par
Protección para los pies – Calcetines (EV)	1 par
Protección para los pies – Botas (EV)	1 par
Traje aislante (EV)	1
Ropa interior térmica	1 par
Calientamanos	1 juego
Gafas de sol	1
Silbato	1
Taza	1

<sup>11</sup> EV: "envasado al vacío".

## **11.5 Botes salvavidas**

11.5.1 Todos los botes salvavidas deberían ser de un tipo total o parcialmente cerrado a fin de ofrecer protección adecuada frente a las condiciones ambientales de navegación previstas.

11.5.2 La capacidad de los botes salvavidas debería determinarse con respecto a su funcionamiento, facilidad de acceso, número de asientos y espacio total, teniendo en cuenta las necesidades del personal con la indumentaria polar adecuada.

11.5.3 Todo hielo que se acumule en los botes salvavidas y en el equipo de puesta a flote debería retirarse periódicamente para garantizar que la puesta a flote pueda efectuarse fácilmente en caso de necesidad. Cerca de los botes salvavidas debería disponerse de un mazo para romper el hielo.

11.5.4 Todos los motores de los botes salvavidas deberían estar equipados con medios para garantizar su arranque inmediato a la temperatura mínima de funcionamiento prevista.

11.5.5 El combustible de los motores de los botes salvavidas debería ser apropiado para la temperatura mínima de funcionamiento prevista.

11.5.6 El agua potable debería almacenarse en envases que permitan su dilatación debida al congelamiento.

11.5.7 Debería considerarse la necesidad de prever raciones de emergencia complementarias, para hacer frente al elevado gasto de energía en el medio ambiente polar.

## **11.6 Balsas salvavidas**

11.6.1 Todo hielo acumulado debería retirarse periódicamente de las balsas salvavidas, cunas y equipo de puesta a flote para garantizar que la puesta a flote y el inflado puedan efectuarse fácilmente cuando sea necesario. Cerca de las balsas salvavidas debería disponerse de un mazo para romper el hielo.

11.6.2 A bordo, en un espacio caldeado cerca de las balsas salvavidas, debería haber bombas de inflado manuales cuya eficacia haya quedado demostrada a las temperaturas atmosféricas previstas.

11.6.3 Para el inflado de los equipos salvavidas debería utilizarse aire u otro gas cuya eficacia a bajas temperaturas haya quedado demostrada, de conformidad con las condiciones ambientales de servicio.

11.6.4 Debería considerarse la necesidad de prever raciones de emergencia complementarias, para hacer frente al elevado gasto de energía en el medio ambiente polar.

## **11.7 Protección contra los animales salvajes**

11.7.1 Debería considerarse la necesidad de protegerse de los animales salvajes en zonas en las que es probable que se produzcan encuentros.

## **CAPÍTULO 12** **APARATOS NÁUTICOS**

### **12.1 Aplicación**

Cabe señalar que las disposiciones prescritas en el presente capítulo no deberán considerarse una adición a las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS. Todo equipo ya instalado o que se lleve a bordo en cumplimiento de las prescripciones del capítulo antedicho podrá considerarse parte del complemento de equipo recomendado que se especifica en el presente capítulo. A menos que en el presente capítulo se indique lo contrario, las normas de funcionamiento y otras orientaciones relativas a los equipos y sistemas aquí mencionados deberían aplicarse de conformidad con lo dispuesto en el capítulo V del Convenio SOLAS, enmendado.

### **12.2 Compases**

12.2.1 Las variaciones magnéticas en latitudes altas pueden dar lecturas poco fiables de los compases magnéticos.

12.2.2 En latitudes altas, los girocompases pueden resultar inestables, y tal vez sea necesario desconectarlos.

12.2.3 Las compañías deberían asegurarse de que sus sistemas de facilitación de rumbos de referencia son apropiados para las zonas y modalidades de explotación previstas y de que se ha prestado la debida consideración a los posibles efectos mencionados en los párrafos 12.2.1 y 12.2.2. Para las operaciones en aguas polares, los buques deberían estar equipados al menos con un girocompás y debería considerarse la necesidad de instalar un compás satelitario o medios alternativos.

### **12.3 Medición de la velocidad y la distancia**

12.3.1 Todos los buques deberían estar equipados con dos dispositivos de medición de la velocidad y la distancia como mínimo. Cada uno de estos dispositivos debería funcionar según un principio diferente, a fin de que puedan indicar tanto la velocidad a través del agua como con respecto al fondo.

12.3.2 Los dispositivos de medición de la velocidad y la distancia deberían dar, en cada puesto de órdenes de maniobra, una lectura de la velocidad al menos una vez por segundo.

12.3.3 Los sensores de los dispositivos de medición de la velocidad y la distancia no deberían sobresalir por debajo del casco y deberían estar instalados de modo que estén protegidos de los daños que pueda causar el hielo.

### **12.4 Dispositivos de ecosonda**

Todos los buques deberían estar equipados, como mínimo, con dos dispositivos de ecosonda independientes que facilitarán una indicación de la profundidad del agua por debajo de la quilla. Debería tenerse en cuenta la posibilidad de que el hielo cause interferencias o dañe cualquier dispositivo proyectado para funcionar por debajo de la línea de flotación.

## **12.5 Instalaciones de radar**

12.5.1 Todos los buques deberían estar equipados, como mínimo, con dos sistemas de radar de funcionamiento independiente, uno de los cuales debería funcionar en la gama de frecuencias de 3 GHz (10 cm, banda S).

12.5.2 Los sistemas de punteo radar que se instalen deberían poder funcionar en las modalidades de estabilización con respecto al agua y estabilización con respecto al fondo.

## **12.6 Sistemas electrónicos de determinación de la situación y cartas náuticas electrónicas**

12.6.1 Todos los buques deberían estar equipados con un sistema electrónico de determinación de la situación.

12.6.2 Debería instalarse un sistema satelitario (GPS, GLONASS, o equivalente) en todos los buques que tengan previsto navegar por zonas situadas fuera del área de cobertura fiable de un sistema terrestre hiperbólico.

12.6.3 Los sistemas descritos en los párrafos 12.6.1 y 12.6.2 deberían proporcionar datos que permitan la representación continua de la velocidad del buque mediante un dispositivo de medición de la velocidad y la distancia con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 12.3, y el rumbo del buque mediante un compás con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 12.2.

12.6.4 Cuando los haya, los sistemas electrónicos de cartas náuticas deberían poder utilizar los datos con respecto a la situación que proporcionen los sistemas en cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos 12.6.1 y 12.6.2.

## **12.7 Sistema de identificación automática (SIA)**

Todos los buques deberían contar con un sistema de identificación automática (SIA).

## **12.8 Indicadores del ángulo de metida del timón**

12.8.1 Los buques que tengan más de un timón de accionamiento independiente deberían estar provistos de indicadores independientes del ángulo de metida de cada timón.

12.8.2 Los buques que carezcan de timón deberían estar provistos de un indicador de la orientación del empuje direccional.

## **12.9 Proyectores y señales visuales**

12.9.1 Todos los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo deberían estar equipados, como mínimo, con dos proyectores apropiados, que deberían poder accionarse desde los puestos de órdenes de maniobra.

12.9.2 Los proyectores descritos en el párrafo 12.9.1 deberían estar instalados de modo que, en la medida de lo posible, ofrezcan una iluminación adecuada, en todas las direcciones, para atracar, ciar o efectuar un remolque de emergencia.

12.9.3 Los proyectores descritos en el párrafo 12.9.1 deberían estar equipados con un medio adecuado de descongelamiento a fin de que se puedan orientar adecuadamente.

12.9.4 Todos los buques que participen en una operación escoltada de más de un buque, siguiendo una vía de navegación abierta en los hielos, deberían estar equipados con una luz roja de destellos, de encendido manual, visible desde popa, que indique cuándo se detiene el buque, y que debería poder ponerse en funcionamiento desde cualquier puesto de órdenes de maniobra. La luz de destellos debería tener un alcance luminoso de al menos dos (2) millas marinas. El color y la frecuencia de la luz de destellos deberían ajustarse a las normas del Reglamento de Abordajes. Los sectores de visibilidad horizontal y vertical de la luz de destellos deberían ser los especificados para las luces de alcance en el Reglamento de Abordajes.

## **12.10 Medios para mejorar la visibilidad**

12.10.1 Todos los buques deberían contar con medios apropiados para eliminar el hielo de un número suficiente de ventanas de los puestos de órdenes de maniobra a fin de que la visión a proa y a popa no esté obstaculizada.

12.10.2 Las ventanas a las que se hace referencia en el párrafo 12.10.1 deberían estar equipadas con medios eficaces para limpiar desde el exterior el hielo derretido, la lluvia congelante, la nieve, la niebla y los rociones, y desde el interior la condensación que se pueda acumular. Los mecanismos de los medios mecánicos utilizados para hacer desaparecer la humedad de la cara exterior de las ventanas deberían estar protegidos contra las heladas o la acumulación de hielo que pudiera impedir su correcto funcionamiento.

12.10.3 Todas las personas que participen en las maniobras del buque deberían disponer de protección adecuada contra el deslumbramiento por exposición directa al sol y su reverberación.

12.10.4 Todos los indicadores mediante los que se facilite información en los puestos de órdenes de maniobra deberían estar equipados con medios que permitan regular la iluminación de modo que la lectura de los mismos esté garantizada en todas las condiciones operacionales.<sup>12</sup>

## **12.11 Equipo de recepción de cartas meteorológicas y de hielos**

12.11.1 Todos los buques deberían contar con equipo capaz de recibir cartas meteorológicas y cartas de hielos.

12.11.2 Todos los buques que naveguen en aguas polares deberían contar con equipo que pueda recibir y presentar visualmente imágenes de los hielos.

---

<sup>12</sup> Véanse las Normas de funcionamiento para la presentación de información náutica en las pantallas de navegación de a bordo, adoptadas mediante la resolución MSC.191(79).

## PARTE C

### OPERACIONES

#### CAPÍTULO 13 MEDIOS DE SERVICIO

##### 13.1 Documentación

Todos los buques que naveguen en aguas polares deberían llevar permanentemente a bordo un manual de operaciones del buque y un manual de formación, según proceda, para todos los pilotos de hielos, como se especifica en el párrafo 13.3.

##### 13.2 Control de las operaciones del buque

13.2.1 El buque no debería prestar servicio más allá de las peores condiciones previstas y de las limitaciones de proyecto, que deberían incluirse en las directrices operacionales.

13.2.2 Todos los buques de pasaje que naveguen en aguas polares deberían tener en cuenta la distancia a la que se encuentran los medios de búsqueda y salvamento, así como las Orientaciones mejoradas sobre la planificación para contingencias en buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR (MSC.1/Circ.1184).

##### 13.3 Manuales de operaciones y de formación

###### *Manual de operaciones*

13.3.1 En el manual de operaciones, o manual suplementario en el caso de los buques que normalmente no presten servicio en aguas polares, debería constar por lo menos la siguiente información sobre cuestiones directamente relacionadas con las operaciones en dichas aguas. Con respecto a los planes de emergencia en caso de que el buque sufra averías a causa del hielo, el manual debería ajustarse a las directrices elaboradas por la Organización:<sup>13</sup>

###### *Servicio normal*

- .1 datos principales del buque;
- .2 procedimientos y limitaciones de carga, incluidas las recomendaciones aplicables en contra del transporte de contaminantes en tanques y compartimientos adyacentes al casco, el peso máximo de utilización, la posición del centro de gravedad y la distribución de la carga necesaria para navegar en aguas polares;
- .3 indicación de las modificaciones de los procedimientos normales de uso del equipo de radiocomunicaciones y de las ayudas a la navegación, aplicables a las operaciones en aguas árticas y antárticas;

---

<sup>13</sup> Véanse las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo adoptadas mediante la resolución A.852(20).



- .4 limitaciones operacionales del buque y los sistemas esenciales en las condiciones de hielo y las temperaturas que se prevean;
- .5 procedimientos para la planificación del viaje que tengan en cuenta las condiciones de hielo que se prevean;
- .6 desviaciones de los procedimientos operativos normalizados en relación con el funcionamiento de sistemas de propulsión y máquinas auxiliares, los sistemas de telemando y de alerta y los sistemas electrónicos y eléctricos, necesarias para la navegación en aguas polares;

#### *Gestión de riesgos*

- .7 desviaciones de los procedimientos normalizados de lucha contra averías necesarias para la navegación en aguas polares cubiertas de hielo;
- .8 procedimientos de evacuación al agua, al hielo o a una combinación de ambos, teniendo debidamente en cuenta lo dispuesto en el capítulo 11 de las presentes Directrices;
- .9 información relativa al gobierno del buque determinada de conformidad con el capítulo 16 de las presentes Directrices (Protección ambiental y lucha contra averías);
- .10 velocidades y cargas máximas de remolque, cuando proceda;
- .11 procedimientos para comprobar la integridad de la estructura del casco;
- .12 descripción y funcionamiento del equipo de detección y extinción de incendios en el entorno polar;
- .13 pormenores derivados de las normas del capítulo 3 de las presentes Directrices (Compartimentado y estabilidad) que puedan ser de utilidad práctica para la tripulación en caso de emergencia; y
- .14 orientación que refleje los resultados de los informes de análisis sobre los riesgos, fallos o averías, elaborados durante el historial de servicio del buque, así como sus características y limitaciones de proyecto.

#### ***Manual de formación***

13.3.2 El manual de formación debería abarcar todos los aspectos de las operaciones del buque en aguas polares que se enumeran a continuación, además de otros datos conexos que la Administración considere necesarios:

- .1 las Directrices para buques que naveguen en aguas polares;
- .2 reconocimiento de hielos;

- .3 navegación entre hielos; y
- .4 operaciones escoltadas.

Las instrucciones para los ejercicios y las instrucciones para los casos de emergencia que se detallan en la sección 13.4 deberían figurar como anexos en el manual.

13.3.3 La compañía debería cerciorarse de que toda documentación adicional mencionada en el manual de formación que sea necesaria para facilitar una comprensión plena del contenido de dicho manual se encuentra a bordo del buque siempre que navegue en aguas polares.

#### **13.4 Ejercicios e instrucciones en caso de emergencia**

13.4.1 Las instrucciones y el manejo de los dispositivos y sistemas de evacuación del buque, de lucha contra incendios y de lucha contra averías a bordo, deberían incluir la formación pertinente de los tripulantes insistiendo en las modificaciones de los procedimientos normales necesarias para navegar en aguas polares.

##### **13.4.2 Evacuación**

13.4.2.1 Los ejercicios de evacuación que realicen los miembros de la tripulación deberían ser variados de manera que se simulen diferentes situaciones de emergencia, incluida la evacuación al agua, sobre hielo, o una combinación de ambas, si se estima oportuno.

13.4.2.2 Todo ejercicio de evacuación con embarcaciones debería incluir:

- .1 ejercicios prácticos de control de los pasajeros con bajas temperaturas, según proceda;
- .2 comprobación de que todo el personal lleva la indumentaria idónea;
- .3 utilización de los trajes de inmersión o de la indumentaria de protección térmica por parte de los tripulantes a los que corresponda;
- .4 comprobación de la iluminación de emergencia para la reunión de pasajeros y tripulantes y el abandono del buque; y
- .5 instrucciones sobre el uso de los dispositivos de salvamento del buque y sobre supervivencia en el mar, en el hielo o en una combinación de ambos, según proceda.

13.4.2.3 Los ejercicios con botes de rescate deberían realizarse en la medida que sea razonable y factible, prestando la debida consideración al peligro que entraña la puesta a flote en aguas polares cubiertas de hielo.

13.4.2.4 Podrá impartirse instrucción por separado sobre las diferentes partes del sistema de salvamento del buque, pero todo el equipo y los dispositivos de salvamento del buque deberían haberse cubierto en el plazo de un mes en los buques de pasaje y de dos meses en los buques de carga. Cada tripulante debería recibir instrucción sobre los siguientes aspectos, aunque no necesariamente sólo sobre ellos:

- .1 problemas producidos por el shock frío, hipotermia, administración de primeros auxilios en caso de hipotermia y otros procedimientos pertinentes de primeros auxilios;<sup>14</sup> y
- .2 instrucciones especiales necesarias para el uso de los dispositivos de salvamento del buque con mal tiempo y mala mar, en el hielo, o en una combinación de agua y capa de hielo.

### **13.4.3 *Ejercicios de lucha contra incendios***

13.4.3.1 Las hipótesis de los ejercicios de extinción de incendios deberían variar cada semana de manera que se simulen situaciones de emergencia en diferentes compartimientos del buque, haciendo el correspondiente hincapié en aquellas modificaciones del procedimiento normal que resulten necesarias para las operaciones en aguas polares y con bajas temperaturas.

13.4.3.2 Todo ejercicio de lucha contra incendios debería incluir los elementos exigidos en el Convenio SOLAS, además de otros elementos que resulten necesarios debido al entorno polar.

### **13.4.4 *Lucha contra averías***

Las hipótesis de los ejercicios de lucha contra averías deberían variar cada semana de manera que se simulen situaciones de emergencia en función de diferentes averías, insistiendo en las condiciones resultantes de las operaciones en aguas polares.

### **13.4.5 *Equipos de supervivencia***

13.4.5.1 Cuando el buque lleve EIS y/o ECS, se dispondrá de equipos suplementarios a efectos de formación y demostración de su uso, de conformidad con lo establecido en el párrafo 11.3.3.

13.4.5.2 El equipo utilizado para la formación se mantendrá en buen estado. Deberían llevarse a bordo enseres de costura y material de repuesto (botones, cordones de zapatos, etc.) para efectuar reparaciones de poca importancia de las prendas de los equipos para formación.

13.4.5.3 Deberían realizarse inspecciones de los EIS y ECS, como mínimo, una vez al año.

---

<sup>14</sup> Véase la Guía para la supervivencia en aguas frías (MSC.1/Circ.1185).

## **CAPÍTULO 14 DOTACIÓN**

### **14.1 Generalidades**

14.1.1 En la contratación de los tripulantes de todos los buques que naveguen en aguas polares deberían tenerse en cuenta las normas estipuladas en el presente capítulo, así como la relativa ausencia de países costeros y de infraestructura de apoyo de la que se pueda disponer en caso de necesitar asistencia.

14.1.2 Se debería contar con pilotos de hielos, como se especifica en el capítulo 1.

14.1.3 Todos los oficiales y tripulantes del buque deberían familiarizarse con las técnicas de supervivencia a bajas temperaturas mediante formación o estudio personal del material didáctico o las publicaciones pertinentes sobre las medidas que se indican en la sección 13.4.

14.1.4 Los oficiales de puente y de máquinas del buque deberían tener formación en las operaciones de buques en aguas cubiertas de hielo.

### **14.2 Titulación y formación del piloto de hielos**

El piloto de hielos debería disponer de pruebas documentales de que ha cursado y aprobado un programa de formación sobre navegación entre hielos<sup>15</sup>. Dicho programa de formación debería proporcionar los conocimientos, comprensión y competencia necesarios para gobernar un buque en aguas polares cubiertas de hielo, y en particular el reconocimiento de la formación de hielo y sus características, las indicaciones de hielos, la maniobra entre hielos, el uso de los pronósticos, atlas y códigos de hielos, los esfuerzos del casco causados por el hielo, las operaciones escoltadas entre hielos, las operaciones rompehielos y los efectos de la acumulación de hielo en la estabilidad de los buques. Las cualificaciones de los pilotos de hielos deberían incluir pruebas documentales de que ha completado la formación práctica oportuna, que puede incluir formación con simuladores.

## **CAPÍTULO 15 EQUIPO DE EMERGENCIA**

### **15.1 Equipo médico**

15.1.1 Todos los buques deberían estar dotados de un número suficiente de botiquines y equipo de primeros auxilios con un contenido adecuado al lugar en que se lleven a bordo y conforme con las disposiciones reconocidas sobre los riesgos que corre el personal en tales emplazamientos.

15.1.2 Teniendo en cuenta la naturaleza del viaje, las operaciones del buque y la capacidad de comunicarse y obtener a tiempo asistencia médica o efectuar una evacuación médica, la exención de contar con determinado equipo médico, medicinas e instalaciones podrá considerarse poco razonable o innecesaria.

15.1.3 Las tripulaciones que realicen operaciones en aguas polares deberían contar con el equipo y la formación adecuados para evacuar sin riesgos a una persona en caso de urgencia médica.

---

<sup>15</sup> Véase el curso modelo sobre navegación entre hielos que elaborará la Organización.

## **15.2 Reservas**

15.2.1 Debería prestarse consideración especial a las reservas de combustible y lubricantes, habida cuenta del efecto del hielo espeso sobre el consumo de combustible.

15.2.2 Los buques de una sola hélice pueden requerir especial consideración (duplicación) en zonas alejadas donde las condiciones incrementan el riesgo de avería de las piezas de las máquinas.

## **15.3 Equipo de lucha contra averías y de reparaciones**

15.3.1 Todos los rompehielos y buques de las clases polares 1 a 5 deberían llevar a bordo el equipo de emergencia siguiente:

- .1 equipo portátil de corte y soldadura por gas, con una reserva de material fungible; y
- .2 bomba portátil electrosumergible con una capacidad de 100 toneladas/hora, con un juego de mangueras.

15.3.2 Cuando las hélices sean de palas independientes, debería considerarse la necesidad de llevar palas de respeto y el equipo que permita desmontarlas y cambiarlas.

## **PARTE D**

### **PROTECCIÓN AMBIENTAL Y LUCHA CONTRA AVERÍAS**

#### **CAPÍTULO 16**

### **PROTECCIÓN AMBIENTAL Y LUCHA CONTRA AVERÍAS**

#### **16.1 Generalidades**

16.1.1 Las siguientes disposiciones con respecto al equipo de protección ambiental y de lucha contra averías se formulan teniendo debidamente en cuenta la falta de instalaciones receptoras de desechos y de instalaciones de reparación, las limitaciones en cuanto a las comunicaciones, los riesgos excepcionales para la navegación y el medio ambiente, y la capacidad limitada de intervención de los servicios de asistencia disponibles en aguas polares.

16.1.2 Los procedimientos para la protección del medio ambiente en las operaciones normales deberían incluirse en el manual de operaciones del buque descrito en el capítulo 13, y los procedimientos para casos de accidente en el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) conforme a las prescripciones del Convenio MARPOL. Tales procedimientos deberían tener en cuenta específicamente la lejanía y otros factores ambientales propios de las aguas árticas y antárticas.

16.1.3 Como se especifica en el capítulo 13, los tripulantes deberían recibir formación y realizar ejercicios que incluyan los procedimientos de protección ambiental y de lucha contra averías.

## **16.2 Equipo y materiales**

16.2.1 Todos los buques que naveguen en aguas polares deberían estar equipados adecuadamente y sus tripulaciones deberían contar con la debida formación para luchar eficazmente contra las averías y efectuar reparaciones del casco de poca importancia.

16.2.2 Todos los buques deberían poder contener y limpiar derrames de poca importancia en cubierta y contener los pequeños derrames por la borda. En el SOPEP se debería incluir un inventario del equipo destinado a la contención y limpieza junto con orientaciones para su uso seguro y directrices para ayudar a determinar cuándo dicho uso está justificado. El SOPEP también debería establecer las responsabilidades del personal en cuanto al despliegue, la supervisión y el mantenimiento del equipo y facilitar la formación de la tripulación en cuanto a su uso.

16.2.3 En la medida de lo posible, el equipo de lucha contra averías provisto, conforme a lo dispuesto en el párrafo 16.2.1, debería ser suficiente para poder efectuar la reparación temporal de una brecha de poca importancia en el casco, o adoptar medidas preventivas para impedir que se agrave la avería o la inundación, de modo que el buque pueda dirigirse a un lugar donde se puedan efectuar reparaciones más importantes.

16.2.4 Los rompehielos, y los buques de las clases de navegación polar 1 a 5, inclusive, deberían ir dotados de materiales, herramientas y equipo que permitan realizar reparaciones y luchar contra averías de mayor importancia, según se indica en el capítulo 15.

16.2.5 Las mangueras y tuberías flexibles deberían ser de materiales que conserven características de resistencia y elasticidad suficientes a la mínima temperatura operacional prevista.

16.2.6 Todas las mangueras empleadas para el transbordo de un buque a otro o el trasvase a tierra deberían tener una conexión a los acoplamientos resistente y eficiente para reducir al mínimo la posibilidad de contaminación debida a un fallo de la misma. Los acoplamientos entre secciones de manguera deberían poder enclavarse con seguridad para impedir que se puedan desconectar inadvertidamente.

## **16.3 Procedimientos para la protección del medio ambiente durante las operaciones normales**

Los procedimientos para la protección del medio ambiente durante las operaciones normales deberían reflejar las reglas y normas nacionales e internacionales aplicables, así como las mejores prácticas del sector en cuanto a descargas operacionales y emisiones procedentes de los buques, el uso de aceites pesados, las estrategias para la gestión del agua de lastre, la utilización de sistemas antiincrustantes y otras medidas conexas.

\*\*\*

**ANEXO 19****PROYECTO DE REGLA DEL CONVENIO SOLAS SOBRE LA PROTECCIÓN CONTRA LA CORROSIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS****CAPÍTULO II-1  
CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, SUBDIVISIÓN Y ESTABILIDAD,  
INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS****PARTE A-1  
ESTRUCTURA DE LOS BUQUES****Regla 3-[11]  
Protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos  
de los petroleros para crudos**

1 El párrafo 3 se aplicará a los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:

- .1 cuyo contrato de construcción se adjudique el *[fecha de entrada en vigor]* o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla se coloque, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el *[fecha de entrada en vigor]*, o posteriormente; o
- .3 cuya entrega tenga lugar el *[fecha de entrada en vigor]* o posteriormente.

2 El párrafo 3 no se aplicará a los buques de carga combinados, tal como se definen éstos en la regla 1 del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, ni a los buques tanque quimiqueros, tal como se definen éstos en la regla 1 del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78. A los efectos de la presente regla, los buques tanque quimiqueros incluirán igualmente los buques tanque quimiqueros certificados para transportar hidrocarburos.

3 Todos los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos:

- .1 se revestirán durante la construcción del buque de conformidad con lo dispuesto en la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC...(...), según sea enmendada por la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al anexo, con excepción del capítulo I; o

.2 se protegerán con otros medios de protección contra la corrosión o utilizando material resistente a la corrosión para mantener la integridad estructural requerida durante 25 años con arreglo a lo dispuesto en la Norma de rendimiento de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC...(...), según sea enmendada por la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al anexo, con excepción del capítulo I.

4 La Administración podrá eximir a un petrolero para crudos del cumplimiento de las prescripciones del párrafo 3 para permitir que se utilicen prototipos innovadores como alternativa al sistema de revestimiento especificado en el párrafo 3.1, con carácter experimental, a condición de que dichos prototipos se sometan a unos controles adecuados, a evaluaciones periódicas y al reconocimiento de la necesidad de adoptar medidas correctivas inmediatas si el sistema falla o parece fallar. Dicha exención se registrará en un certificado de exención.

5 La Administración podrá eximir a un petrolero para crudos del cumplimiento de las prescripciones del párrafo 3, si el buque está construido para que se dedique exclusivamente al transporte y la manipulación de cargas que no provoquen corrosión\*. Dicha exención y las condiciones para las que se concede se registrarán en un certificado de exención."

\*\*\*

---

\* Véanse las directrices que elaborará la Organización.



**ANEXO 20****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR  
RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO  
DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN, 2007  
(RESOLUCIÓN A.997(25))**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN:

- a) la adopción por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de 1988, del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, que introdujeron, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, respectivamente;
- b) la adopción, mediante la resolución MEPC.39(29), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78);
- c) la adopción, mediante la resolución MEPC.132(53), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- d) la adopción, mediante las resoluciones que se citan a continuación, de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los siguientes instrumentos:
  - i) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), (resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58));
  - ii) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) (resolución MSC.17(58)); y
  - iii) el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) (resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58)),

RECORDANDO ADEMÁS que, mediante la resolución A.997(25), adoptó las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007, con objeto de ayudar a los Gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar nuevamente las Directrices para efectuar reconocimientos a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados anteriormente que han entrado en vigor tras la aprobación de la resolución A.997(25),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 86º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino [en su 59º] periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos que efectúen los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI a que sigan las disposiciones de las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos que figuran en el anexo;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometidas a examen las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que exponga en el sitio en la Red de la Organización una versión de trabajo refundida de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2009.

## ANEXO

### ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN, 2007

El texto suprimido de las Directrices aparece tachado y las adiciones o modificaciones, en subrayado.

1 Las siguientes son enmiendas a la sección **Generalidades – 1 Introducción:**

1.1.2 Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966), modificado ~~y enmendado~~ por su Protocolo de 1988 (Convenio de Líneas de Carga 66/88/04);

1.2 Las presentes Directrices contienen enmiendas a los instrumentos reglamentarios que han entrado en vigor hasta el 31 de diciembre de 2009: (véase el apéndice 1):

1.4.2 [La enmienda no afecta al texto español];

2 Las siguientes son enmiendas a la sección **Generalidades – 4 Descripción de los distintos tipos de reconocimiento:**

4.1.1.1 El reconocimiento inicial, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.1), debe efectuarse antes de que el buque entre en servicio, o cuando un nuevo instrumento se aplica a un buque existente, y se expida por primera vez el certificado correspondiente.

4.1.2.1 El reconocimiento inicial ~~antes de que el buque entre en servicio~~ debe consistir en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de asegurarse de que cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y de que la estructura, las máquinas y el equipo son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

4.6.2.1 La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes (véase 5.1) debe consistir en un examen que permita asegurarse de que el estado de éstos es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque<sup>1</sup>.

3 Las siguientes son enmiendas a los últimos cinco renglones del texto inglés de la sección **Generalidades – 5.2 Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior a cinco años:**

"en virtud del Convenio SOLAS 74/88/04, regla I/14 b) ii); Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 19 2) b); MARPOL 90/04, Anexo I, regla 10.2.2; MARPOL 90/04, Anexo II, regla 10.2.2; MARPOL, Anexo ~~V~~ IV, regla 8.2.2; MARPOL, Anexo VI

<sup>1</sup> Véase la circular MSC.1/Circ.1223: "Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones".

regla 9 2) b); Código CIQ 83/90/04, párrafo ~~1.5.6.6.2~~ 1.5.6.2.2; Código CIG 83/90/04, párrafo 1.5.6.2.2, y el Código CGrQ 85/90/00, párrafo 1.6.6.2.2".

4 Las siguientes son enmiendas a la segunda oración de la sección **Generalidades – 5.8 Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón:**

[La enmienda no afecta al texto español.]

5 Las siguientes son enmiendas al último párrafo de la sección **Generalidades - 5.10 Inspección del exterior de la obra viva de los buques de pasaje:**

[La enmienda no afecta al texto español.]

6 Las siguientes son enmiendas a la primera oración de la sección **Generalidades – 5.11 Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas:**

"El reconocimiento de las ~~instalación~~ instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debe llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente y que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico".

7 Las siguientes son enmiendas a la última oración de la sección **Generalidades – 5.12 Reconocimiento del sistema de identificación automática (SIA):**

~~"El reconocimiento radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda efectuar todas las mediciones prescritas en las presentes Directrices~~  
El reconocimiento del sistema de identificación automática se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda efectuar todas las mediciones prescritas en las Directrices para la prueba anual del Sistema de Identificación Automática (SIA) (MSC.1/Circ.1252) y de conformidad con las mismas".

8 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA – 1.1 Reconocimientos iniciales:**

(EI) 1.1.1.3 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17) (Código CGrQ, capítulo III, parte E);

(EI) 1.1.1.8 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7) (Código CGrQ, capítulo III, parte E);

- (EI) 1.1.1.11*bis* comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);
- (EI) 1.1.1.21 [La enmienda no afecta al texto español];
- (EI) 1.1.1.24*bis* comprobar la disponibilidad y especificaciones del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (SOLAS 04, regla V/19-1);
- (EI) 1.1.3.3 examinar los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17) (Código CGrQ, capítulo III, parte E);
- (EI) 1.1.3.8 examinar el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 4 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7) (Código CGrQ, capítulo III, parte E);
- (EI) 1.1.3.14 examinar cada una de las embarcaciones de supervivencia y su equipo. Verificar que la masa de las balsas salvavidas provistas no exceda de 185 kg para facilitar su traslado de una banda a otra (SOLAS 74/88 regla III/31; Código IDS secciones 2.5, 3.1 a 3.3 y 4.1 a 4.9) (SOLAS 74/00, regla III/31.1);
- (EI) 1.1.3.17 examinar cada uno de los botes de rescate y su equipo. En el caso de los botes de rescate inflables, confirmar que se han estibado completamente inflados (SOLAS 74/88, reglas III/14 y 31, y Código IDS, secciones 2.5, 5.1 y 6.1);
- (EI) 1.1.3.25 [La enmienda no afecta al texto español];
- (EI) 1.1.3.28.13 el dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, ~~así como al registrador de datos de la travesía;~~
- (EI) 1.1.3.30 [La enmienda no afecta al texto español];
- (EI) 1.1.3.31*bis* comprobar que se lleva a bordo un informe válido sobre las pruebas de conformidad del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (SOLAS 04, regla V/19-1);
- (EI) 1.1.4.1 [La enmienda no afecta al texto español];
- (EI) 1.1.5.6 confirmar que se dispone de un manual de formación y de medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento y que están disponibles en el idioma de trabajo del buque (SOLAS 74/00, regla III/35).

9 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA – 1.2 Reconocimientos anuales:**

- (EA) 1.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
- (EA) 1.2.1.23 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento y que están disponibles ~~a bordo~~ en el idioma de trabajo del buque (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (EA) 1.2.1.32 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;
- (EA) 1.2.2.3 confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas de todo aparato de respiración autónomo prescrito, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17) (Código CGrQ, capítulo III, parte E);
- (EA) 1.2.2.8 examinar los sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7) (Código CGrQ, capítulo III, parte E);
- (EA) 1.2.2.15bis Verificar que la masa de las balsas salvavidas provistas no exceda de 185 kg para facilitar su traslado de una banda a otra (SOLAS 74/00, regla III/31.1)
- (EA) 1.2.2.16 comprobar que las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se han sometido a inspecciones periódicas y que se han renovado en caso necesario en los últimos cinco años ~~comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años~~ (SOLAS 74/00, regla III/20);
- (EA) 1.2.2.17 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se ~~comprobará~~ Comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga ~~de los botes salvavidas y de rescate, incluidos los mecanismos de suelta de los botes salvavidas de caída libre y los ganchos de suelta automática de las balsas salvavidas de pescante~~

han sido objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 20 y 31, y Código IDS, sección 6.1);

- (EA) 1.2.2.18 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo. En el caso de los botes de rescate inflables, confirmar que se han estibado completamente inflados (SOLAS 74/88 regla III/14, 31, y Código IDS, secciones 2.5, 5.1 y 6.1);
- (EA) 1.2.2.26 [La enmienda no afecta al texto español];
- (EA) 1.2.2.29 comprobar el despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2, y Código IDS, sección 6.2.2.2);
- (EA) 1.2.2.31bis comprobar que se lleva a bordo un informe válido sobre las pruebas de conformidad del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, si se dispone de uno (SOLAS 04, regla V/19-1);

10 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 –2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA – 2.1 Reconocimientos iniciales:**

- (CI) 2.1.1.7 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicios, los puestos de control y los espacios de máquinas, así como los sistemas de combustible y de aceite lubricante (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 4.2.2, ~~4.2.2.3~~ 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.2.5, ~~4.4~~, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5 y 17) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 52 (excepto 45 y 51));
- (CI) 2.1.1.8 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-~~24~~/42 a 54);
- (CI) 2.1.1.9 examinar los planos de los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-~~24~~/45);
- (CI) 2.1.1.10 examinar los planos de las instalaciones de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-~~24~~/51);
- (CI) 2.1.1.10bis examinar las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de francobordo (SOLAS 06, regla II-1/15);
- (CI) 2.1.1.11 examinar los planos de las instalaciones para helicópteros en los buques que dispongan de ellas (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-~~24~~/18.8);

- (CI) 2.1.1.18 confirmar que los tanques dedicados a lastre de los petroleros y graneleros disponen de un sistema de protección contra la corrosión (SOLAS 74/04 regla II-1/3-2).
- (CI) 2.1.1.19 examinar, en lo que se refiere a los petroleros y los graneleros, el Manual de acceso a la estructura del buque (SOLAS 74/00/02/04 regla II-1/3-6(4));
- (CI) 2.1.2.5 examinar los planos de los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00/04 regla II-1/3-3);
- (CI) 2.1.2.6 examinar los planos de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00/04 regla II-1/3-4);
- (CI) 2.1.2.7 comprobar el acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros (SOLAS 74/00, regla II-1/12-2) (SOLAS 74/88/92, regla II-1/12-2) (SOLAS 04, regla II-1/3-6);
- (CI) 2.1.1.1 examinar los planos del casco (SOLAS 74/88, reglas II-1/11, 12.1, 14, 18 y 19) (SOLAS 06, reglas II-1/9, 10, 11,12, 16 y 16-1);
- (CI) 2.1.1.2 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);
- (CI) 2.1.1.3 examinar la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23-1 y 25) (SOLAS 06, reglas II-1/5, 5-1 y 19);
- (CI) 2.1.3.1 confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión se pueden accionar por encima de la cubierta de francobordo y que en ese mamparo no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni aberturas de ningún otro tipo (SOLAS 74/88, regla II-1/11) (SOLAS 06, regla II-1/12);
- (CI) 2.1.3.2 confirmar que los mamparos de compartimentado están contruidos de manera que sean estancos hasta la cubierta de francobordo o la línea de margen, según proceda, y que se han sometido a prueba a tal efecto (SOLAS 74/88, regla II-1/14) (SOLAS 06, reglas II-1/10 y 11);
- (CI) 2.1.3.3 confirmar que cada puerta estanca ha sido sometida a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/18) (SOLAS 06, regla II-1/16);
- (CI) 2.1.3.4 confirmar que los medios para accionar las puertas estancas cumplen en general lo prescrito respecto de los buques de pasaje y efectuar las pruebas correspondientes (véase (PaI) 5.1.2.5 a (PaI) 5.1.2.7) (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13-1);



- (CI) 2.1.3.5 confirmar la estanquidad de las cubiertas estancas y los troncos, túneles y conductos de ventilación, sometiéndolos a prueba con una manguera o inundándolos (SOLAS 74/88, regla II-1/19) (SOLAS 06, regla II-1/16-1);
- (CI) 2.1.3.6 confirmar que cada bomba de sentina y los medios de bombeo de sentina instalados en cada compartimiento estanco funcionan eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);
- (CI) 2.1.3.7 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados sobre la cubierta de francobordo funciona eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);
- (CI) 2.1.3.8 realizar una prueba de estabilidad cuando así se prescriba (SOLAS 74/88, regla II-1/22) (SOLAS 06, regla II-1/5);
- (CI) 2.1.3.9 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4, referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26) ~~(SOLAS 74/88, regla II-2.15 (excepto 15.25 15.2.5))~~;
- (CI) 2.1.3.45 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3);
- (CI) 2.1.3.46 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3);
- (CI) 2.1.3.48 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante u otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3);
- (CI) 2.1.3.61bis confirmar que los tanques dedicados a lastre de agua de mar dispuestos en los buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, según proceda, disponen de un sistema de revestimiento que cumple lo estipulado en la resolución MSC.215(82) (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2)
- (CI) 2.1.3.62 confirmar, cuando proceda, la provisión de medios de acceso a los espacios de carga y otros espacios de los petroleros y los graneleros, de conformidad con las disposiciones del Manual de acceso a la estructura del buque (SOLAS 74/00/02/04, regla II-1/3-6);

- (CI) 2.1.4.6 confirmar que los medios de acceso a la proa se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-3);
- (CI) 2.1.4.7 confirmar que los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-4);
- (CI) 2.1.4.8 confirmar, ~~[en relación con los petroleros cuyo contrato de construcción se haya formalizado antes del 1 de julio de 2008]~~ según proceda, que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento duro (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2).
- (CI) 2.1.6.1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23-1) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);
- (CI) 2.1.6.5 confirmar, cuando proceda, en lo que se refiere a los petroleros y los graneleros, que se dispone del Manual de acceso a la estructura del buque (SOLAS 74/00/02/04, regla II-1/3-6.4);
- (CI) 2.1.6.7 Confirmar que se lleva a bordo un expediente técnico del revestimiento examinado por la Administración (SOLAS 74/00/04 regla II-1/3-2)

11 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA – 2.2 Reconocimientos anuales:**

- (CA) 2.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
- (CA) 2.2.1.14 confirmar que se dispone a bordo de información sobre estabilidad, incluida la estabilidad con avería, según proceda, y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23 y 25) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);
- (CA) 2.2.2.3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver (SOLAS 74/88, reglas II-1/11 y 14) (SOLAS 06, reglas II-1/10, 11 y 12);
- (CA) 2.2.2.4 examinar y probar (directamente y por telemando) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/18) (SOLAS 06, regla II-1/16);
- (CA) 2.2.2.4bis examinar los medios para cerrar las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de francobordo (SOLAS 06, regla II-1/15);
- (CA) 2.2.2.5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);

- (CA) 2.2.2.6 confirmar que el drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);
- (CA) 2.2.2.34 en el caso de los buques de carga de casco sencillo con una única bodega, examinar el detector de nivel de agua de la carga y su alarma acústica y visual (SOLAS 74/04, regla II-1/23-3) (SOLAS 06, regla II-1/25);
- (CA) 2.2.1.19bis confirmar que se llevan a bordo las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales;
- (CA) 2.2.1.23 [La enmienda no afecta al texto español];
- (CA) 2.2.1.28 confirmar que se lleva a bordo un expediente técnico del revestimiento, según proceda (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2);
- (CA) 2.2.1.29 confirmar que el mantenimiento del sistema de revestimiento protector está incluido en el plan general de mantenimiento del buque (SOLAS 74/00/04 regla II-1/3-2)
- (CA) 2.2.1.30 comprobar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;
- (CA) 2.2.2.4bis examinar los medios para cerrar las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de francobordo (SOLAS 09, regla II-1/15);
- (CA) 2.2.2.24 [La enmienda no afecta al texto español];
- (CA) 2.2.2.29 confirmar que, desde el último reconocimiento, no se haya instalado a bordo nuevo equipo que contenga asbesto (SOLAS 74/00/04 regla II-1/3-5);
- (CA) 2.2.2.35 confirmar que el sistema de revestimiento de los tanques dedicados a lastre de agua de mar dispuestos en los buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, según proceda, se somete a mantenimiento y que el mantenimiento, reparación y renovación parcial del revestimiento se registran en el expediente técnico del revestimiento (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2);
- (CA) 2.2.3.13 examinar los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-3);
- (CA) 2.2.3.14 examinar los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00/04, regla II 1/3-4);
- (CA) 2.2.3.15 confirmar que el sistema de protección contra la corrosión utilizado en los tanques dedicados a agua de lastre de los petroleros y graneleros, según proceda, se somete a mantenimiento (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2);
- (CA) 2.2.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.

(CIn) 2.3.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3-1.

(CR) 2.4.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3-1.

12 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA – 2.4 Reconocimientos de renovación:**

(CR) 2.4.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los graneleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en las disposiciones de (CI) 2.1.3.63-1 las disposiciones de (CI) 2.1.3.63 y 2.1.3.64.

(CR) 2.4.6-5-1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

13 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA – 4.1 Reconocimientos iniciales:**

(RI) 4.1.1 [Esta modificación no afecta al texto español];

(RI) 4.1.2.12 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:

(RI) 4.1.2.18.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) 4.1.2.10.3 [Esta modificación no afecta al texto español];

(RI) 4.1.2.14.2 [Esta modificación no afecta al texto español];

(RI) 4.1.2.15.2 [Esta modificación no afecta al texto español];

(RI) 4.1.2.16.2 [Esta modificación no afecta al texto español];

14 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – (R) Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga:**

(RP) 4.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;

(RP) 4.2.1.19 confirmar la disponibilidad del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;

15 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA – 4.3 Reconocimientos de renovación:**

(RR) 4.3.2 [Esta modificación no afecta al texto español.]

16 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 – 5 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE – 5.1 Reconocimientos iniciales:**

(PaI) 5.1.1.1 examinar el compartimentado y la estabilidad (SOLAS 74/88/95, reglas II-1/4 a 8, 8-1, 8-2, 8-3, 13 y 16) (SOLAS 06, reglas II-1/8,8-1, 14 y 18);

(PaI) 5.1.1.2 examinar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9) (SOLAS 06, reglas II-1/20);

(PaI) 5.1.1.3 examinar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas de los mismos, incluida la disposición y los medios de accionamiento de las puertas estancas (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14 y 15) (SOLAS 06, reglas II-1/10, 11, 12 y 13);

(PaI) 5.1.1.4 examinar la disposición de los dobles fondos (SOLAS 74/88, regla II-1/12) (SOLAS 06, reglas II-1/9);

(PaI) 5.1.1.5 examinar las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen o de la cubierta de cierre, según proceda, la construcción de las puertas estancas, portillos, cubiertas estancas, troncos estancos, etc., y la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen o de la cubierta de cierre, según proceda (SOLAS 74/88, reglas II-1/17, 18, 19 y 20) (SOLAS 06, reglas II-1/15, 16, 16-1 y 17);

(PaI) 5.1.1.6 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, reglas II-1/21 y 39) (SOLAS 05, reglas II-1/35-1);

(PaI) 5.1.1.7 examinar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2) (SOLAS 06, reglas II-1/17-1);

(PaI) 5.1.1.17 examinar los planos del sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico y otros medios eficaces de comunicación (SOLAS 74/00, regla II-2/12) (SOLAS 74/88, regla II-2/40) (SOLAS 04, reglas II-2/7,12);

(PaI) 5.1.1.26 [Esta modificación no afecta al texto español];

(PaI) 5.1.1.30bis comprobar la disponibilidad y especificaciones del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (SOLAS 04, regla V/19-1);

- (PaI) 5.1.2.2 confirmar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16) (SOLAS 06, reglas II-1/6, 7, 7-1, 7-2, 7-3, 8, 14, 18);
- (PaI) 5.1.2.3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9) (SOLAS 06, regla II-1/20);
- (PaI) 5.1.2.3bis confirmar que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema de revestimiento aprobado según proceda (SOLAS 74/00/04, regla II 1/3 2);
- (PaI) 5.1.2.4 confirmar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas practicadas en ellos, confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que lo atraviesan se pueden accionar desde más arriba de la cubierta de francobordo y que no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni ninguna otra abertura, confirmar que los demás mamparos, según lo exija el compartimentado del buque, son estancos hasta la cubierta de cierre y verificar la construcción de las puertas estancas y que éstas han sido sometidas a prueba (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18) (SOLAS 06, reglas II-1/10, 11, 12, 13 y 16);
- (PaI) 5.1.2.5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando haya tuberías, imbornales, etc., que atraviesen mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaI) 5.1.2.6 confirmar que en el puente de navegación se dispone de un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que señalen si éstas se hallan abiertas o cerradas, y confirmar que las puertas estancas y sus medios de accionamiento se han instalado de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaI) 5.1.2.7 someter a prueba el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13), y comprobar en particular que:
- (PaI) 5.1.2.8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores se pueden accionar si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13),;
- (PaI) 5.1.2.9 comprobar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que pueda cerrarse a distancia e instalada en mamparos estancos que separen espacios de entrepuente, y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13);

- (PaI) 5.1.2.10 confirmar que se ha colocado un aviso relativo al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba las puertas estancas de accionamiento a motor instaladas en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaI) 5.1.2.11bis confirmar que hay medios para cerrar los portillos y sus tapas, así como los imbornales, las descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaI) 5.1.2.12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas son fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17) (SOLAS 06, regla II-1/15);
- (PaI) 5.1.2.13bis confirmar que los portales y las portas de carga y de aprovisionamiento instalados por debajo de la cubierta de cierre se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc., están provistas de una tapa eficaz; (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaI) 5.1.2.14 confirmar mediante una prueba con manguera o de inundación la estanquidad de las cubiertas y troncos, túneles y conductos de ventilación estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/19) (SOLAS 06, regla II-1/16-1);
- (PaI) 5.1.2.15bis confirmar que hay medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la cubierta de cierre (SOLAS 06, regla II-1/17, 17-1);
- (PaI) 5.1.2.16 confirmar que hay medios de bombeo de sentina y que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);
- (PaI) 5.1.2.17 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 05, regla II-1/35-1);
- (PaI) 5.1.2.18 efectuar una prueba de estabilidad (SOLAS 74/88, regla II-1/22) (SOLAS 06, regla II-1/5);
- (PaI) 5.1.2.19 comprobar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2) (SOLAS 06, regla II-1/17-1);
- (PaI) 5.1.2.19bis confirmar que los medios para supervisar los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada, si se dispone de ellos, son satisfactorios (SOLAS 09, regla II-1/23);
- (PaI) 5.1.2.38 [Esta modificación no afecta al texto español];

- (PaI) 5.1.2.73 confirmar que todos los aspectos de la instalación de la protección estructural contra incendios, incluida la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, los balcones de los camarotes, las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, así como el uso de materiales combustibles, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00/04, reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17 y 20, y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 35);
- (PaI) 5.1.2.86 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo. En el caso de los botes de rescate inflables, confirmar que se han estibado completamente inflados(SOLAS 74/00/04, reglas III/21 y 26.3, Código IDS, sección 5.1 y MSC/Circ.809);
- (PaI) 5.1.2.92 examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y someter a prueba los medios de funcionamiento del sistema de alarma general y verificar que el sistema de alarma general es audible en los espacios de alojamiento y en los que normalmente trabaja la tripulación, así como en las cubiertas expuestas (SOLAS 74/88 regla III/6);
- (PaI) 5.1.2.99 [Esta modificación no afecta al texto español];
- (PaI) 5.1.2.102bis comprobar que se lleva a bordo un informe válido sobre las pruebas de conformidad del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (SOLAS 04, regla V/19-1);
- ~~(PaI) 5.1.2.116~~ ~~examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:~~
- ~~(PaI) 5.1.2.116.1~~ ~~comprobar la función con/sin silenciador;~~
- ~~(PaI) 5.1.2.116.2~~ ~~comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;~~
- ~~(PaI) 5.1.2.116.3~~ ~~comprobar la audibilidad del altavoz;~~
- (PaI) 5.1.2.121 examinar la RLS satelitaria de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
- (PaI) 5.1.3.1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23), (SOLAS 06, reglas II/1/5-1, 19);



- (PaI) 5.1.3.2bis confirmar que se dispone a bordo de información documentada sobre los procedimientos operativos para cerrar y asegurar las aberturas en los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada (SOLAS 06, regla II-1/23);
- (PaI) 5.1.3.4 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas ~~II-1~~ II-2/14.2.2 y 14.3);
- (PaI) 5.1.3.5 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/88, reglas ~~II-1~~ II-2/15.2.3 y 16.2);
- (PaI) 5.1.3.8 confirmar que se dispone de un manual de formación sobre los dispositivos de salvamento y que está disponible en el idioma de trabajo del buque SOLAS 74/00/04, regla III/35);
- (PaI) 5.1.3.24 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorrecalada de 121,5 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite.
- (PaI) 5.1.2.114.3 [Esta modificación no afecta al texto español];
- (PaI) 5.1.2.118.2 [Esta modificación no afecta al texto español];
- (PaI) 5.1.2.119.2 [Esta modificación no afecta al texto español];
- (PaI) 5.1.2.120.2 [Esta modificación no afecta al texto español];
- 17 Las siguientes son enmiendas al **anexo 1 - 5 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE – 5.2 reconocimientos de renovación:**
- (PaR) 5.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
- (PaR) 5.2.1.13bis confirmar que la apertura y el cierre y aseguramiento de los portillos situados por debajo de la cubierta de cierre quedan registrados en el diario de navegación (SOLAS 06, regla II-1/13.22);
- (PaR) 5.2.1.14 confirmar que el cierre de las portas de carga y que la apertura y cierre de cualquier puerta que sea necesario hacer en el mar para utilizar el buque o embarcar y desembarcar pasajeros quedan registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/20-1) (SOLAS 06, regla II-1/22);
- (PaR) 5.2.1.15 confirmar que la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías están fácilmente accesibles (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);

- (PaR) 5.2.1.16 confirmar en el diario de navegación que se mantienen cerradas durante la navegación las aberturas que deben estarlo y que se llevan a cabo los ejercicios e inspecciones de las puertas estancas, etc., (SOLAS 74/88, reglas II-1/24 y 25) (SOLAS 06, reglas II-1/21 y 22);
- (PaR) 5.2.1.16bis confirmar que se dispone a bordo de información documentada sobre los procedimientos operativos para cerrar y asegurar las aberturas en los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada (SOLAS 06, regla II-1/23);
- (PaR) 5.2.1.18 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (PaR) 5.2.1.26 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios en el idioma de trabajo del buque (SOLAS 74/00/04, regla III/35);
- (PaR) 5.2.1.29 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (PaR) 5.2.1.35 confirmar las disposiciones de (PaI) 5.1.3.11 a (PaI) 5.1.3.16;
- (PaR) 5.2.1.40 comprobar que la prueba anual de la radiobaliza satelitaria se ha efectuado y, si procede, que se ha llevado a cabo el mantenimiento en tierra a intervalos que no excedan de cinco años (SOLAS 74/04, regla IV/15);
- (PaR) 5.2.1.42 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;
- (PaR) 5.2.2.2 examinar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16) (SOLAS 06, reglas II-1/8, 14 y 18);
- (PaR) 5.2.2.3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9) (SOLAS 06, regla II-1/20);
- (PaR) 5.2.2.3bis confirmar que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema de revestimiento que cumple lo estipulado en la resolución MSC.215(82) según proceda (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2);
- (PaR) 5.2.2.3ter confirmar que el mantenimiento del sistema de revestimiento protector está incluido en el plan general de mantenimiento del buque (SOLAS 74/00/04, regla II-1/3-2);
- (PaR) 5.2.2.4 examinar el mamparo de colisión y los demás mamparos estancos que exija el compartimentado del buque (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18) (SOLAS 06, reglas II-1/10,11,12,13 y 16);

- (PaR) 5.2.2.5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando hay tuberías, imbornales, etc. que atraviesan mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II 1/13);
- (PaR) 5.2.2.6 confirmar que en el puente de navegación hay un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que muestren si éstas se hallan abiertas o cerradas (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaR) 5.2.2.7 comprobar el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), (SOLAS 06, regla II-1/13) y en particular que:
- (PaR) 5.2.2.8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores siguen funcionando si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15), (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaR) 5.2.2.9 examinar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que pueda cerrarse a distancia e instalada en los mamparos estancos que separen espacios de entrepuente, y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15), (SOLAS 06, regla II 1/13);
- (PaR) 5.2.2.10 confirmar que se ha colocado un aviso referente al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba toda puerta estanca de accionamiento a motor instalada en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15) (SOLAS 06, regla II-1/13);
- (PaR) 5.2.2.11bis examinar los medios de cierre de los portillos y sus tapas, así como de imbornales, descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre (SOLAS 06, regla II-1/15);
- (PaR) 5.2.2.12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas están fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17), (SOLAS 06, regla II-1/15);
- (PaR) 5.2.2.13bis confirmar que los portalones y las portas de carga y de aprovisionamiento instalados por debajo de la cubierta de cierre se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc., están provistas de una tapa eficaz (SOLAS 09, regla II-1/15);
- (PaR) 5.2.2.14 examinar los medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen o la cubierta de cierre, según proceda (SOLAS 74/88, regla II-1/20) (SOLAS 06, regla II-1/17);

- (PaR) 5.2.2.15 examinar los medios de bombeo de sentina y confirmar que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 06, regla II-1/35-1);
- (PaR) 5.2.2.16 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21) (SOLAS 06, regla II-1/35-1);
- (PaR) 5.2.2.17bis confirmar que los medios para supervisar los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada, si se dispone de ellos, son satisfactorios (SOLAS 06, regla II-1/23);
- (PaR) 5.2.2.42 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, ~~78~~ regla II-1/35);
- (PaR) 5.2.2.43 confirmar que las medidas para evitar los ruidos en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/7888, regla II-1/36);
- (PaR) 5.2.2.44 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (PaR) 5.2.2.56 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (PaR) 5.2.2.60bis examinar, cuando corresponda, los medios de extinción de incendios de los balcones de los camarotes (SOLAS 74/00, regla II-2/10.6.1);
- (PaR) 5.2.2.61 examinar la disponibilidad de sistemas de extinción de incendios en los espacios que contengan pintura y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, ~~capítulo II-2,~~ regla II-2/15.2.5);
- (PaR) 5.2.2.63 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible, los dispositivos de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de máquinas, si procede, en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (SOLAS 74/00, regla II-2/27 (excepto 7.5.5, 7.6 y 7.9), y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 y 41);
- (PaR) 5.2.2.63bis examinar y someter a prueba, cuando corresponda, los dispositivos de detección de incendios y de alarma contraincendios de los balcones de los camarotes. (SOLAS 74/00 regla II-2/7.10);

- (PaR) 5.2.2.66 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en la instalación de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, balcones de los camarotes, las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, y el uso de materiales combustibles (SOLAS 74/00/04, reglas II-2/5.2, 5.3, 6, 8.2, 8.5, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.4.1, 9.5, 9.6 (excepto 9.6.5), 9.7 y 11 (excepto 11.6)) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 16, 18, 23 a 35 y 37);
- (PaR) 5.2.2.69 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (PaR) 5.2.2.78 comprobar las prescripciones aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994 (SOLAS 74/88/91-92, reglas II-2/41-1 y 41-2);
- (PaR) 5.2.2.80 comprobar que las tiras utilizadas para la puesta a flote se han sometido a inspecciones periódicas y que se han renovado en los últimos cinco años ~~comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años~~ (SOLAS 74/96/04, regla III/20);
- (PaR) 5.2.2.82 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. ~~Se comprobará~~ Comprobar que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga ~~de los botes salvavidas y de rescate y los ganchos de suelta automática de las balsas salvavidas de pescante~~ han sido objeto de mantenimiento (SOLAS 74/96/04, reglas III/11, 12, 13, 15, 16, 20, 21 y 23, y Código IDS, secciones 6.1 y 6.2);
- (PaR) 5.2.2.83 comprobar el despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2, y Código IDS, sección 6.2.2.2);
- (PaR) 5.2.2.84 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo. En el caso de los botes de rescate inflables, confirmar que se han estibado completamente inflados (SOLAS 74/88/04, reglas III/14, 17, 21, 26.3 y 34);
- (PaR) 5.2.2.92 examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha, ~~y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general~~ (SOLAS 74/96, reglas III/6, 18 y 35, y Código IDS, secciones 3.1 y 7.1);

(PaR) 5.2.2.92bis examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo, y verificar que el sistema de alarma general es audible en los espacios de alojamiento y en los que normalmente trabaja la tripulación, así como en las cubiertas expuestas (SOLAS 74/96, reglas III/6,18 y 35, y Código IDS, secciones 3.1 y 7.1)

(PaR) 5.2.2.95 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(PaR) 5.2.2.98bis comprobar que se lleva a bordo un informe válido sobre las pruebas de conformidad del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, si está instalado (SOLAS 04, regla V/19-1);

(PaR) 5.2.2.102 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.~~427~~125 a (PaI) 5.1.2.~~430~~128.

18 Las siguientes son enmiendas al **anexo 2 – (L) Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el certificado internacional de francobordo:**

(FI) 1.1.1.3 determinar el francobordo, incluida la especificación y el examen de las condiciones de asignación del francobordo (Líneas de Carga 66/88/05-03, reglas 11 a 45);

(FI) 1.1.2.8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88/03, regla 22);

(FA) 1.2.1.2 bis comprobar la validez del Certificado internacional de seguridad del buque;

(FA) 1.2.1.15 confirmar la validez del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Convenio AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;

(FA) 1.2.2.10 examinar los medios provistos para reducir al mínimo la entrada de agua a través de los tubos de gatera y las cajas de cadenas (Líneas de Carga 66/88/03, regla 22-2).

19 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS – 1.1 Reconocimientos iniciales:**

(HI) 1.1.1.6 confirmar que se cumplen las prescripciones relativas a la capacidad y protección de los tanques de combustible líquido (MARPOL 90/04, Anexo I regla 12A);

(HI) 1.1.2.12 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HI) 1.1.6.9 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HI) 1.1.6.10 [Esta enmienda no afecta al texto español];

20 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS – 1.2 Reconocimientos anuales:**

(HA) 1.2.1.15 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HA) 1.2.1.19 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Convenio AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda.

(HA) 1.2.2.7 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HA) 1.2.4.15 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HA) 1.2.3.3 confirmar que los sistemas de combustible líquido y agua de lastre están separados y que no se transportan hidrocarburos en los tanques del pique de proa ni en los espacios situados a proa del mamparo de colisión (MARPOL 90/04, Anexo I, regla 16);

(HA) 1.2.4.12 examinar los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o agua que contenga hidrocarburos, incluido el sistema de caudal parcial, si está instalado (MARPOL 90/04, Anexo I, regla 30);

21 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS – 1.3 Reconocimientos intermedios:**

(HIn) 1.3.3.3 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HIn) 1.3.4.2 [Esta enmienda no afecta al texto español];

(HIn) 1.3.4.4.3 [Esta enmienda no afecta al texto español];

22 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS – 1.4 Reconocimientos de renovación:**

(HR) 1.4.4.12 [Esta enmienda no afecta al texto español];

23 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL:**

2 [Esta enmienda no afecta al texto español]

(NI) 2.1.2.2 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento, cuando sea necesario (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12 y apéndice 5);

(NA) 2.2.1.17 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;

(NA) 2.2.2.6 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es el aprobado (MARPOL 90(04, Anexo II, regla 13 y apéndice 7);

(NA) 2.2.2.8 [Esta enmienda no afecta al texto español.]

24 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL – 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL – 2.4 Reconocimientos de renovación:**

(NR) 2.4.2.3 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento, cuando sea necesario (MARPOL 73/78/90/04 Anexo II, regla 12 y apéndice 5);

~~(NR) 2.4.2.8~~ ~~confirmar que en las tuberías de descarga comunes se dispone de medios para aislar las aberturas existentes por encima de la línea de flotación (MARPOL 73/78/90, Anexo II);~~

25 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – (S) Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias:**

(SR) 3.2.1.14 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;

(SR) 3.2.2.3 confirmar que se implanta a bordo un procedimiento para la descarga de efluentes de animales (MARPOL 73/78/07, Anexo IV, regla 11.1.1).

26 Las siguientes son enmiendas al **anexo 3 – 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EN EL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub>:**

(AA) 4.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;

(AA) 4.2.1.10 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;

(AA) 4.2.2.2.7 confirmar que se lleva un registro de los cambios de combustible en el libro registro que prescriba la Administración (regla 14 6) del Anexo VI\* ;

\* Si la Administración no prescribe un libro registro, esta información puede consignarse en el libro registro de la cámara de máquinas, el diario de navegación, el diario oficial, el libro registro de hidrocarburos o en un libro registro independiente destinado únicamente a tal efecto.



- (AA) 4.2.2.3.1 confirmar que en el buque no se han añadido nuevas instalaciones o equipo después del 19 de mayo de 2005, a excepción de lo dispuesto en (AA) 4.2.2.3.2 (regla 12 1) del Anexo VI);
- (AA) 4.2.3.1 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (AIn) 4.3.3.1 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (AR) 4.4.3.1 [Esta enmienda no afecta al texto español.]

27 Las siguientes son enmiendas al **anexo 4 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EN EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL – 1.1 Reconocimientos iniciales:**

- (QI) 1.1.1.2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, emplazamiento de los tanques de carga, contención de la carga, materiales de construcción, control de la temperatura de la carga, sistemas de respiración de los tanques de carga, vigilancia continua de la concentración de vapores inflamables, control ambiental, instalaciones eléctricas, prevención y extinción de incendios, instrumentos, y la disponibilidad, especificaciones y estiba del equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, capítulos 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 y 14);
- (QI) 1.1.2.21bis examinar el sistema para vigilar de forma continua la concentración de vapores inflamables y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) 1.1.2.28 confirmar que los puntos de muestreo o los cabezales detectores están situados en lugares adecuados a fin de detectar fácilmente las fugas potencialmente peligrosas (Código CIQ 07, cap. 11.1.4, Código CGrQ, cap. III E, 3.13)

28 Las siguientes son enmiendas al **anexo 4 – 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EN EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL – 1.2 Reconocimientos anuales:**

- (QA) 1.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
- (QA) 1.2.1.21 confirmar que se dispone a bordo de información sobre la compatibilidad del material de construcción, los revestimientos y los recubrimientos protectores. (Código CIQ 83/04, cap. 6) (Código CGrQ 85/90/00, cap. II G);

- (QA) 1.2.1.22 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;
- (QA) 1.2.2.10 examinar, en la medida de lo posible, el sistema de respiración de los tanques de carga, así como las válvulas de presión/vacío, los medios secundarios para impedir las sobrepresiones y subpresiones y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (Código CIQ 83/90/00, cap. 8 y MSC.102(73) y MEPC.79(43), ~~cap. 8~~ (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE, y MEPC.80(43), ~~cap. IIE~~);
- (QA) 1.2.2.16bis confirmar que el sistema para vigilar de forma continua la concentración de vapores inflamables es satisfactorio (Código CIQ 83/90/00, cap. 11).
- (QA) 1.2.2.21 confirmar que los puntos de muestreo o los cabezales detectores están situados en lugares adecuados a fin de detectar fácilmente las fugas potencialmente peligrosas (Código CIQ 07, cap. 11.1.4, Código CGrQ, cap. IIIE, 3.13).

29 Las siguientes son enmiendas al **anexo 4 – 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL:**

- (GI) 2.1.2.11.2 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (GI) 2.1.2.12 [Esta enmienda no afecta al texto español];
- (GI) 2.1.2.27.7 los conductos de ventilación que arranquen de espacios peligrosos a causa del gas no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas ni puestos de control, salvo cuando (GI) 2.1.2.~~3033~~ sea de aplicación;
- (GI) 2.1.2.28 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se entre habitualmente, aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.~~2427~~ (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
- (GA) 2.2.1.2bis comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
- (GA) 2.2.1.17 confirmar que se dispone del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 2), según proceda;
- (GA) 2.2.2.28 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se entre habitualmente, aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.~~2427~~ (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

30 Las siguientes son enmiendas al **apéndice 1 – RESUMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO REFLEJADOS EN LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC:**

SOLAS 1974	<u>hasta las enmiendas de 2006, inclusive (resolución MSC.216(82), anexos 1 y 2)</u> <del>hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.170(79) y resolución MSC.194(80)),</del>
MARPOL	<u>hasta las enmiendas de 2006, inclusive (resolución MEPC.154(55))</u> <del>hasta las enmiendas de 2005, inclusive (resolución MEPC.132(53) y resolución MEPC.141(54))</del>
Código CIG	<u>hasta las enmiendas de 2006/2007, inclusive (resoluciones MSC.220(82) y MEPC.166(56))</u> <del>hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.179(79))</del>
Código CIQ	<u>hasta las enmiendas de 2006/2007, inclusive (resoluciones MEPC.166(56) y MSC.219(82))</u> <del>hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.176(79) y resolución MEPC.119(52))</del>
Código CGrQ	<u>hasta las enmiendas de 2006, inclusive (resoluciones MSC.212(81) y MEPC.144(54))</u>

31 Las siguientes son enmiendas al **apéndice 2 – SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN – DIAGRAMA:**

Tipos de reconocimiento:

<u>I</u>	–	<u>Inicial</u>
R	–	Renovación
P	–	Periódico
In	–	Intermedio
A	–	Anual

\*\*\*



**ANEXO 21****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN  
DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2007**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que, mediante la resolución A.996(25), se adoptó el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007,

RECONOCIENDO la necesidad de someter a revisión el Código mencionado a fin de tener en cuenta las enmiendas de los instrumentos de la OMI mencionados *supra* que entraron en vigor o pasaron a tener efecto desde la adopción de la resolución A.996(25),

CONSCIENTE de la petición de la Comisión sobre el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, en su séptimo periodo de sesiones, de que se elaboren medidas a fin de que los Estados de abanderamiento apliquen de manera plena y cabal los convenios de la OMI y otros convenios pertinentes en los que son Partes con el fin de que los buques, cualquiera que sea su pabellón, cumplan las normas y reglamentos internacionales,

RECONOCIENDO que las Partes en los convenios internacionales pertinentes, como parte del proceso de ratificación, se han comprometido a asumir totalmente las responsabilidades y a cumplir las obligaciones que les imponen dichos convenios y otros instrumentos en que son Partes,

REITERANDO que los Estados son los principales responsables de habilitar un sistema idóneo y eficaz que permita supervisar a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón y de garantizar que cumplen la reglamentación internacional pertinente relativa a la seguridad y la protección marítimas y a la protección del medio marino,

REITERANDO TAMBIÉN que los Estados, en su calidad de Estados rectores de puertos y de Estados ribereños tienen otras obligaciones y responsabilidades en virtud del derecho internacional aplicable con respecto a la seguridad y la protección marítima y la protección del medio marino,

OBSERVANDO que, aunque los Estados pueden obtener ciertos beneficios al constituirse en Partes en instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas, así como la prevención de la contaminación por los buques, esos beneficios sólo pueden disfrutarse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen dichos instrumentos,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la eficacia máxima de cualquier instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Partes en todos los instrumentos relacionados con la seguridad y protección marítima y la prevención y control de la contaminación;
- b) implanten y hagan cumplir dichos instrumentos plena y eficazmente;
- c) informen a la Organización según se prescriba,

OBSERVANDO ASIMISMO que, en el contexto del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, la promulgación, implantación y cumplimiento de la legislación pertinente son las tres cuestiones clave que permiten valorar la actuación del Estado Miembro,

TENIENDO PRESENTE que el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI contiene referencias al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y que ese Código, además de proporcionar orientación para la implantación del cumplimiento de los instrumentos de la OMI, constituye la base del Plan de auditorías, particularmente en lo que se refiere a la identificación de las esferas en que procede efectuar auditorías,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 86º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su [59º] periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007, que se adjuntan como anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos de los Estados de Abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños a que implanten el Código en el ámbito nacional;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan al Código bajo examen y que, en coordinación con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo;
4. PIDE al Secretario General que publique en el sitio de la Organización en la Red una versión de trabajo refundida del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2009.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS  
OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2007

El texto suprimido del Código aparece tachado y las adiciones o modificaciones, en subrayado.

ANEXO 1

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES

<b>Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Código IMDG</b>		
Sección 1.1.3	Transporte de material radiactivo – función de la autoridad competente	<u>Se suprime a partir del 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>
<u>Sección 1.5.2</u>	<u>Programa de protección contra la radiación – función de la autoridad competente</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>
<u>Sección 1.5.3</u>	<u>Programas de garantía de la calidad – función de la Autoridad competente</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>
<u>Capítulo 4.1</u>	<u>Aprobación de embalajes como se menciona en el capítulo – función de la Autoridad competente</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>
Capítulo 6.2	Aprobación de los recipientes a presión, generadores de aerosoles y recipientes de pequeña capacidad que contengan gas y cartuchos de células de combustible que contengan gases líquidos inflamables – función de la autoridad competente	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>
<u>Sección 6.3.2</u>	<u>Programa de garantía de calidad – función de la Autoridad competente</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>
<u>Sección 6.3.5</u>	<u>Procedimientos para la ejecución y la frecuencia de pruebas – función de la Autoridad competente</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.262(84)</u>

<b>Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b><u>Código de Investigación de Siniestros</u></b>		
<u>Párrafo 4/4.1</u>	<u>Información de contacto detallada de la autoridad o autoridades de investigación de seguridad marítima a la OMI</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafos 5/5.1 y 5.2</u>	<u>Notificación de siniestros marinos</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafos 7/7.1 y 7.2</u>	<u>Acuerdo para llevar a cabo una investigación de seguridad marítima</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafo 8/8.1</u>	<u>Facultades concedidas al investigador o investigadores</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafo 9/9.2</u>	<u>Coordinación de investigaciones paralelas</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafo 10/10.1</u>	<u>Cooperación en la investigación</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafo 11/11.1</u>	<u>Investigación que no está sujeta a dirección externa</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafos 13/13.1,13.4 y 13.5</u>	<u>Proyectos de informes de investigaciones de seguridad marina</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafos 14/14.1 y 14.2</u>	<u>Informes de investigaciones de seguridad marina – comunicación a la OMI</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafo 14/14.4</u>	<u>Informes de investigaciones de seguridad marina – disponibles al público y al sector naviero</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>



ANEXO 2

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
<b>SOLAS 74</b>		
Regla II-1/1.2	Cumplimiento de las prescripciones anteriores	Capítulo II-I revisado del SOLAS adoptado por el MSC 80 y el MSC 82
<u>Regla II-1/3-2.2</u> <u>Regla II-1/3-2</u>	Aprobación de los sistemas de protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar	
<u>Regla II-1/3-2.4</u>	<u>Mantenimiento del revestimiento protector</u>	
Reglas II-1/3-4.22 <u>y 3-4.3-3-4.1.2.2</u> <u>y 3-4.1.3</u>	Aprobación de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.256(84)</u>
<u>Regla II-1/3-4.22</u> <u>y 3-4.3</u> <u>Reglas II-1/3-4.2.2</u> <u>y 3-4.3</u>	Aprobación de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque	
<u>Regla II-1/3-8.3</u>	<u>Prescripciones adecuadas para el equipo de remolque y amarre</u>	
<u>Regla II-1/3-9.1</u>	<u>Medios de embarco y desembarco</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.256(84)</u>
<u>Regla II-1/4.2</u>	<u>Metodologías alternativas – comunicación de la OMI</u>	
<u>Regla II-1/4.4</u>	<u>Beneficios o efectos adversos de la instalación de estructuras según lo estipulan las reglas</u>	
<u>Regla II-1/5-1.1</u>	<u>Información de estabilidad para la Administración</u>	
<u>Regla II-1/7-2.5</u>	<u>Aceptación de los dispositivos compensatorios y control de los mismos</u>	
<u>Regla II-1/13.9.2</u>	<u>Número y disposición de las puertas dotadas de un dispositivo que evite la apertura no autorizada</u>	

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Regla II-1/13.11.2</u>	<u>Examen especial para los túneles que atraviesan mamparos estancos al agua</u>	
<u>Regla II-1/15.2</u>	<u>Disposición y eficacia de los medios de cierre y apertura en las chapas del forro</u>	
<u>Regla II-1/15.8.5</u>	<u>Material de las tuberías mencionadas en la regla</u>	
<u>Regla II-1/16.1.1</u>	<u>Construcción y pruebas iniciales de las puertas y portillos estancos al agua, etc.</u>	
<u>Regla II-1/16-1.1</u>	<u>Construcción y pruebas iniciales de cubiertas y troncos estancos al agua, etc.</u>	
<u>Regla II-1/22.4</u>	<u>Determinación de las puertas estancas al agua que se permite que permanezcan abiertas</u>	
<u>Regla II-1/9.1</u>	<u>Lastrado de los buques de pasaje</u>	
<u>Regla II-1/12.2 y 12-1.2</u>	<u>Aprobación de dobles fondos</u>	
<u>Regla II-1/14.1</u>	<u>Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga</u>	
<u>Regla II-1/17.2 y 9.4</u>	<u>Aberturas en el forro exterior de los buques de pasaje por debajo de la línea de margen</u>	
<u>Regla II-1/18.1.1</u>	<u>Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga</u>	
<u>Regla II-1/19.1</u>	<u>Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga</u>	
<u>Regla II-1/25-1.3</u>	<u>Medios alternativos— información a la OMI</u>	
<u>Reglas II-1/35-1.3.7.2 y 3.9</u>	<u>Medios de bombeo de la sentina</u>	
<u>Regla II-2/20.6.1.4.2</u>	<u>Efectos adversos mencionados en la regla – Aprobación de información de estabilidad</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.256(84)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Regla XI-1/3.5.4</u>	<u>Número de identificación del buque – aprobación del método para marcar el número de identificación del buque</u>	
<u>Regla XI-1/3-1.2</u>	<u>Número de identificación del propietario inscrito</u>	
<u>Regla XI-1/6</u>	<u>Cada Administración llevará a cabo Investigaciones de los siniestros y sucesos marinos,</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.257(84)</u>
<b>MARPOL</b>		
<b>Anexo IV</b>		
<u>Regla 111) 1)</u>	<u>Aprobación del régimen de descarga</u>	
<b>Código SSCI</b>		
<u>Párrafo 4/3.2.2.2</u>	<u>Aprobación de los concentrados de espuma</u>	
<u>Párrafo 7/2.1</u>	<u>Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión – aprobación</u>	
<u>Párrafo 7/2.1.1.1</u>	<u>Homologación de las boquillas aspersoras</u>	
<u>Párrafo 7/2.1.1.2</u>	<u>Número y disposición de las boquillas aspersoras</u>	
<u>Párrafo 7/2.3</u>	<u>Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para la protección de los balcones de los camarotes – aprobación</u>	
<u>Párrafo 9/2.6</u>	<u>Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios para la protección de los balcones de los camarotes – aprobación</u>	
<b>Código NGV 1994</b>		
<u>Párrafo 8.9.1.2</u>	<u>Aprobación de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador</u>	
<u>Párrafo 8.9.1.3</u>	<u>Notificación a la Organización</u>	
<u>Párrafo 8.9.7.2</u>	<u>Intervalos de despliegue de los sistemas de evacuación marinos</u>	

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Párrafo 8.9.11</u>	<u>Dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador</u>	
<u>Párrafo 8.9.12</u>	<u>Notificación a la Organización</u>	
<b>Código NGV 2000</b>		
Párrafo 1.4.37 36	Determinación del "peso operacional máximo"	
<u>Párrafo 1.9.1.1.4</u>	<u>Viajes de tránsito – satisfecho con el arreglo</u>	
<u>Párrafo 1.9.7</u>	<u>Peores condiciones previstas y limitaciones operacionales</u>	
Párrafos 2.7.5 2.7.4 y 2.14.2	Información sobre estabilidad – aprobación	
<u>Párrafo 4.8.10</u>	<u>Demostración de la evacuación</u>	
Párrafo 7.3.3 2	Aprobación de los datos sobre la protección estructural contra incendios	
Párrafo 7.7.3.2.6 7.7.3.3.6	Cantidad suplementaria de agente extintor de incendios	
<u>Párrafo 7.7.5.5</u>	<u>Longitud máxima de las mangueras contra incendios</u>	
<u>Párrafo 7.17.3.1.5</u>	<u>Sistema de aspersión de agua – aprobación</u>	
<b>Código CGrQ</b>		
Sección 1.8	Nuevos productos – establecimiento de condiciones de transporte adecuadas – notificación a la OMI	<del>Enmendada en virtud de la resolución MEPC.144(54) (entró en vigor el 1/8/2007)</del>
Sección 2.17	<del>Materiales estructurales utilizados para la construcción de tanques, etc.</del>	Suprimida a partir del 1/8/2007 en virtud de la resolución MEPC.144(54)
Capítulo IV	Aprobación de prescripciones especiales relativas a productos químicos específicos	<del>Enmendado en virtud de la resolución MEPC.144(54) (entra en vigor el 1/8/2007)</del>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
Párrafo 5A.3.1	Manual de procedimientos y medios – aprobación	Suprimido a partir del 1/8/2007 en virtud de la resolución MEPC.144(54)
<b>Resolución MEPC.94(46), enmendada</b>  Párrafo 13	Plan de evaluación del estado del buque  Expedición, suspensión o retiro de la declaración de cumplimiento	<del>Enmendado en virtud de la resolución MEPC.155(55) (entró en vigor el 1/3/08)</del>
<b><u>Resolución MSC.215(82)</u></b>  <u>Párrafo 3.2</u>  <u>Párrafo 3.4.1</u>  <u>Párrafo 4.4.3</u>  <u>Sección 5</u>  <u>Párrafo 6.1.1</u>  <u>Sección 7</u>	<u>Norma de rendimiento de los revestimientos protectores</u>  <u>Inspección de la preparación de la superficie y los procesos de revestimiento</u>  <u>Expediente técnico del revestimiento</u>  <u>Hoja de datos técnicos y Declaración de cumplimiento o Certificado de homologación – verificación</u>  <u>Aprobación del sistema de revestimiento</u>  <u>Verificación de la cualificación equivalente del inspector del revestimiento</u>  <u>Prescripciones sobre la verificación</u>	
<b>Resolución A.744(18), enmendada</b>  <b>Anexo A – Graneleros</b>  <b><u>Parte A – Graneleros de forro sencillo en el costado</u></b> <b><u>Parte B – Graneleros de forro doble en el costado</u></b>	Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>  <u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Párrafo 1.3.1</u>	<u>Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafo 1.3.2</u>	<u>Corrosión o defectos estructurales que impidan al buque seguir en servicio</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafo 3.3.4</u>	<u>Sistema de sujeción de las tapas de las escotillas de carga</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafo 5.1.1</u>	<u>Programa de reconocimientos</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafo 5.1.5</u>	<u>Márgenes máximos admisibles de disminución estructural como consecuencia de la corrosión</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafo 5.2.2</u>	<u>Procedimiento de acceso adecuado y en condiciones de seguridad</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafo 6.2.2</u>	<u>Expediente del informe de reconocimiento que permanece en la oficina de la Administración</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Párrafos 8.1.2 y 8.2.3</u>	<u>Evaluación del informe sobre el reconocimiento</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Anexo 4B</u>	<u>Cuestionario para la planificación del reconocimiento</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Anexo 5, párrafo 3.1</u>	<u>Certificación de las compañías que efectúen las mediciones de espesores</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Anexo 9, párrafo 2.3</u>	<u>Evaluación técnica relacionada con la planificación de los reconocimientos mejorados de los graneleros</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>
<u>Anexo 11, párrafo 3</u>	<u>Materiales y soldaduras</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.261(84)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Código CIQ</b>		
<u>Párrafo 18.2</u>	<u>Prescripciones de seguridad – Lista de productos a los que no se aplica el Código</u>	
<b><u>Código de Investigación de Siniestros</u></b>		
<u>Párrafo 1/1.3</u>	<u>Persona o personas calificadas para la investigación</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>
<u>Párrafo 6/6.2</u>	<u>Investigaciones de siniestros marítimos muy graves</u>	<u>Entra en vigor el 1/1/2010 en virtud de la resolución MSC.255(84)</u>

ANEXO 4

**OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS**

<b>Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>MARPOL</b>  Anexo IV  Regla 13	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	<del>Entró en vigor el 1/8/2007 en virtud de la resolución MEPC.143(54)</del>



ANEXO 5

**INSTRUMENTOS QUE TIENEN CARÁCTER OBLIGATORIO DE CONFORMIDAD  
CON LOS CONVENIOS DE LA OMI**

<b>SOLAS 74</b>	<u>Resolución MSC.215(82)</u>	<u>Regla II-1/3-2.2</u>
	<u>Código de Investigación de Siniestros</u>	<u>Regla XI-1/6</u>
	Resolución 4 de la Conferencia SOLAS de 1997	<del>Regla XII/1.5</del> (regla XII/1.7 a partir del 1/7/2006)
<b>MARPOL <del>73/78</del></b>	Código Técnico sobre los NO <sub>x</sub>	Anexo VI, regla II/5 3) b) <del>regla 2(5)</del>

## ANEXO 6

### RESUMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO REFLEJADOS EN EL CÓDIGO

SOLAS 1974	<u>Enmiendas de 2008 (resolución MSC.257(84), excepto resoluciones MSC.201(81), MSC.202(81) y MSC.216(82))</u>
Código SSCI	<u>Hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.217(82), anexo 1, excepto resolución MSC.206(81))</u>
Código IDS	<u>Hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.218(82), excepto resolución MSC.207(81))</u>
Código IMDG	<u>Hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.262(84))</u>
Código CIQ	<u>Hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resoluciones MSC.219(82) y MEPC.166(56))</u>
Código CIG	<u>Hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.220(82))</u>
Código CNI	<u>Hasta las enmiendas de 2007 inclusive (resolución MSC.241(83))</u>
Código IGS	<u>Hasta las enmiendas de 2005 inclusive (resolución MSC.195(80))</u>
Código NGV 1994	<u>Hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.259(84))</u>
Código NGV 2000	<u>Hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.260(84))</u>
Resolución A.744(18)	<u>Hasta la resolución MSC.261(84) inclusive</u>
<u>Resolución MSC.215(82)</u>	<u>Todavía no se han adoptado enmiendas</u>
<u>Código de Investigación de Siniestros</u>	<u>MSC.255(84)</u>
SOLAS, PROTOCOLO DE 1988	<u>Hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.258(84), excepto resolución MSC.204(81))</u>
MARPOL	<u>Hasta las enmiendas de 2007 inclusive (resolución MEPC.164(56))</u>
Código CIQ	<u>Hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resoluciones MEPC.166(56) y MSC.219(82))</u>
PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA, 1988	<u>Hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.223(82))</u>

ANEXO 7

**ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI QUE ESTÁ PREVISTO  
QUE SE ACEPTEN Y ENTREN EN VIGOR EL 1 DE JULIO DE 2010**

**LOS CUADROS QUE FIGURAN A CONTINUACIÓN CONTIENEN UNA LISTA NO  
EXHAUSTIVA DE LAS OBLIGACIONES, INCLUIDAS LAS QUE SE IMPONEN  
CUANDO SE EJERCE UN DERECHO**

**OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES**

<b>Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>MARPOL</b>		
<b><u>Anexo VI revisado</u></b>		<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 11.1 (4)	Detección de transgresiones y cumplimiento – cooperación	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 11.2 (2)	Informe de la inspección en casos en que se detecten transgresiones	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 11.3 (3)	Detección de transgresiones y cumplimiento – Información al Estado de abanderamiento y al capitán del buque de la transgresiones detectadas	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 11.5</u>	<u>Transmisión del informe a la Parte que lo solicite</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13.7.1</u>	<u>Certificación de un método aprobado y notificación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 17.1</u>	<u>Instalaciones de recepción adecuadas</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 17.3</u>	<u>Instalaciones no disponibles o insuficientes- notificación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18.1</u>	<u>Disponibilidad del fueloil</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>

<b>Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Regla 18.2.1</u>	<u>El buque no cumple las normas sobre el fueloil reglamentario</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18.2.3</u>	<u>Medidas adoptadas, incluida la de no adoptar medidas de control</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18.2.5</u>	<u>Pruebas de la falta de disponibilidad de fueloil reglamentario – notificación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18(7)</u>	<u>Calidad del fueloil</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18.9</u>	<u>Autoridades competentes designadas para mantener un registro de los proveedores locales de fueloil; proveedores locales que faciliten la nota de entrega de combustible y la muestra prescrita medidas adoptadas contra los proveedores de fueloil que hayan entregado fueloil que no se ajuste a lo indicado, informe a la Administración de los casos en que un buque haya recibido fueloil no reglamentario y notificación a la Organización, según lo prescrito en el párrafo</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>

## OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>SOLAS 1974</b>		
<u>Regla II-1/55.3, 55.4.1 y 55.6</u>	<u>Evaluación de los proyectos y disposiciones alternativos y reevaluación tras una modificación de las condiciones</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.216(82)</u>
<u>Regla II-1/55.5</u>	<u>Proyectos y disposiciones alternativos – comunicación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.216(82)</u>
<u>Regla II-2/21.5.2</u>	<u>Zona segura alternativa para cuidados médicos</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.216(82)</u>
<u>Regla III/38.3, 38.4.1 y 38.6</u>	<u>Evaluación de los proyectos y disposiciones alternativos y reevaluación tras una modificación de las condiciones</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.216(82)</u>
<u>Regla III/38.5</u>	<u>Proyectos y disposiciones alternativos – comunicación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.216(82)</u>
<b>MARPOL</b>		
<b><u>Anexo VI revisado</u></b>		<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 3 .2 y 3.3.2</u>	<u>Excepciones y exenciones</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 4.2 y 4.4</u>	<u>Equivalentes y comunicación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 5</u>	<u>Reconocimientos y certificación</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Regla 9.1</u>	<u>Duración y validez del Certificado</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 9.9.3 (9)(e)</u>	<u>Cambio de pabellón</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 11.4</u>	<u>Detección de transgresiones y cumplimiento – investigaciones y notificación a la Parte y a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 12.6</u>	<u>Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono – aprobación de otros métodos de registro</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13. 1.1.2 y 13.1.2.2(1)(b)(ii)</u>	<u>Óxidos de nitrógeno – Aceptación de una sustitución idéntica y de otras medidas de control</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13(2)(b)</u>	<u>Óxidos de nitrógeno – Aprobación de la documentación</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13.2.2</u>	<u>Aceptación de la instalación de un motor de nivel II en vez de uno de nivel III cuando uno de nivel III no pueda instalarse</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13(3)(b)</u>	<u>Óxidos de nitrógeno – Aprobación de los métodos de limpieza de los gases de escape o métodos equivalentes</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13.5.2.2</u>	<u>Placa de identificación combinada para motor diesel – aplicación, según se define en el párrafo</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 13.7.2</u>	<u>El método aprobado no está todavía disponible comercialmente</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
Regla 14(4)(b) y (c)	<del>Óxidos de azufre – Aprobación de los métodos de limpieza de los gases de escape o métodos equivalentes</del>	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 14.6 (6)	Óxidos de azufre – libro registro prescrito	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 15.5 (5)	Compuestos orgánicos volátiles – aprobación del sistema de recogida de las emisiones de vapores	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 15.6	<u>Plan de gestión de los COV – aprobación</u>	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 16.6.1 (2)(a)	Incineración a bordo – aprobación	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
Regla 17(2)	<del>Notificación de presuntas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción</del>	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Apéndice IV, párrafo 1</u>	<u>Homologación, según se define en el párrafo</u>	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Apéndice VI, párrafos 1.2 , 2.1 y 3.1</u>	<u>Procedimiento de verificación del combustible – gestión y entrega de las muestras</u>	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.176(58)</u>
<b>Mediante la resolución A.739(18), enmendada</b>	Directrices relativas a la autorización de las organizaciones reconocidas	Entrará en vigor el <u>1/7/2010</u> mediante la <u>resolución MEPC.208(81)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>CÓDIGO SSCI</b>  <u>Párrafo 5/2.1.2.1</u>	<u>Cálculos de flujo del sistema</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MSC. 206(81)</u>
<b>Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008</b>  <u>Capítulo 1</u>	<u>Asumir plenamente la responsabilidad de la aprobación de la documentación, según lo prescrito en el Código, y aceptar los procedimientos y alternativas permitidos en el Código.</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>  <u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Capítulo 2</u>	<u>Expedición del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, métodos para las pruebas del motor de referencia y certificación previa del motor, utilización de los conceptos de familia o grupo de motores y aprobación del expediente técnico, con cualquier modificación posterior.</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Capítulo 3</u>	<u>Aceptación de la modificación de la potencia del motor para el ciclo de ensayo E2 al 25 %.</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Capítulo 4</u>	<u>Asignación a una familia o grupo de motores, según proceda, y selección del correspondiente motor de referencia, aceptación de la homologación de los métodos de producción. Reglaje del motor de referencia para los valores de referencia del grupo de motores.</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>



<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Capítulo 5</u>	<u>Garantizar que la prueba del motor de referencia y los cálculos posteriores se realizan de conformidad con lo prescrito en el Código y que, cuando se utilicen otros métodos, se ajusten a las disposiciones sobre equivalencias del Código. Cualquier desviación deberá estar dentro de los márgenes permitidos. Archivo del informe de las pruebas del motor de referencia.</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Capítulo 6</u>	<u>Comprobar que los procedimientos de verificación de los NO<sub>x</sub> a bordo se ajustan a lo dispuesto en el Código y son adecuados para determinar, a partir de tales reconocimientos, que el motor cumple las disposiciones aplicables del Anexo VI. Aceptación de los aspectos con el procedimiento de verificación de los NO<sub>x</sub> a bordo – Método directo de medición y vigilancia, que incluirá el Manual de vigilancia de a bordo, si procede</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Apéndice IV</u>	<u>Verificación de que el calibrado de todo el equipo de medición necesario se ajusta a lo prescrito en el Código</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Apéndice VII</u>	<u>Aspectos que han de incluirse en el procedimiento de verificación de a bordo de los NO<sub>x</sub> – Método de verificación de los parámetros del motor</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u>Apéndice VIII</u>	<u>Aprobación de otros métodos de medición de los gases de escape.</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.177(58)</u>
<u><b>Código de Estabilidad sin Avería, 2008</b></u>	<u>Código internacional de estabilidad sin avería, 2008</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MSC.267(85)</u>
<u>Parte A, Capítulo 1.2</u>	<u>Criterios que demuestren que el buque tiene suficiente estabilidad en situaciones críticas de estabilidad con olas</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MSC.267(85)</u>

<b>Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<u>Parte A,</u> <u>Capítulo 2.1.3</u>	<u>Criterios de estabilidad cuando se instalen dispositivos antibalance</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MSC.267(85)</u>
<u>Parte A,</u> <u>Capítulo 2.3</u>	<u>Criterio de viento y balance intensos</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MSC.267(85)</u>
<u>Parte A,</u> <u>Capítulo 3</u>	<u>Criterios especiales para determinados tipos de buques</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MSC.267(85)</u>

## OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS

<b>Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos</b>		
<b>Fuente</b>	<b>Reseña</b>	<b>Observaciones</b>
<b>MARPOL Anexo VI <u>revisado</u></b>		<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 5(3)(3)</u>	<u>Asistencia necesaria para el reconocimiento, según se indica en el párrafo</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 14(4)(b)</u>	<u>Criterios aplicables a las descargas – Notificación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 15.3 y 15.4 (2) y (3)</u>	<u>Compuestos orgánicos volátiles – aprobación de los sistemas de control de la emisión de vapores y notificación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 17.2 (4)</u>	<u>Instalaciones de recepción, según se indica en el párrafo – Notificación a la Organización</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18(5)</u>	<u>Calidad del fueloil – inspección de las notas de entrega de combustible</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>
<u>Regla 18.10 (8)</u>	<u>Calidad del fueloil – Notificación a la Parte o al Estado que no sea Parte y adopción de medidas correctivas</u>	<u>Entrará en vigor el 1/7/2010 mediante la resolución MEPC.176(58)</u>

\*\*\*



**ANEXO 22****ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES (MSC-MEPC.1/CIRC.2)****Nuevos puntos en el programa de trabajo**

- 1 A continuación del párrafo 2.11 existente se añade el siguiente párrafo nuevo 2.11-1:

"2.11-1 Los Comités deberán evaluar las repercusiones para la creación de capacidad y la cooperación y asistencia técnicas al aceptar una propuesta de un punto del programa de trabajo relativo a instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmiendas a los existentes, utilizando los criterios para la determinación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad que se recogen en el anexo 2."

- 2 A continuación del anexo 1 existente se añade el siguiente nuevo anexo 2:

**"ANEXO 2****PROCEDIMIENTOS PARA EVALUAR LAS REPERCUSIONES DE LAS NECESIDADES DE CREACIÓN DE CAPACIDAD AL ELABORAR INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO NUEVOS O ENMENDAR LOS EXISTENTES****1 INTRODUCCIÓN**

1.1 En la resolución A.998(25) de la Asamblea se advierte de que, a menos que el Consejo, los comités y sus órganos auxiliares adopten el concepto "de principio a fin" con respecto a la creación de capacidad, la cooperación y la asistencia técnica, las posibilidades de éxito en la ratificación y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI podrían quedar mermadas por la falta de preparación o de capacidad de los Gobiernos, particularmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA), en el momento en el que se requiere urgentemente la implantación de tales instrumentos y, por ello, la elaboración del presente procedimiento se ajusta a lo dispuesto en la resolución A.998(25).

1.2 La evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevos instrumentos y/o la enmienda de instrumentos existentes es un proceso iterativo que empieza con la aceptación de la propuesta preliminar y va paralelo al proceso de su implantación.

1.3 El procedimiento no impide que los Estados adopten otras medidas para fomentar los avances en cuanto a los objetivos de la creación de capacidad mediante la asistencia o la cooperación técnicas.

## **2 DEFINICIONES**

A efectos del presente procedimiento, se aplicarán las siguientes definiciones:

2.1 "Punto del programa de trabajo": tarea claramente definida para obtener un objetivo concreto mediante la consecución de uno o varios resultados previstos.

2.2 "Punto nuevo del programa de trabajo": toda propuesta para obtener un resultado que no se haya previsto todavía en el marco del Plan de acción de alto nivel.

2.3 "Creación de capacidad": medidas sociales, económicas o jurídicas sostenibles, adoptadas con diversos medios, a efectos de una transformación amplia del funcionamiento de una administración o de un agente del sector para implantar, y por tanto cumplir, los instrumentos nuevos o enmendados.

2.4 "Asistencia técnica": metodología para facilitar la creación de capacidad a través del intercambio bilateral y/o multilateral de conocimientos, recursos y expertos técnicos a una parte que haya solicitado dicha asistencia para mejorar su capacidad técnica a fin de implantar los instrumentos existentes, nuevos o enmendados.

2.5 "Cooperación técnica": metodología para facilitar la creación de capacidad a través de un esfuerzo multilateral a un grupo de países cooperantes de una región concreta mediante la prestación de formación y el intercambio de expertos, conocimientos e información como apoyo a los esfuerzos destinados al fomento de la implantación de los instrumentos existentes, nuevos y/o enmendados.

2.6 "Instrumentos": convenios de la OMI y otros tratados.

## **3 FINALIDAD Y OBJETIVOS**

3.1 La finalidad del presente procedimiento es dar efecto a la resolución A.998(25), destinada a mejorar los esfuerzos para fomentar la implantación universal de los instrumentos de la OMI.

3.2 El presente procedimiento tiene por objeto ayudar a determinar y evaluar las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad en los casos siguientes:

- .1 cuando el Comité haya aceptado una propuesta de punto nuevo del programa de trabajo y/o al aprobar el Comité un nuevo instrumento;
- .2 durante la implantación de instrumentos nuevos o enmendados; y
- .3 durante la programación de medidas o actividades sobre la creación de capacidad.

3.3 Los presentes procedimientos se aplican a todos los comités de la Organización y constituyen una respuesta de implantación específica a la resolución A.998(25).

3.4 El fomento de la ratificación y el cumplimiento universales mediante instrumentos de la OMI adoptados recientemente.

3.5 La mejora del nivel y la calidad de implantación de los instrumentos nuevos y/o enmendados.

3.6 El fomento, en la medida de lo posible, de un nivel de implantación equilibrado de los instrumentos nuevos.

#### **4 PROCEDIMIENTO**

4.1 Los comités deberían realizar una evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad ajustándose al procedimiento del diagrama secuencial que figura en el apéndice 1.

4.2 La evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad se inicia con la aceptación de propuestas de puntos nuevos del programa de trabajo.

##### **Evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad**

4.3 A fin de facilitar la evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad por parte del Comité, su Vicepresidente debería realizar, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad utilizando la lista de comprobaciones para la evaluación de la necesidad de creación de capacidad que figura en el apéndice 2.

4.4 Los resultados de la evaluación preliminar deberían presentarse al comité interesado para su examen. Ello debería contener la evaluación por el Vicepresidente de los siguientes aspectos:

- .1 la posibilidad de que haya repercusiones en cuanto a la creación de capacidad o de que sea necesario ofrecer asistencia técnica;
- .2 la lista de las posibles repercusiones; y
- .3 las recomendaciones sobre medidas futuras.

##### **Evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad**

4.5 Tras la evaluación preliminar, el Comité debería, de ser necesario, decidir si convoca el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), que estará presidido por el Vicepresidente de ese Comité. El ACAG debería examinar la evaluación preliminar teniendo en cuenta las observaciones y cualesquiera otros documentos que se le hayan presentado y, si procede, realizar otra evaluación y presentar su informe y recomendaciones al Comité.

4.6 El ACAG podrá remitir un asunto a través del Comité para que otro órgano lo examine más detalladamente.

### **Evaluación posterior de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas**

4.7 Cuando se hayan aprobado nuevas medidas, el Comité podrá solicitar al ACAG que realice una evaluación posterior utilizando los criterios y mecanismos recogidos en el apéndice 3 con objeto de determinar las cuestiones que necesitan atención especial al implantar las actividades de cooperación y asistencia técnica.

4.8 Preparar un proyecto de circular en el que se indiquen las posibles repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y recomendaciones sobre las medidas que podrían adoptarse para su examen por la Organización, los Miembros y/o el sector.

## **5 MANDATO DEL ACAG**

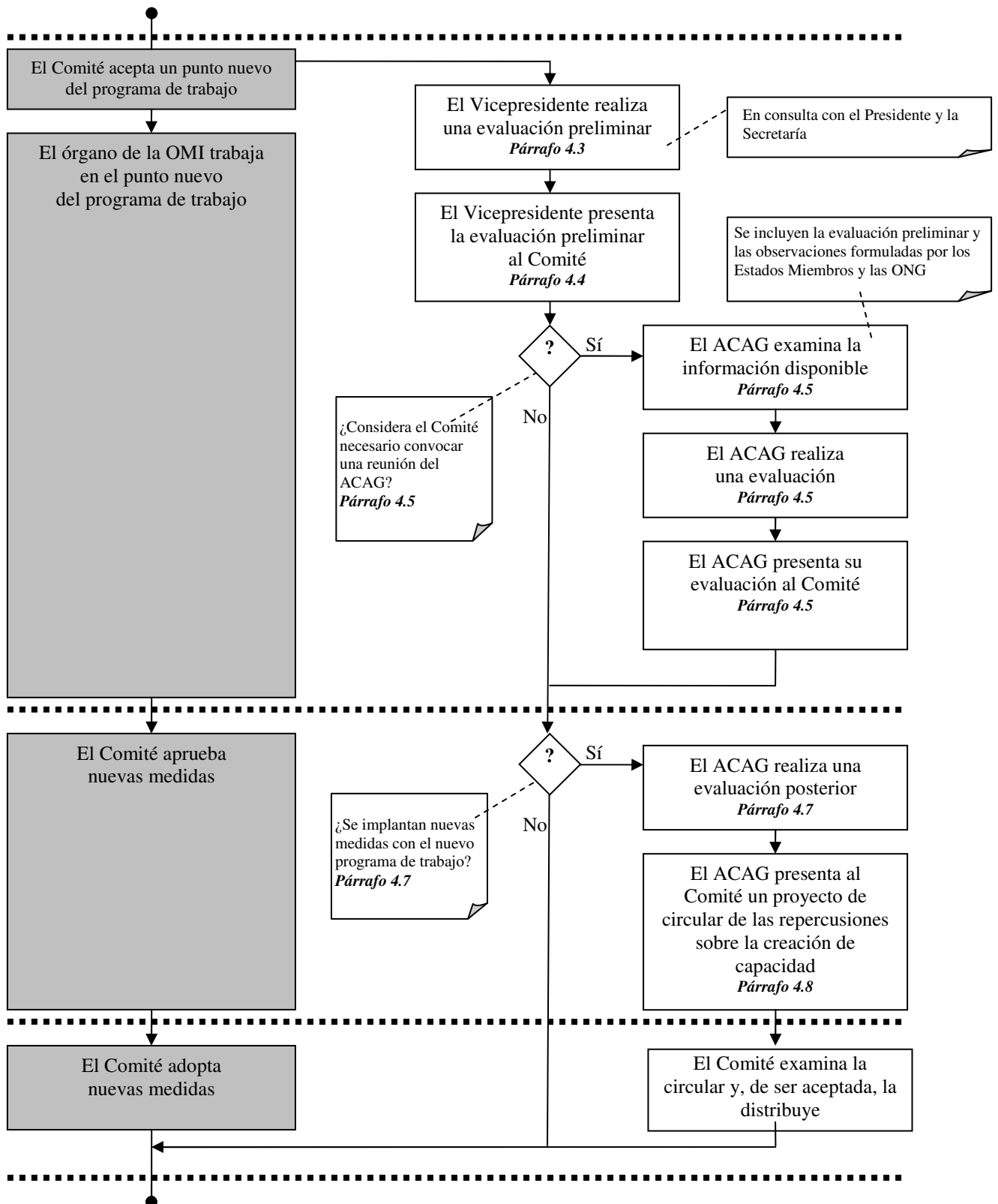
5.1 Al llevar a cabo la evaluación de la creación de capacidad, el ACAG debería guiarse por lo siguiente:

- .1 examinar la evaluación preliminar inicial de las medidas de creación de capacidad y asistencia técnica;
- .2 realizar una evaluación y, cuando se hayan aprobado medidas nuevas, una evaluación posterior de las medidas de creación de capacidad entre las que puede que se incluya la cooperación o asistencia técnica que las Administraciones pueden requerir para la implantación del instrumento;
- .3 en consulta con el sector y las organizaciones no gubernamentales, realizar una evaluación y, cuando se hayan aprobado medidas nuevas, una evaluación posterior de las medidas de creación de capacidad que se pueden requerir o esperar del sector del transporte marítimo para la implantación del instrumento; y
- .4 informar al Comité de las repercusiones para la creación de capacidad en relación con un instrumento nuevo o con la propuesta de enmienda a un instrumento existente, según lo que se esté examinando.



APÉNDICE 1

DIAGRAMA SECUENCIAL PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS REPERCUSIONES  
 EN CUANTO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD



## APÉNDICE 2

### LISTA DE COMPROBACIONES PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN CUANTO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

#### 1 Para las Administraciones

- ¿Se requiere legislación nueva?
- ¿Se prescribe equipo y/o sistemas nuevos?
  - ¿Existe capacidad de fabricación del equipo en el ámbito internacional?
  - ¿Existen instalaciones de reparación/servicio del equipo en el ámbito internacional?
  - ¿Existe capacidad de elaborar nuevos sistemas?
- ¿Requerirá la implantación recursos financieros adicionales?
- ¿Son necesarios recursos humanos adicionales o aptitudes nuevas?
- ¿Será necesario modernizar la infraestructura actual?
- ¿Se cuenta con tiempo preparatorio suficiente para la implantación?
- ¿Se adoptará un procedimiento de implantación rápida?
- ¿Hay una modificación sustancial de las normas existentes?
- ¿Será necesaria una guía para la implantación?

#### 2 Para el sector

- ¿Requeriría el sector sistemas nuevos o la mejora de los existentes?
  - ¿Existe capacidad en el ámbito internacional para elaborar sistemas nuevos?
- ¿Será necesario introducir formación adicional para la gente de mar?
  - ¿Existen cursos de formación conexos y validados?
  - ¿Se cuenta con un número suficiente de cursos de formación simulada en el ámbito internacional?
- ¿Se prescribirá equipo nuevo?
  - ¿Se cuenta con capacidad de fabricación en el ámbito internacional?
- ¿Se cuenta con capacidad de reparación/servicio o de reforma y mantenimiento en el ámbito internacional?

### APÉNDICE 3

## LISTA DE COMPROBACIÓN DE LOS ASUNTOS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ESPECIAL AL PLANIFICAR LA CREACIÓN DE CAPACIDAD EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

### Formulario de medidas de creación de capacidad

Instrumento \_\_\_\_\_

Medida número \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Exigida para  Administración  
 Sector

Implantación  Antes de la adopción  
 Una vez adoptado  
 Antes de la entrada en vigor  
 Una vez ratificado  
 Introducción gradual

Descripción de la actividad de creación de capacidad necesaria para la implantación de nuevas medidas:

---

---

---

\*\*\*



**ANEXO 23****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN  
DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA  
PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO los derechos y obligaciones de los Estados de conformidad con el derecho marítimo internacional, incluidas las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 y el Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, e instando a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que ratifiquen los antedichos instrumentos como cuestión prioritaria,

TOMANDO NOTA de la resolución A/RES/63/111: "Los océanos y el derecho del mar", mediante la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 63º periodo de sesiones, instó a todos los Estados a que, en cooperación con la Organización Marítima Internacional, repriman activamente la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas, en particular las relacionadas con la asistencia para el aumento de la capacidad mediante la formación de la gente de mar, el personal portuario y el personal de vigilancia en la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes, el enjuiciamiento de los presuntos autores de conformidad con el derecho internacional y la promulgación de legislación nacional,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la aprobación por parte del Comité de Seguridad Marítima de las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, en las que figuran recomendaciones para los Gobiernos y directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques,

RECONOCIENDO CON GRAN PREOCUPACIÓN el grave peligro que suponen los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad marítima y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques sigue aumentando en todo el mundo,

CONSCIENTE de que la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques se ve con frecuencia obstaculizada por la falta de legislación eficaz en algunos países que permita investigar los casos notificados de piratería y robo a mano armada contra buques,

TOMANDO NOTA de la necesidad de creación de capacidad y de cooperación técnica en el ámbito de la represión de la piratería y de los robos a mano armada perpetrados contra los buques,

CONSCIENTE TAMBIÉN de que, incluso cuando se detiene a los implicados en estos actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, algunos Gobiernos carecen de marco legislativo y de directrices adecuadas para llevar a cabo la investigación necesaria para condenarlos y sancionarlos,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la recomendación formulada en los seminarios y cursillos regionales organizados por la OMI en el contexto del proyecto de 1998 de lucha contra la piratería, de que la elaboración de un código de prácticas para la investigación de los actos de piratería y los robos a mano armada y el enjuiciamiento de quienes los cometan ha de acometerse con carácter prioritario con el objetivo de asegurar la imposición de las penas adecuadas por la comisión de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques,

CONVENCIDA de la necesidad de adoptar y promulgar lo antes posible un código de prácticas enmendado,

CONVENCIDA ASIMISMO de la necesidad de que los Gobiernos colaboren y adopten con la máxima prioridad todas las medidas necesarias para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 86º periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que colaboren en aras de la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente y a que redoblen sus esfuerzos para reprimir y prevenir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
3. INSTA a los Gobiernos a que implanten el Código a fin de poder extraer conocimientos a partir de las experiencias de propietarios de buques, capitanes y tripulantes que hayan sido objeto de ataques y por tanto poder mejorar las orientaciones de carácter preventivo para otros que, en un futuro, tengan que hacer frente a situaciones parecidas;
4. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos a que establezcan, según estimen oportuno, acuerdos y procedimientos para facilitar la colaboración en la aplicación de medidas eficaces para prevenir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
5. ALIENTA a los Gobiernos a que apliquen las disposiciones de los instrumentos internacionales cuya finalidad es la mejora de la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;

6. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques adjunto en conocimiento de los Gobiernos Miembros, las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales interesadas, para su información y para que adopten las medidas que estimen oportunas;
7. PIDE ADEMÁS al Comité de Seguridad Marítima y al Comité Jurídico que mantengan el Código sometido a examen y adopten las medidas que estimen oportunas;
8. INSTA a los Gobiernos a que adopten las medidas indicadas en el Código de prácticas, para investigar todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques dentro de su jurisdicción, y a que informen a la Organización de toda investigación y enjuiciamiento que se realicen en relación con esos actos;
9. INSTA TAMBIÉN a todos los Gobiernos responsables de puertos, fondeaderos y zonas marítimas a que informen a la Organización del asesoramiento específico que hayan puesto a disposición de los buques sobre la cuestión de los actos de piratería y robos a mano armada para que el sector pueda comunicarlo a los buques pertinentes.

## ANEXO

### CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

#### 1 OBJETIVO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo del presente documento es ofrecer a los Estados Miembros de la OMI un prontuario que facilite la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques.

#### 2 DEFINICIONES

A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

2.1 "Piratería": los actos ilícitos que se definen en el artículo 101\* de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982.

2.2 "Robos a mano armada perpetrados contra los buques": todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de "piratería", cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado.

2.3 "Investigadores": personas designadas por el Estado o Estados pertinentes para intervenir en un acto de piratería o robo a mano armada perpetrado contra un buque, después del suceso.

2.4 "Primeros responsables": personas designadas por el Estado o Estados pertinentes para intervenir en un acto de piratería o en un robo a mano armada perpetrado contra un buque, durante el suceso.

---

\* En el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, figura la siguiente definición de piratería:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."



### **3 CONSIDERACIONES PREVIAS**

#### **LEGISLACIÓN**

##### **Detención y procesamiento**

3.1 Se recomienda a los Estados que adopten las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, incluido cualquier cambio en su legislación que sea necesario para permitirles detener y enjuiciar a las personas que cometan tales delitos. Asimismo, se alienta a los Estados a que adopten todas las medidas de carácter legislativo, judicial y de ejecución necesarias para poder hacerse cargo y enjuiciar o extraditar a los piratas y ladrones armados, presuntos o declarados, que sean detenidos por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno. Los Estados también deberían tomar en consideración las penas adecuadas al redactar legislación sobre la piratería.

3.2 Se alienta a los Estados a que ratifiquen, adopten e implanten la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y el Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, el Protocolo de 2005 para la represión de actos ilícitos contra la navegación marítima y el Protocolo de 2005 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

##### **Medidas que deberán adoptar los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos**

3.3 Con objeto de alentar a los capitanes a notificar todos los sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos deberían poner todo su empeño en evitar que los capitanes y sus buques experimenten retrasos excesivos y que los buques tengan que desembolsar gastos adicionales en relación con tal notificación.

##### **Acuerdos entre Estados ribereños**

3.4 El artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige que todos los Estados cooperen en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería. También se alienta a los Estados ribereños a que cooperen en la medida de lo posible en la represión de los robos a mano armada y, cuando proceda, a que firmen acuerdos bilaterales o multilaterales que faciliten la investigación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y el enjuiciamiento de los autores.

## **4 FORMACIÓN DE LOS INVESTIGADORES**

4.1 La formación de los investigadores debería abarcar los objetivos principales de una investigación:

- .1 En los casos en que se haya producido el secuestro de personas a bordo o en que se hayan tomado rehenes, el objetivo principal de cualquier investigación u operación de los cuerpos de seguridad deberá ser la puesta en libertad de dichas personas en condiciones de seguridad. El rescate y la seguridad de tales personas debe prevalecer sobre cualquier otra consideración.
- .2 Detención de los delincuentes.
- .3 Obtención de pruebas, especialmente si es necesario un examen pericial.
- .4 Difusión de la información que pueda ayudar a evitar otros delitos.
- .5 Recuperación de los bienes robados.
- .6 Colaboración con las autoridades responsables de esclarecer los hechos.
- .7 Compilación de información utilizando sitios en la Red tales como los facilitados por la IMB o el ReCAAP-ISC.

4.2 Los investigadores deberían contar con formación y experiencia en técnicas tradicionales de investigación, y deberían estar lo más familiarizados posible con los buques y su entorno. Si bien sus conocimientos marítimos se considerarán una ventaja, del mismo modo que su acceso a personas con experiencia en los procedimientos marítimos sería de utilidad, su pericia como investigadores será lo más importante.

4.3 Podría ser útil contar con procedimientos escritos en el idioma nacional sobre cómo se ha de llevar a cabo una investigación. Tales procedimientos deberían actualizarse y ajustarse a la luz de la experiencia obtenida y en consonancia con la legislación nacional.

4.4 Los instructores tal vez estimen conveniente subrayar que los delincuentes pueden estar aún en el lugar del delito cuando lleguen los investigadores.

4.5 Se debería formar a los investigadores en cómo tratar a personas que han estado en situaciones que generan gran tensión. Podría ser útil aprender técnicas acerca de cómo formular preguntas a personas afectadas por tensión postraumática.

## **5 ESTRATEGIA DE LAS INVESTIGACIONES**

5.1 Es fundamental que los investigadores hayan demostrado tener la pericia y competencia requeridas, además de experiencia y conocimientos marítimos. En última instancia, los delincuentes tienen su base en tierra, por lo que es probable que sea allí donde resulten más fáciles de detectar. Por ejemplo, es posible que sus cómplices los delaten, y es precisamente en tierra donde invertirán las ganancias de su delito. También es probable que participen en otras actividades delictivas, como la introducción ilícita de inmigrantes ilegales, por lo que es conveniente que los investigadores no trabajen aislados para que pueda aprovecharse toda la información útil disponible.

5.2 Los métodos tradicionales de los detectives ofrecen la mejor oportunidad para identificar y detener a los piratas y a los autores de robos a mano armada.

5.3 Puede ser conveniente vincular las medidas contra la piratería con las medidas de vigilancia para impedir el contrabando o el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, reduciéndose con ello la duplicación de esfuerzos y ahorrando recursos. Siempre que sea posible, debería adoptarse un planteamiento interinstitucional en las investigaciones.

### **Dirección general, actividades de coordinación y cooperación**

5.4 Con miras a incrementar la capacidad de los Estados de luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, los Estados deberían esforzarse por cooperar en la investigación en toda la medida de lo posible.

5.5 Dada la naturaleza internacional del comercio marítimo se plantean diversas cuestiones de índole jurídica o de límites. Al llevar a cabo las investigaciones, todos los Estados que tengan un interés deberían cooperar plenamente con quienes lleven a cabo las investigaciones.

5.6 Es importante que se determine la persona y/o la organización que se hará cargo de la investigación. La confusión o el retraso en las etapas iniciales llevará, en el mejor de los casos, a una disminución de las oportunidades de esclarecimiento y a la pérdida de pruebas y, en el peor, a un aumento del peligro para los miembros de la tripulación detenidos por los delincuentes, e incluso a lesiones y pérdida de vidas que podrían haberse evitado.

5.7 Deberán reconocerse los distintos intereses nacionales que pueda haber en cada caso, tales como los del Estado de abanderamiento del buque, los del país en cuyas aguas territoriales se haya producido el ataque, los del país de donde se sospecha que proceden los delincuentes, los del país de donde son nacionales las personas a bordo, los del país del propietario de la carga y los del país en donde se haya cometido el delito. En casos de piratería, el Estado de abanderamiento del buque debería asumir la responsabilidad principal y, en los casos de robos a mano armada, dicha responsabilidad correspondería al Estado en cuyas aguas territoriales se haya producido el ataque. En todos los casos deberá admitirse que otros Estados tendrán intereses legítimos, por lo que es fundamental, para el éxito de las investigaciones y para la captura de los autores, que exista coordinación y cooperación entre ellos.

5.8 Debería informarse del ataque y del plan para la investigación al propietario del buque o a la compañía.

5.9 Es importante que, cuando proceda, intervengan cuanto antes las organizaciones pertinentes (por ejemplo, la Interpol o la Oficina Marítima Internacional de la ICC) dada la posibilidad de que el delito esté relacionado con la delincuencia organizada transnacional.

5.10 Si en el curso de la investigación resulta inevitable cambiar de investigadores, los investigadores reemplazados deberían rendir cumplida cuenta de la labor que hayan realizado hasta ese momento.

## **6 TRÁMITE DEL INFORME INICIAL**

Cuando se reciba información de que un buque está sufriendo un ataque, o de que se ha cometido recientemente un delito grave, y sea posible llegar hasta el buque, deberían enviarse inmediatamente los primeros responsables e investigadores al lugar del delito. Las responsabilidades de los primeros en llegar al lugar del delito serán las siguientes:

### **Asistencia a los heridos**

- .1 Debe proporcionar tratamiento médico a cuantos hayan sufrido lesiones e informar a los tripulantes, si así es oportuno, de que la amenaza ha cesado y de que los tripulantes están a salvo.

### **Apresamiento de los delincuentes**

- .2 Deben tener en cuenta la posibilidad de que, en ciertos casos, los delincuentes se hallen todavía en las proximidades y deben informar de ello a los tripulantes.

### **Aviso a otros buques**

- .3 Siempre que sea posible, debería transmitirse un aviso a los demás buques que se encuentren en la zona, y que podrían estar expuestos a un ataque.

### **Protección del lugar del delito**

- .4 La recuperación de material forense del lugar del delito puede suministrar prueba de la identidad de los delincuentes. De igual modo, la interpretación de lo que ocurrió ayudará a los investigadores y podría determinar los resultados de la investigación. Por consiguiente, es esencial que el lugar del delito se encuentre protegido hasta que llegue personal debidamente preparado para realizar un examen del mismo. El capitán, la tripulación y el propietario del buque deberían ser plenamente conscientes de ello.
- .5 El mayor riesgo de alteración del lugar del delito se da en las fases iniciales de intervención de los cuerpos de seguridad y de los servicios de emergencia. El personal que coordine dicha intervención debería ser consciente de ese peligro y de la necesidad de advertir en consecuencia a todo el que acuda al lugar del delito, incluidos otros funcionarios de los cuerpos de seguridad y el personal marítimo.

- .6 El personal coordinador debería encargarse asimismo de que las autoridades del país que tenga la responsabilidad principal de la investigación del delito sean informadas de los detalles del suceso y tengan la oportunidad de investigarlo. Toda prueba obtenida, junto con la información sobre las medidas adoptadas y de otra índole, deberá comunicarse al Estado que tenga la responsabilidad principal de la investigación.

### **Obtención de pruebas**

- .7 Un interrogatorio bien dirigido en el lugar del delito puede proporcionar una descripción de los delincuentes, de la embarcación que utilizaron y del rumbo tomado, información que, si se transmite rápidamente a todas las autoridades pertinentes, podría permitir la identificación y detención de los delincuentes.
- .8 Los primeros funcionarios de los cuerpos de seguridad que hagan acto de presencia en el lugar del delito deberían ser conscientes de la importancia de su actuación para reunir pruebas y transmitir las lo más rápidamente posible, aun cuando los delincuentes hayan logrado escapar. Cualquier error u omisión en las etapas preliminares puede tener graves consecuencias para el resto de la investigación.
- .9 Los investigadores deben recordar que, durante la investigación, es importante recuperar los bienes, ya que es posible que éstos se utilicen como prueba en un juicio.

## **7 LA INVESTIGACIÓN**

### **Proporcionalidad**

La marcha de una investigación dependerá, en gran parte, de las circunstancias del delito, por lo que la entidad encargada de la investigación deberá considerar la "gravedad" del suceso, que puede ir desde el robo de bienes hasta la toma de rehenes y en último lugar a la pérdida de vidas. Naturalmente, las medidas que se adopten deberán ser proporcionales a la gravedad del delito cometido y estar en consonancia con las leyes infringidas. Cabe señalar, sin embargo, los siguientes aspectos comunes en todas las investigaciones de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques:

### **Establecimiento y registro de todos los hechos pertinentes**

- .1 Deberían registrarse de manera sistemática todos los datos pertinentes. Si bien es cierto que la mayoría de los cuerpos de seguridad utilizan formularios polivalentes para la denuncia de delitos, los funcionarios encargados de las investigaciones sobre delitos cometidos en el mar deberían cerciorarse de que incluyen información adicional que quizá más tarde resulte crucial en procedimientos judiciales de ese género, como las condiciones meteorológicas, el estado de la mar, una descripción detallada del buque, su situación, rumbo y velocidad y otros datos similares.

- .2 Las fotografías tomadas y las cintas de video grabadas a bordo del buque, y del propio buque, ayudarán a los investigadores y testigos a explicar posteriormente lo ocurrido.
- .3 Los investigadores deberían tener en cuenta que la legislación sobre delitos perpetrados en el mar permite, en determinadas circunstancias, la incoación de procedimientos judiciales en países distintos de aquél en el que trabajen los investigadores. Por consiguiente, las investigaciones deberían ser lo suficientemente completas y detalladas para explicar lo ocurrido a tribunales distintos de los del país donde trabajen los investigadores, a veces varios años después de que se haya cometido el delito. En el informe de la investigación se deberían describir los métodos utilizados por los investigadores.

### **Consignación de las declaraciones de los testigos**

- .4 Las declaraciones de los testigos deberían consignarse de manera oficial y aceptable para su uso posterior en procedimientos judiciales. Teniendo en cuenta que tales declaraciones formarán la base de cualquier proceso, esta importante labor no debería dejarse en manos de personal que carezca de la formación requerida.
- .5 Las declaraciones de los testigos deberían anotarse cuanto antes, ya que los recuerdos se desvanecen y esas declaraciones pueden verse influidas por el contacto con otros testigos y por la información que aparezca en los medios de comunicación.
- .6 Cuando el idioma de los testigos sea distinto del de los investigadores, como ocurrirá frecuentemente en los casos de piratería, la consignación de las declaraciones debería realizarse en el idioma del testigo y recurriendo a los servicios de intérpretes debidamente cualificados si éstos pueden conseguirse en un tiempo razonable. Hay que recordar que las declaraciones firmadas por un testigo o, para el caso, por el presunto culpable en un idioma distinto del propio pueden carecer de valor en los procedimientos judiciales. Por consiguiente, es importante que en cada caso se establezcan los requisitos legales para la validez de los testimonios.
- .7 La experiencia ha demostrado que, en los casos de piratería y robos a mano armada, es probable que los testigos y, en particular, aquéllos que han sido objeto de violencia, se hallen muy angustiados. Sus experiencias habrán sido todavía más penosas si han estado en cautiverio durante periodos prolongados y/o si se han visto en peligro de muerte, y la situación se verá exacerbada si se encuentran lejos de su hogar. Los investigadores deberían tener todo esto en cuenta y tratar a los testigos con comprensión y paciencia, a fin de poder sacar a la luz todos los hechos pertinentes al caso.
- .8 Con objeto de proteger la integridad de cada declaración, siempre que pueda hacerse en un periodo de tiempo razonable, se debería entrevistar a cada testigo por separado.

- .9 Los investigadores deberían centrar sus esfuerzos en obtener descripciones concretas de los individuos que participaron en el suceso, fijándose en particular en cualquier característica distintiva del cabecilla del grupo.
- .10 Cuando hayan sido varios los delincuentes, los investigadores deberían tratar de obtener de los testigos información específica sobre los actos de cada uno de los delincuentes, y no quedar satisfechos con afirmaciones generales sobre lo que "los secuestradores" o "los piratas" hicieron en el buque.

### **Examen forense detallado del lugar del delito**

- .11 Un examen forense detallado del lugar del delito (en especial, cuando se trata de delitos graves, incluido el homicidio), es el mejor medio para obtener información y pruebas de crucial importancia que, en última instancia, podrían llevar a la resolución del caso.
- .12 Los investigadores deberían mantener aislados los objetos o lugares del buque en los que los delincuentes puedan haber dejado huellas dactilares u otras marcas ocultas que pudieran ser de utilidad.
- .13 Se aconseja a los investigadores que aprovechen todos los servicios especializados a su disposición.
- .14 Cuando efectúen el examen forense, los investigadores deberían tener en cuenta la conveniencia de no retener a los buques ni entorpecer el trabajo a bordo más de lo estrictamente necesario.

### **Búsqueda de información en bases de datos**

- .15 Los delitos no deberían tratarse como casos aislados.
- .16 Es posible que los delincuentes sean responsables de delitos similares todavía no resueltos, pero si se reúne y se examina la información sobre todos los casos ocurridos, aumentarán las oportunidades de identificar a los delincuentes. Con ese propósito, debería realizarse una búsqueda en las bases de datos pertinentes, entre otras, las de la Oficina Marítima Internacional, en Kuala Lumpur (Malasia), y las del Centro de intercambio de información (ISC) del ReCAAP, en Singapur, para identificar posibles series de delitos. Ahora bien, la utilización de bases de datos privadas debe ser compatible con la legislación por la que se rija la investigación. Asimismo debería considerarse la posibilidad de acudir a Interpol o a los Estados ribereños vecinos, por si tiene información sobre los delincuentes.
- .17 También es posible que los delincuentes ya hayan sido condenados por otros delitos y que la información a ese respecto pueda relacionarlos con los delitos investigados.

### **Difusión de la información entre las entidades pertinentes**

- .18 Un resultado importante de toda investigación eficaz, aun en el caso en que ésta no lleve a ninguna detención, es la generación de información. Por ello, debería contarse con medios que hagan posible la difusión de información potencialmente útil a todas las partes interesadas, entre otras, los cuerpos de seguridad, las autoridades navales, los servicios de guardacostas, los capitanes de puerto y demás entidades y personas que pudieran necesitarla y valerse de ella con arreglo a su legislación nacional.
- .19 Asimismo, deberían notificarse a la OMI las lecciones aprendidas con las investigaciones, incluso si no han conducido a efectuar arrestos, de modo que otros Estados Miembros, el ISC del ReCAAP y representantes del sector como, por ejemplo, BIMCO, ICS, ITF y otros, así como la IMB puedan hacer que todas las partes interesadas se beneficien de la información obtenida durante la investigación.
- .20 Si la información compilada durante una investigación hace que el Estado encargado de la investigación tenga razones para creer que en una fase posterior se va a cometer un delito de piratería o un robo a mano armada, el Estado debería, de conformidad con su legislación nacional, remitir, tan pronto como sea posible, toda la información pertinente que posea a los Estados que estima que han establecido jurisdicción respecto de los delitos de piratería y de robo a mano armada, de conformidad con el párrafo 3.1 del presente Código.

\*\*\*



## ANEXO 24

## PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

## SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (SUBCOMITÉ BLG)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<b>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes</b> <i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1</i>	Indefinido	BLG 13/18, sección 3
2	<b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 80/24, párrafo 21.6; BLG 13/18, sección 7
3	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b> <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; BLG 13/18, sección 8
A.1	Aspectos de seguridad y medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque contempladas en la regla 19 del Anexo I del Convenio MARPOL <i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.2</i> <i>Resultados previstos: 7.2.2.1</i>		BLG 3/18, párrafo 15.7
.1	evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiere (según sea necesario)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 14.

**Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.2	<b>Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas</b> (en colaboración con los subcomités FP y DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.1	2012	MSC 78/26, párrafo 24.11; BLG 13/18, sección 6
A.3	<b>Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004</b> <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.2 a .5	2010	MEPC 57/21, párrafo 18.11; BLG 13/18, sección 5
A.4	<b>Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan</b> <i>Principios estratégicos:</i> 7.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.2.2.1	2010	MEPC 55/23, párrafos 19.4 y 19.5; BLG 13/18, sección 4
A.5	<b>Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques</b> <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MEPC 56/23, párrafo 19.12; BLG 13/18, sección 9
A.6	<b>Revisión del Código CIG</b> (en colaboración con los subcomités FP, DE, SLF y STW, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 83/28, párrafo 25.7; BLG 13/18, sección 11

**Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.7	<b>Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 83/28, párrafo 25.6; BLG 13/18, sección 12
A.8	<b>Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub></b> <i>Principios estratégicos:</i> 7.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.3.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MEPC 57/21, párrafo 18.11; BLG 13/18, sección 13
A.9	<b>Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (coordinado por el Subcomité DSC)</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 85/26, párrafo 23.4

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES  
 (SUBCOMITÉ DSC)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas</b> <i>Principios estratégicos: 1.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.3.5</i> <i>Resultados previstos: 1.3.5.1</i>	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6
2	<b>Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias</b> <i>Principios estratégicos: 12.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.3.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 13/20, sección 6
3	<b>Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: -</i>	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 13/20, sección 4
4	<b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DSC 13/20, sección 6
A.1	<b>Enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.3</i> <i>Resultados previstos: 5.2.3.1</i>	2009	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 13/20, sección 3

**Notas:** 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.  
 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 14.

**Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores  
(Subcomité DSC) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.2	<b>Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	MSC 78/26, párrafo 24.15.3; DSC 13/20, sección 8
A.3	<b>Examen del Código BLU</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2009	MSC 79/23, párrafo 20.7; DSC 13/20, sección 7
A.4	<b>Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009	DSC 10/17, párrafo 4.23; DSC 13/20, sección 9
A.5	<b>Orientaciones sobre la indumentaria protectora</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009	MSC 81/25, párrafo 23.8; DSC 13/20, sección 10
A.6	<b>Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 82/24, párrafo 21.11; DSC 13/20, sección 11
A.7	<b>Estiba de materias que reaccionan con el agua</b> (en colaboración con el Subcomité FP, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2009	MSC 83/28, párrafo 25.12; DSC 13/20, sección 13
A.8	<b>Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	DSC 12/19, sección 16; MSC 83/28, párrafo 25.13.1; DSC 13/20, sección 14

**Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores  
(Subcomité DSC) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.9	<b>Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009	MSC 83/28, párrafo 25.13.2; DSC 13/20, sección 15
A.10	<b>Enmiendas al Anexo III del MARPOL*</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2009	DSC 13/20, sección 16
A.11	<b>Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques</b> (en colaboración con los subcomités BLG, FP y STW) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	DSC 13/20, sección 19; MSC 85/26, párrafo 23.7
A.12	<b>Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.3.5 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 86/23, párrafo 23.6
B.1	<b>Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	MSC 84/24, párrafo 22.9;
B.2	<b>Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2010	MSC 84/24, párrafo 22.10; DSC 13/20, sección 16

\* A reserva de la decisión del MEPC 59.

**SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios</b> <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 75/24, párrafo 22.18; FP 53/23, sección 19
2	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b> <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FP 53/23, sección 12
A.1	<b>Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios</b> <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2011	MSC 74/24, párrafo 21.12; MSC 85/26, párrafo 23.11; FP 53/23, sección 3
A.2	<b>Examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego</b> <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.1</i>	2010	MSC 80/24, párrafo 21.11; FP 53/23, sección 4
A.3	<b>Pirorresistencia de los conductos de ventilación</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	2010	MSC 81/25, párrafo 23.13; MSC 83/28, párrafo 25.22; FP 53/23, sección 6
A.4	<b>Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco (en colaboración con el Subcomité BLG, según sea necesario)</b> <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.1</i>	2010	MSC 82/24, párrafo 21.18; MSC 84/24, párrafo 22.16; FP 53/23, sección 13

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 54.

**Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (continuación)**

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
<p>A.5 <b>Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.2</p>	2010	MSC 82/24, párrafo 21.20; FP 53/23, sección 8
<p>A.6 <b>Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque</b> (en colaboración con el Subcomité BLG, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.24.2; FP 53/23, sección 14
<p>A.7 <b>Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.24.1; FP 53/23, sección 15
<p>A.8 <b>Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta</b> (en colaboración con el Subcomité DSC, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	2011	MSC 83/28, párrafo 25.21; FP 53/23, sección 17
<p>A.9 <b>Medios de evacuación desde los espacios de máquinas</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.23; FP 53/23, sección 16



**Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.10	<b>Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación</b> (en colaboración con los subcomités BLG y DE, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.4	2011	FP 51/19, párrafo 10.8; MSC 83/28, párrafo 9.26; FP 53/23, sección 15
A.11	<b>Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.1.1.1	2010	MSC 73/21, párrafo 4.16; MSC 83/28, párrafo 8.7; FP 53/23, sección 9
A.12	<b>Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad</b> (en colaboración con los subcomités DE y SLF, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 84/24, párrafo 22.15; FP 53/23, sección 18
A.13	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.14
A.14	<b>Integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en buques de pasaje y buques de carga</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 85/26, párrafo 23.12

**Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.15	<b>Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 85/26, párrafo 23.13
A.16	<b>Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (coordinado por el Subcomité DSC)</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 85/26, párrafo 23.10
A.17	<b>Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE)</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	2012	MSC 86/26, párrafo 23.9
A.18	<b>Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 86/26, párrafo 23.11
B.1	<b>Control del humo y ventilación</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	FP 39/19, sección 9; FP 46/16, sección 4

**SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.6	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; MEPC 56/23, párrafo 14.4; FSI 17/20, sección 4
2	<b>Estadísticas e investigaciones de siniestros</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1.1/2/4/5.3/ 12.1/12.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2/2.1.1/4.2.1/ 5.3.1/12.1.2/12.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1/2.1.1.1/ 4.2.1.1/4.2.1.3/ 5.3.1.5/12.1.2.1/ 12.1.2.2/ 12.3.1.1	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 17/20, sección 6
3	<b>Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1.1/2/4/5.3/12.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2/2.1.1/4.2.1/ 5.3.1/12.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1/2.1.1.7/ 4.2.1.1/4.2.1.3/ 5.3.1.2/5.3.1.3/ 5.3.1.4/5.3.1.5/ 12.3.1.2	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.16; FSI 17/20, sección 7
4	<b>Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2/4/5.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1/4.2.1/5.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.5/4.2.1.2/ 5.3.1.5	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 17/20, sección 3

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 18.

**Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)**  
 (continuación)

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
5	<b>Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.5	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 17/20, sección 10
6	<b>Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.2	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 17/20, sección 11
7	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 17/20, sección 12
8	<b>Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.2.1.2	Indefinido	MSC 83/28, párrafo 25.27; FSI 17/20, sección 13
A.1	<b>Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1	2010	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 17/20, sección 8

**Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)**  
(continuación)

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.2	<b>Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2/5.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1/5.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.2/5.3.1.2	2010	MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 17/20, sección 9
A.3	<b>Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción</b> <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.3 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.3.1/7.1.3.2	2010	MEPC 53/24, párrafo 9.7; FSI 17/20, sección 5
A.4	<b>Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.1	2010	MSC 84/24, párrafo 22.27; FSI 17/20, sección 14
A.5	<b>Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 84/24, sección 22; FSI 17/20, sección 15
[A.6	<b>Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.3/7 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.3.1/ 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 5.3.1.2/ 7.1.2.8	2010	FSI 17/20, sección 7]*

\* A reserva de la decisión que adopte el MEPC 59.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ COMSAR)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<b>Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)</b>		
.1	<b>Cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.5 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.5.2	Indefinido	COMSAR 13/14, párrafos 3.1 a 3.4
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en cooperación con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)	Indefinido	
.1	<b>Disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.5 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.5.1	Indefinido	COMSAR 13/14, párrafos 3.5 a 3.23
3	<b>Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.2	Indefinido	COMSAR 13/14, párrafos 4.1 a 4.34
4	<b>Cuestiones tratadas por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT</b> <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.2	Indefinido	COMSAR 13/14, párrafos 4.35 a 4.84
5	<b>Servicios satelitarios (Inmarsat y Cospas-Sarsat)</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.5 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.5.4	Indefinido	COMSAR 13/14, sección 5

- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 14.

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR)**  
(continuación)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
6		
Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM		
.1 <b>Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento</b> <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.3.1</i> <i>Resultados previstos: 2.3.1.5</i>	2010	COMSAR 13/14, párrafos 6.1 a 6.7
.2 <b>Plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM</b> <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.3.1</i> <i>Resultados previstos: 2.3.1.1/2.3.1.2</i>	Indefinido	COMSAR 13/14, párrafos 6.8 a 6.54
.3 <b>Revisión del Manual IAMSAR</b> <i>Principios estratégicos: 1.3</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.3.5</i> <i>Resultados previstos: 1.3.5.2</i>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 13/14, sección 8
.4 Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.5</i> <i>Resultados previstos: -</i>	dos periodos de sesiones	MSC 86/26, párrafo 23.20
7		
Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 78/26, párrafo 24.8

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR)**  
 (continuación)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.1 <b>Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> - <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 13/14, sección 7
A.2 <b>Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo</b> (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> - <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 83/28, párrafo 25.30; COMSAR 13/14, sección 9
A.3 <b>Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 84/24, párrafo 22.36; COMSAR 13/14, sección 10
A.4 <b>Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje</b> (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 84/24, párrafo 22.35
A.5 <b>Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica</b> (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2012	MSC 85/26, párrafo 23.22
A.6 <b>Revisión de las normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables (resolución A.810(19))</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.5 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 86/26, párrafo 23.19



**SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)**

**Programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el MSC 85**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.1</i>	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 54/25, sección 3
2	<b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 54/25, sección 20
3	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b> <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; NAV 54/25, sección 21
A.1	<b>Cuestiones relacionadas con la UIT</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2009	MSC 69/22, párrafos 5.69 y 5.70; NAV 54/25, sección 9
	<b>.1 Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R</b>	2009	
A.2	<b>Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.4</i> <i>Resultados previstos: 5.2.4.2</i>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.30; NAV 54/25, sección 4

- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 55.

**Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (continuación)**

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.3 <b>Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica</b> (en colaboración con los subcomités COMSAR y STW) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.4	2012	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37; NAV 54/25, sección 13
A.4 <b>Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 81/25, párrafo 23.42; NAV 54/25, sección 16
A.5 <b>Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar</b> (en colaboración con el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.36; NAV 54/25, sección 10
A.6 <b>Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA</b> (en colaboración con los subcomités FSI y COMSAR, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.38; NAV 54/25, sección 11
A.7 <b>Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafos 21.39 a 21.40; NAV 54/25, sección 17

**Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.8	<b>Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.41; NAV 54/25, sección 18
A.9	<b>Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos</b> (en colaboración con el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2	2009	MSC 82/24, párrafo 21.42; NAV 54/25, sección 19
A.10	<b>Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2011	MSC 83/28, párrafo 25.34; MSC 84/24, párrafo 22.43
A.11	<b>Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo</b> (en colaboración con el Subcomité COMSAR) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 83/28, párrafo 25.33
A.12	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.40
A.13	<b>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</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 84/24, párrafo 22.41

**Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.14	Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2013*	MSC 86/26, párrafo 23.27
A.15	Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2011*	MSC 86/26, párrafo 23.28
A.16	Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad (coordinado por el Subcomité STW) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.2.2	2010	MSC 81/25, párrafo 23.58 a 23.60; STW 40/14, sección 8; MSC 86/26, párrafos 9.10 y 23.24
A.17	Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica (coordinado por el Subcomité SLF) <i>Principios estratégicos:</i> 5 y 7 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1/5.2.4/7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	2011*	MSC 86/26, párrafo 23.25

---

\* Se incluirá en el orden del día provisional del NAV 56.

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DE 50/27, sección 17
2	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b> <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; DE 52/21, sección 17
A.1	<b>Enmiendas a la resolución A.744(18)</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.1</i>	2010*	DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19; DE 52/21, sección 3
A.2	<b>Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas</b> (en colaboración con los subcomités FSI, NAV y STW) <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: 5.1.2.1</i>	2010	MSC 74/24, párrafo 21.34; DE 52/21, sección 6
A.3	<b>Compatibilidad de los dispositivos de salvamento</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: 5.1.2.2</i>	2010	DE 47/15, párrafo 5.3; MSC 78/26, párrafo 24.37.1; DE 52/21, sección 7

- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 53.

---

\* Se incluirá en el orden del día provisional del DE 54.

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.4	Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas (coordinado por el Subcomité BLG) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.1	dos periodos de sesiones	MSC 78/26, párrafo 24.39; DE 51/28, sección 4
A.5	<b>Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.1.1.1	2010	MSC 81/25, párrafo 23.49.1; DE 52/21, sección 13
A.6	<b>Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.2	2010	SLF 49/17, párrafo 3.11; MSC 82/24, párrafo 21.47; DE 52/21, sección 15
A.7	<b>Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento</b> (en colaboración con los subcomités FP y COMSAR, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	2012	MSC 82/24, párrafo 21.49; DE 52/21, sección 16
A.8	<b>Revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 82/24, párrafos 21.51 y 23.12; DE 52/21, sección 14

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.9	Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	tres periodos de sesiones	MSC 82/24, párrafos 3.92 y 21.52
A.10	<b>Protección contra los ruidos a bordo de los buques</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.41
A.11	<b>Comportamiento térmico de los trajes de inmersión</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 84/24, párrafo 22.48
A.12	<b>Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 84/24, párrafo 22.49
A.13	<b>Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje</b> (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2011	MSC 84/24, párrafo 22.50

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.14	<b>Medios alternativos para las prescripciones relativas a la inspección del fondo de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 84/24, párrafo 22.52; DE 51/21, párrafos 20.10 a 20.15
A.15	<b>Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	MSC 85/26, párrafo 23.27; DE 52/21, párrafos 20.51 y 20.52
A.16	<b>Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros</b> <i>Principios estratégicos: 2</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2 y 2.1.1.4</i>	2010	MSC 85/26, párrafo 23.28
A.17	<b>Elaboración de un Código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2012	DE 52/21, párrafo 9.31; MSC 86/26, párrafo 23.32
A.18	<b>Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje (en colaboración con el Subcomité FP)</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.2</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2012	MSC 86/26, Párrafo 23.35



**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.19	Pruebas de los compartimentos estancos <i>Principios estratégicos:</i> 2.1/5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1/5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	MSC 86/26, párrafo 23.36
A.20	Prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	MSC 86/26, párrafo 23.38
A.21	<b>Aplicación de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS</b> <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 86/26, párrafos 3.18 y 23.31
B.1	<b>Revisión de la resolución A.760(18)</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.2	2010	DE 46/32, párrafo 31.23; DE 51/28, sección 12
B.2	Botes salvavidas de caída libre autozafables <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	un periodo de sesiones	MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 47/25, párrafo 19.2
B.3	Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO <sub>x</sub> a bordo <i>Principios estratégicos:</i> 7 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.3.1 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; BLG 10/19, párrafo 12.3; MEPC 55/23, párrafo 19.9
B.4	Normas de rendimiento de los revestimientos protectores <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.2	dos periodos de sesiones	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 50/27, sección 4
.1	Aplicación obligatoria de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de graneleros y petroleros	dos periodos de sesiones	
.2	Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de todos los tipos de buques	dos periodos de sesiones	

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
B.5	Revisión de las disposiciones relativas a las instalaciones para helicópteros que figuran en el Convenio SOLAS y en el Código MODU <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	DE 52/21, párrafo 5.5; MSC 86/26, párrafo 23.39

**SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS  
(SUBCOMITÉ SLF)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b> <i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.1</i>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; SLF 51/17, sección 9
A.1	<b>Seguridad de los buques pesqueros pequeños</b> (en colaboración con los subcomités DE, COMSAR, FP, NAV y STW, según sea necesario) <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.2</i>	2010	MSC 79/23, párrafos 11.15 y 20.32; MSC 83/28, párrafo 25.53; SLF 51/17, sección 14
A.2	<b>Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2010	SLF 51/17, sección 14; MSC 85/26, párrafo 12.7
A.3	<b>Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques</b> <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2011	MSC 81/25, párrafo 23.53; SLF 51/17, sección 14; MSC 85/26, párrafos 23.33 y 23.34
A.4	<b>Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.1</i>	2011	MSC 81/25, párrafo 23.54; SLF 51/17, sección 14

- 
- Notas:** 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.  
2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 52.

**Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF)**  
(continuación)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.5 <b>Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes</b> <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2010	SLF 49/17, sección 3; MSC 82/24, párrafo 21.56; SLF 51/17, sección 14
A.6 <b>Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.1</i>	2011	MSC 82/24, párrafo 21.57; SLF 51/17, sección 14
A.7 <b>Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y graneleros (en colaboración con los subcomités DE y STW, según sea necesario)</b> <i>Principios estratégicos: 2.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 2.1.1</i> <i>Resultados previstos: 2.1.1.2</i>	2010	MSC 83/28, párrafos 25.50 a 25.52; SLF 51/17, sección 14; MSC 85/26, párrafos 23.36 a 23.40;
A.8 <b>Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE)</b> <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2012	MSC 84/24, párrafo 22.57; SLF 51/17, sección 14
A.9 <b>Reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado</b> <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: -</i>	2011	MSC 84/24, párrafo 22.59; SLF 51/17, sección 14

**Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF)**  
(continuación)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
<p>A.10 <b>Elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993</b> (en colaboración con los subcomités pertinentes, según sea necesario)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.4</p>	2011	MSC 84/24, párrafo 22.62; SLF 51/17, sección 14
<p>A.11 Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	dos periodos de sesiones	SLF 51/17, sección 14; MSC 85/26, párrafo 23.35
<p>A.12 <b>Normas de compartimentado para los buques de carga</b></p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	2011	MSC 85/26, párrafo 23.32
<p>A.13 <b>Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica</b> (en colaboración con el Subcomité NAV, según sea necesario)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5 y 7 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1/5.2.4/ 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	2011	MSC 85/26, párrafo 23.44

**SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Validación de los cursos modelo de formación</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> -	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 40/14, sección 3
2	<b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos:</i> 12.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1 a .2	Indefinido	MSC 77/26, párrafos 18.10 y 23.40.2; STW 40/14, sección 10
A.1	<b>Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 40/14, sección 4
A.2	<b>Medidas para incrementar la protección marítima</b> <i>Principios estratégicos:</i> 6 <i>Medidas de alto nivel:</i> 6.3.2 <i>Resultados previstos:</i> 6.3.2.1	2010	MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45; STW 40/14, sección 9
A.3	<b>Examen general del Convenio y el Código de Formación</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.2.1	2010	STW 37/18, sección 15; MSC 81/25, párrafos 23.57.2, 23.40.2, 23.62 y 23.63; MSC 85/26, párrafo 23.46; STW 40/14, sección 7;
	<b>.1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación</b>		
	<b>.2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación</b>		

- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 41.

**Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
.3	<b>capítulo III del Convenio y el Código de Formación</b>		
.4	<b>capítulo IV del Convenio y el Código de Formación</b>		
.5	<b>capítulo V del Convenio y el Código de Formación</b>		
.6	<b>capítulo VI del Convenio y el Código de Formación</b>		
.7	<b>capítulo VII del Convenio y el Código de Formación</b>		
.8	<b>capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación</b>		
A.4	<b>Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad</b> (en colaboración con el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos:</i> 5 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.2.2	2010	MSC 81/25, párrafos 23.58 a 23.60; STW 40/14, sección 8
A.5	Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.64
A.6	<b>Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> -	2010	MSC 82/24, párrafo 21.23; STW 40/14, sección 5

**Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 12 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1	tres periodos de sesiones	MSC 84/24, párrafo 22.66
A.8	<b>Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques</b> (coordinado por el Subcomité DSC) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2010	MSC 85/26, párrafo 23.7
A.9	<b>Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica</b> (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> -	2012	MSC 85/26, párrafo 23.22
B.1	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación <i>Principios estratégicos:</i> 5 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.56; STW 35/19, sección 14
B.2	Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones conexas de la Conferencia <i>Principios estratégicos:</i> 5 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> -	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 11.8
B.3	<b>Elaboración de modelos de procedimiento para ejecutar las medidas de emergencia a bordo</b> <i>Principios estratégicos:</i> 5 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.2.2	2011	MSC 84/24, párrafo 22.67

\*\*\*



**ANEXO 25****ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS****SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (SUBCOMITÉ BLG) – 14º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
  - 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
  - 5 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
  - 6 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas
  - 7 Análisis de siniestros
  - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 9 Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
  - 10 Revisión del Código CIG
  - 11 Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural
  - 12 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>
  - 13 Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
  - 14 Programa de trabajo y orden del día del BLG 15
  - 15 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
  - 16 Otros asuntos
  - 17 Informe para los Comités

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC) – 14º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
    - .1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
    - .2 enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos
  - 4 Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
  - 5 Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas
  - 6 Informes y análisis de siniestros y sucesos
  - 7 Examen del Código BLU
  - 8 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques
  - 9 Orientaciones sobre la indumentaria protectora
  - 10 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera
  - 11 Estiba de materias que reaccionan con el agua
  - 12 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas
  - 13 Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte
  - 14 Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos
  - 15 Enmiendas al Anexo III del MARPOL\*\*

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

\*\* A reserva de la decisión del MEPC 59.

- 16 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
- 17 Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores
- 18 Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en puertos
- 19 Programa de trabajo y orden del día del DSC 15
- 20 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
- 21 Otros asuntos
- 22 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP) – 54º PERIODO DE SESIONES \***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios
  - 4 Examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego
  - 5 Pirorresistencia de los conductos de ventilación
  - 6 Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación
  - 7 Aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad
  - 8 Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad
  - 9 Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes
  - 10 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 11 Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco
  - 12 Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque
  - 13 Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico
  - 14 Medios de evacuación desde los espacios de máquinas
  - 15 Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta
  - 16 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios
  - 17 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 18 Integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en buques de pasaje y buques de carga
- 19 Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido
- 20 Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje
- 21 Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios
- 22 Programa de trabajo y orden del día del FP 55
- 23 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
- 24 Otros asuntos
- 25 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI) –  
18º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
  - 4 Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL
  - 5 Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción
  - 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
  - 7 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
  - 8 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
  - 9 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
  - [10 Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques]\*\*
  - 11 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
  - 12 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC
  - 13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 14 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
  - 15 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas
  - 16 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
  - 17 Programa de trabajo y orden del día del FSI 19
  - 18 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
  - 19 Otros asuntos
  - 20 Informe para los Comités

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

\*\* A reserva de la decisión que adopte el MEPC 59.

**SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) –  
14º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
    - .1 Cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
    - .2 Disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos
  - 4 Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT
    - .1 Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R
    - .2 Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT
  - 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y Cospas-Sarsat)
  - 6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM
    - .1 Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento
    - .2 Plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
  - 7 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
  - 8 Revisión del Manual IAMSAR
  - 9 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo
  - 10 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 11 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
- 12 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
- 13 Revisión de las normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19))
- 14 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 15
- 15 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
- 16 Otros asuntos
- 17 Informe para el Comité de Seguridad Marítima



**SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV) – 55º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas
  - 4 Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente
  - 5 Directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la ZEE
  - 6 Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S
  - 7 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo
  - 8 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R
  - 9 Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar
  - 10 Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA
  - 11 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
  - 12 Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje
  - 13 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS
  - 14 Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA
  - 15 Incremento de la seguridad de los medios para el trasbordo de prácticos
  - 16 Análisis de siniestros
  - 17 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 18 Programa de trabajo y orden del día del NAV 56

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 19 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
- 20 Otros asuntos
- 21 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE) – 53º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas
  - 4 Compatibilidad de los dispositivos de salvamento
  - 5 Revisión de la resolución A.760(18)
  - 6 Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate
  - 7 Revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión
  - 8 Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento
  - 9 Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación
  - 10 Protección contra los ruidos a bordo de los buques
  - 11 Comportamiento térmico de los trajes de inmersión
  - 12 Medios alternativos para las prescripciones relativas a la inspección del fondo de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado
  - 13 Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento
  - 14 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
  - 15 Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro
  - 16 Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros
  - 17 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 18 Elaboración de un Código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares
- 19 Aplicación de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y el Código IDS
- 20 Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje
- 21 Programa de trabajo y orden del día del DE 54
- 22 Otros asuntos
- 23 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS  
(SUBCOMITÉ SLF) – 52º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones y elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación
  - 4 Seguridad de los buques pesqueros pequeños
  - 5 Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques
  - 6 Conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo
  - 7 Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes
  - 8 Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque
  - 9 Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y graneleros
  - 10 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
  - 11 Reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado
  - 12 Elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993
  - 13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 14 Normas de compartimentado para los buques de carga
  - 15 Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica
  - 16 Programa de trabajo y orden del día del SLF 53
  - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
  - 18 Otros asuntos
  - 19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

**SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW) – 41º PERIODO DE SESIONES\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Validación de los cursos modelo de formación
  - 4 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia
  - 5 Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad
  - 6 Análisis de siniestros
  - 7 Examen general del Convenio y el Código de Formación:
    - .1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación
    - .2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación
    - .3 capítulo III del Convenio y el Código de Formación
    - .4 capítulo IV del Convenio y el Código de Formación
    - .5 capítulo V del Convenio y el Código de Formación
    - .6 capítulo VI del Convenio y el Código de Formación
    - .7 capítulo VII del Convenio y el Código de Formación
    - .8 capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación
  - 8 Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad
  - 9 Medidas para incrementar la protección marítima
  - 10 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
  - 11 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 12 Elaboración de modelos de procedimiento para ejecutar las medidas de emergencia a bordo
- 13 Programa de trabajo y orden del día del STW 42
- 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
- 15 Otros asuntos
- 16 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

\*\*\*





## ANEXO 26

**SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2008-2009 QUE SE INDICAN EN LA RESOLUCIÓN A.990(25)  
CON RESPECTO A LA LABOR DEL COMITÉ Y LOS SUBCOMITÉS**

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.1	Tomar la iniciativa y promover de forma activa su función de principal foro internacional para debatir las cuestiones de su competencia	<b>Nota:</b> los resultados de la Organización que se ajustan a esta medida de alto nivel se tabulan en el presente anexo junto a las medidas de alto nivel más pertinentes
				1.1.1.1		Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría) (véanse los resultados 3.3.1.1 y 11.1.1.1)
				1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.1

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
								supervisión por el Estado rector del puerto. Asimismo, el MSC 85 acordó que no sería oportuno que las directrices para la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto se publicaran como circular MSC.
						Temas ambientales (MEPC): – FAO: seguimiento de la segunda reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, así como las cuestiones relativas a los desperdicios/basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) (véase el resultado 1.1.2.3 (temas ambientales))		En curso. El FSI 16 examinó el informe de la 2ª reunión del Grupo mixto y pidió a la Secretaría que siguiera los progresos realizados en las distintas cuestiones e informara al Subcomité y a otros órganos pertinentes de la OMI. El FSI 16 instó también a los Miembros a ratificar el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores de 1995.
						Temas jurídicos (LEG): – OIT: supervisión de la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar (véase el resultado 6.3.1.1) Temas generales: – Proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (todos los comités, según proceda, y la Secretaría) (véase el resultado 4.2.1.3) – Instituciones donantes: movilización de recursos para el PICT (Secretaría) (véase el resultado 3.2.1.2)		En curso. El FSI 16 examinó el estado de los protocolos de intercambio de datos con los 10 regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, Equasis, la EMSA y la base de datos sobre siniestros de Stavanger. Se pidió a la Secretaría que avanzase en esta cuestión.
					1.1.2.2	Declaraciones de coordinación para o de (MSC): – AISM: servicios de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, navegación electrónica y SIA  – OACI: SMNS y búsqueda y salvamento  – CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación  – OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo – OIT: cuestiones relativas a la gente de mar  – UIT: radiocomunicaciones		De plazo indefinido. El MSC 85 refrendó la iniciativa de la Secretaría de remitir una declaración de coordinación a la UIT, la CEI, la AISM y el CIRM sobre el transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART). De plazo indefinido. La Secretaría participa en la reunión anual del Grupo mixto de trabajo OMI/OACI. De plazo indefinido. El MSC 85 refrendó la iniciativa de la Secretaría de remitir una declaración de coordinación a la UIT, la CEI, la AISM y el CIRM sobre el transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART). De plazo indefinido. La Secretaría asiste a las reuniones de la OHI cuando es necesario. De plazo indefinido. La Secretaría asiste a las reuniones de la OIT cuando es necesario. De plazo indefinido. El MSC 86 refrendó la iniciativa de la Secretaría de remitir una declaración de coordinación a la UIT, la CEI, la AISM y el CIRM sobre el transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART).

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- NUR: personas rescatadas en el mar</li> <li>- OMM: cuestiones meteorológicas</li> </ul>	<p>De plazo indefinido. La Secretaría mantiene una coordinación continua con el ACNUR sobre este tema.</p> <p>De plazo indefinido. La Secretaría asiste a reuniones de la OMS cuando es necesario.</p>	
					1.1.2.3	<p>Aportación de políticas u orientaciones para o sobre:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OIEA: elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7</li> <li>- OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006</li> <li>- Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores (véase el resultado 1.1.2.1 – temas de seguridad y protección)</li> <li>- Comité Técnico 8 de la ISO: elaboración de normas consensuadas por el sector</li> <li>- Regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto: novedades conexas en el seno de la OMI</li> <li>- Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/RES/53/463 de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos</li> <li>- GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI</li> <li>- Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de las sustancias activas de los sistemas de gestión del agua de lastre (véase el resultado 1.3.3.2)</li> <li>- Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel</li> <li>- Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: desperdicios/basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) (véase el resultado 1.1.2.1 – temas ambientales)</li> </ul>	<p>En curso. El DSC 14 examinará la cuestión más a fondo.</p> <p>En curso. El FSI 17 examinó los resultados de la reunión de la OIT celebrada en septiembre de 2008.</p> <p>En curso. El MSC 85 ha refrendado la propuesta de medidas preparada por el SLF 51 sobre la elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 (véase el resultado 1.1.2.1).</p> <p>De plazo indefinido. La Secretaría quizás asista a la próxima reunión anual de la ISO en octubre de 2009.</p> <p>De plazo indefinido. La Secretaría informa continuamente a los regímenes sobre supervisión por el Estado rector del puerto de las novedades pertinentes que han tenido lugar en la OMI.</p> <p>En curso. Prosigue la labor sobre la ultimación de la enmienda 35-10 del Código IMDG. La Secretaría asistió a la reunión del Subcomité de las Naciones Unidas en diciembre de 2008.</p>	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
							<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grupo de trabajo OMI/OIT/Convenio de Basilea: reciclaje de buques</li> <li>- CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques</li> <li>- Sistema globalmente armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos</li> <li>- ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras.</li> <li>- Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino</li> </ul>		En curso. La Secretaría participa regularmente en las reuniones del Comité de Expertos.
							Temas jurídicos (LEG): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantación de las directrices de la OMI sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y de las directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar (véase el resultado 6.3.1.2)</li> <li>- Implantación de los Protocolos SUA de 2005, según sea necesario, en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo (véanse los resultados 1.1.2.4, 6.1.1.1 y 6.1.2.1)</li> </ul>		
							Temas de facilitación (FAL): <ul style="list-style-type: none"> <li>- OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7</li> <li>- CEPE-Naciones Unidas y CEFAC-T-Naciones Unidas: facilitación del comercio y transmisión electrónica de información</li> <li>- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen/OMA: prevención y control del tráfico ilícito de drogas</li> <li>- OMA: despacho de buques, personas y cargas, y cuestiones relacionadas con la protección de la cadena de suministro</li> </ul>		
						1.1.2.4	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia mundial de lucha contra el terrorismo de las Naciones Unidas (MSC/LEG/TC/FAL) (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas jurídicos), 6.1.1.1 y 6.1.2.1)		En curso. Los órganos pertinentes de la OMI siguen examinando este tema.
						1.1.2.5	Celebración de una reunión sobre el tema "Unidos en la acción: colaboración de las Naciones Unidas con el sector marítimo sobre cooperación técnica", en respuesta al informe "Unidos en la acción" del Grupo de Alto Nivel del Secretario		

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
					General de las Naciones Unidas sobre la coherencia en todo el sistema de las Naciones Unidas en las esferas del desarrollo, asistencia humanitaria y la protección del medio ambiente (Secretaría)	
1.2	Hacer colaborar activamente a las distintas partes interesadas, nuevas o ya existentes, en el ámbito del transporte marítimo, incluidas las organizaciones no gubernamentales, el sector y la población en general, para garantizar un enfoque más integrador de la toma de decisiones	1.2.1	Fomentar más la participación activa de todos los interesados para lograr los objetivos declarados de la Organización mediante contactos y consultas	1.2.1.1	Determinación de las razones por las que ciertos instrumentos (por ejemplo, el Convenio SNP) no han entrado en vigor, y examen y elaboración de estrategias para facilitar su entrada en vigor y alentar a los Estados a constituirse en Partes (LEG) (véase el resultado 2.1.1.3)	
				1.2.1.2	Programas conjuntos, reuniones y conferencias de prensa con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, así como con los intereses del sector y de la sociedad civil (Secretaría)	
1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.1	Examinar las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	1.3.1.1	Prestación de asesoramiento cuando otros órganos de la OMI, los Estados Miembros y las delegaciones con carácter de observador remitan cuestiones (LEG)	
				1.3.1.2	Circular sobre las repercusiones de la CONVEMAR para la OMI (Secretaría)	
				1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de CONVEMAR (MEPC)	
		1.3.2	Seguir las actividades de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, incluida la prevención de la contaminación del mar resultante de las actividades mar adentro relacionadas con las reservas de gas e hidrocarburos	1.3.2.1	Contribuciones al seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (MEPC)	
				1.3.2.2	Medidas de seguimiento de creación de capacidad reflejadas en el PICT (TC)	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados		
			1.3.3	Seguir las novedades relacionadas con el GESAMP y aprovechar plenamente los conocimientos disponibles y adquiridos	1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el Código CIQ (MEPC)		
					1.3.3.2	Aprobación de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC) (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas ambientales) y 7.1.2.4)		
			1.3.4	Fomentar las medidas de facilitación	1.3.4.1	Participación en foros internacionales pertinentes (Secretaría)		
					1.3.4.2	Incorporación de un módulo sobre facilitación en el programa de actividades de formación en protección marítima (Secretaría)		
					1.3.4.3	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL) (véase el resultado 8.1.1.2)		
			1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1	Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y en el Sistema globalmente armonizado, y la OIEA (MSC)		En curso (véase el resultado 1.1.2.3).
					1.3.5.2	Enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI (MSC)		De plazo indefinido. El MSC, en sus periodos de sesiones 85° y 86°, adoptó enmiendas que se distribuyeron mediante las circulares MSC.1/Circ.1289 y MSC.1/Circ.1311, respectivamente.
					1.3.5.3	Normas de formación de los marineros en el Convenio y el Código de Formación (competencia transferida por la OIT) (MSC)		Alcanzado. Las normas elaboradas por el Subcomité STW deben adoptarse junto con otras enmiendas al Convenio y al Código de Formación derivadas del examen general que se está realizando de ambos instrumentos.
					1.3.5.4	Enmiendas al Código MODU con respecto a los cambios del Convenio de la OACI (véanse los resultados 2.1.1.2 (temas de seguridad) y 5.2.1.2)		Alcanzado. El MSC 86 aprobó el Código revisado con miras a someterlo a la A 26 para su adopción.
			2	La OMI fomentará el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros		2.1.1		Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
							Temas ambientales (MEPC): – Enmiendas a los Anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluidos los Anexos V y VI revisados de dicho convenio (véase el resultado 7.3.1.1)		
						2.1.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:  Temas de seguridad y protección (MSC): – Notas explicativas sobre el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS (véase el resultado 5.2.1.2) – Directrices para la verificación de la estabilidad con avería de petroleros y graneleros  – Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes – Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de principios uniformes para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación – Directrices para la protección contra la corrosión de los medios de acceso (véase el resultado 5.2.1.2) – Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores (véase el resultado 5.2.1.2) – Directrices sobre los puestos centrales de control y los centros de seguridad – Directrices sobre el número y distribución de los extintores de incendios portátiles – Directrices para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques – Directrices para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga – Interpretación de la definición del término "granelero" – Normas de rendimiento de los revestimientos protectores para los espacios vacíos (véase el resultado 5.2.1.2) – Revisión del Código de Alarmas e Indicadores  – Revisión del Código MODU (véanse los resultados 1.3.5.4 y 5.2.1.2) – Revisión de las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios	Alcanzado. El MSC 85 adoptó las Notas explicativas mediante la resolución MSC.281(85). En curso. El SLF 51 examinó con carácter preliminar este punto y se invitó a los Miembros a que presentasen observaciones al respecto al SLF 52. En curso. El SLF 52 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia.  En curso. El DE 53 seguirá examinando la cuestión.  Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1279.  Alcanzado. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1330.  En curso. El FP 54 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia. Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1275.  En curso. El SLF 52 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia. Alcanzado. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1321.  Alcanzado. El MSC 85 adoptó la resolución MSC.277(85). Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1279.  Alcanzado. El MSC 86 aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea con miras a su adopción por la A 26. Alcanzado. El MSC 86 aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea que se presentará a la A 26 para su adopción. En curso. El FP 54 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia.	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
							<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión del Código de Buques Especiales (véase el resultado 5.2.1.2)</li> </ul> Temas ambientales (MEPC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972</li> <li>- Directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL</li> <li>- Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes) (véase el resultado 7.1.2.2)</li> </ul>	Alcanzado. El MSC 84 adoptó la resolución MSC.266(84).	
						2.1.1.3	Determinación de las razones por las que ciertos instrumentos (por ejemplo, el Convenio SNP) no han entrado en vigor, y examen y elaboración de estrategias para facilitar su entrada en vigor y alentar a los Estados a constituirse en Partes (LEG) (véase el resultado 1.2.1.1)		
						2.1.1.4	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL (MEPC)		
						2.1.1.5	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios (MSC)	En curso: la Secretaría proporcionará una lista actualizada de las prescripciones de notificación.	
						2.1.1.6	Informes (MEPC/Secretaría): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques</li> <li>- Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL</li> </ul>		
						2.1.1.7	Módulo del GISIS sobre las prescripciones, incluida la incorporación de información sobre las legislaciones nacionales (MSC)	En curso. La Secretaría proporcionará al FSI 18 una lista de los instrumentos pertinentes para las cuestiones relacionadas con el código para organizaciones reconocidas.	
				2.2.1	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	2.2.1.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino (MEPC)		
						2.2.1.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (Asamblea, Consejo, MSC y MEPC)	En curso. El MSC 86 aprobó el proyecto de enmiendas al Código para su adopción por la A 26.	
						2.2.1.3	Organización y realización de las auditorías de los Estados (Secretaría)	En curso. El FSI 17 estudió el informe del grupo de trabajo por correspondencia para examinar la mejor forma de que la Organización utilice los resultados de las auditorías (es decir, el compendio de informes resumidos de auditoría) para mejorar aún más su labor normativa/de implantación y dio su conformidad con orientaciones que la Secretaría debe seguir al efectuar estudios preliminares de los informes de auditoría.	
						2.2.1.4	Aspectos del Plan relacionados con la creación de capacidad reflejados en el PICT (TC)		



Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
					2.2.1.5	Ejecución de actividades de asistencia técnica anteriores y posteriores a las auditorías	
			2.3.1	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	2.3.1.1	Orientaciones técnicas para el establecimiento de MRCC y MRSC regionales en África con apoyo financiero del Fondo ISAR (MSC)	En curso. Se estableció un MRCC regional en Liberia en abril de 2009.
					2.3.1.2	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (MSC)	Alcanzado. La Secretaría tiene previsto publicar la circular SAR.8/Circ.1/Corr.7 en abril de 2009.
					2.3.1.3	Directrices sobre la prestación de asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento (MSC)	Alcanzado. El COMSAR 12 ha recomendado al MSC 85 que se suprima este punto de su programa de trabajo, ya que no se han presentado documentos al respecto en dos periodos de sesiones.
					2.3.1.4	Implantación de un programa PICT que contribuya a la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (Secretaría)	En curso (véase el resultado 2.3.1.1).
					2.3.1.5	Ultimación del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje (MSC)	En curso. El COMSAR 13 examinó el informe sobre los avances realizados durante la fase II del proyecto de la UMM, y la UMM presentará al COMSAR 14 un informe definitivo sobre la fase II.
3	La OMI reforzará sus programas de creación de capacidad y centrará su atención en:	3.1	Establecer asociaciones para la creación de capacidad con los gobiernos, otras organizaciones y el sector	3.1.1	Participar en programas ambientales con el PNUMD, el PNUMA, el Banco Mundial, etc.	3.1.1.1	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales del FMAM, el PNUMA, el PNUMD y el Banco Mundial que ejecuta o a los cuales contribuye la Organización, y el Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar (MEPC)
						3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución (MEPC/TC/Secretaría)
				3.1.2	Establecer asociaciones con los gobiernos, otras organizaciones y el sector para mejorar la ejecución de los programas de creación de capacidad de la OMI	3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)
						3.1.2.2	Informes sobre la implantación de la resolución A.965(23), "Desarrollo y mejora de los acuerdos de asociación para la cooperación técnica", (TC/Secretaría)
				3.1.3	Fomentar y reforzar las asociaciones con las instituciones y los programas de formación marítima de ámbito mundial	3.1.3.1	Aprobación y publicación de un curso modelo de formación sobre el Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC/Secretaría)
						3.1.3.2	Implantación de un programa del PICT de ámbito mundial sobre la mejora de las capacidades de formación marítima (Secretaría)

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
	3.2	Garantizar la sostenibilidad del PICT a largo plazo	3.2.1	Movilizar y asignar recursos financieros o en especie, incluido el fomento de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo	3.2.1.1	Cooperación técnica entre países en desarrollo reflejada en el PICT y en las asociaciones (TC/Secretaría)	
				3.2.1.2	Informes sobre el Fondo de Cooperación Técnica, los fondos fiduciarios voluntarios, las contribuciones en efectivo y el apoyo en especie en el marco del PICT (TC/Secretaría) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas generales))		
			3.2.2	Implantar el mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT	3.2.2.1	Examen de la implantación del mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT (TC/Secretaría)	
	3.3	Contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1	Establecer, mantener y promover el vínculo entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1.1	Informes acerca de la promoción e implantación de la resolución A.1006(25), "El vínculo entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (TC/Secretaría) (véanse los resultados 1.1.1.1 y 11.1.1.1)	
	3.4	Satisfacer las necesidades de sus Estados Miembros en desarrollo	3.4.1	Implantar los medios para identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (véase la MAN 9.1.1)	3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA (MEPC)	
					3.4.1.2	Examen de la implantación de los medios para identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (TC/Secretaría)	
3.4.1.3					Aprobación de un PICT para 2010-2011 que refleje las necesidades que surjan en los países en desarrollo, los PEID y los PMA (TC)		
3.5	Mejorar la ejecución, utilización y eficacia de sus programas de cooperación técnica	3.5.1	Examinar el PICT y establecer un orden de prioridad	3.5.1.1	Proceso para la identificación de expertos en legislación, disponibles para prestar asistencia a los países en desarrollo (LEG)		
				3.5.1.2	Aportación al PICT en materia de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- seguridad y protección marítimas (MSC)</li> <li>- protección del medio marino (MEPC)</li> <li>- legislación marítima (LEG)</li> <li>- facilitación del tráfico marítimo interior (FAL)</li> <li>- desarrollo sostenible y logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (TC)</li> </ul>	De plazo indefinido. Mediante el examen de la documentación periódica sobre la ejecución de las actividades de cooperación técnica, las necesidades de los países en desarrollo y las propuestas de prioridades temáticas del PICT en el futuro, todos los comités de la OMI y la Secretaría intervienen en la aportación al PICT para el bienio actual y en la presentación del programa para 2010-2011.	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
					3.5.1.3	Orden de prioridades del PICT para 2010-2011 mejorado (TC/Secretaría)	
			3.5.2	Reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo	3.5.2.1	Informes sobre la implantación del programa mundial mejorado sobre la integración de la mujer en el sector marítimo, incluido un examen de las asociaciones regionales para mujeres en los sectores marítimo y portuario (TC/Secretaría)	
			3.5.3	Elaborar nuevas medidas para la prestación de la asistencia técnica	3.5.3.1	Informes sobre las medidas nuevas y eficaces en función de los costos para la prestación de la asistencia técnica (TC/Secretaría)	
					3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25) (todos los comités)	En curso. El MSC 86 aprobó las enmiendas a las Directrices del Comité a fin de incorporarles los procedimientos para la evaluación de las repercusiones de las prescripciones de creación de capacidad al evaluar nuevos instrumentos obligatorios o enmendar instrumentos existentes.
			3.5.4	Realizar evaluaciones periódicas de los efectos de la cooperación técnica	3.5.4.1	Informe sobre la evaluación de los resultados del PICT que abarque el periodo 2004-2007 (TC/Secretaría)	
4	En su seno, la OMI deberá responder con eficacia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en la gestión y gobernanza. Además del Plan estratégico, la Organización establecerá y mantendrá un marco para la gestión de riesgos. El Consejo proporcionará un liderazgo con visión de futuro, los comités estarán óptimamente estructurados y contarán con el respaldo de una Secretaría eficiente y eficaz. La Secretaría de		4.1.1	Conseguir que, dentro de los límites de las consignaciones acordadas, la Organización utilice sus recursos de manera eficaz	4.1.1.1	Aprobación de las cuentas y de los informes financieros verificados (Asamblea/Consejo)	
					4.1.1.2	Aprobación del informe sobre la ejecución del PICT en 2006-2007 (TC)	
					4.1.1.3	Elaboración de sistemas, reglamentos, reglas y procedimientos para la introducción de las NICSP a partir de 2010 (Secretaría)	
					4.1.1.4	Actualización del sistema SAP e introducción de los módulos correspondientes a recursos humanos y nóminas de dicho sistema (Secretaría)	
			4.2.1	Crear una Organización basada en el conocimiento y en la información mediante la mejora de la gestión y la difusión de información, utilizando la tecnología adecuada	4.2.1.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios <i>web</i> , etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda (todos los comités, según proceda) (véanse los resultados 12.3.1.1 y 13.2.1.1)	De plazo indefinido. Se han incluido en Internet nuevos módulos (puntos de contacto y gases de efecto invernadero) tras su aprobación por los órganos pertinentes de la OMI (véase también el resultado 2.1.1.5) y se ha facilitado información actualizada sobre el GISIS a los Estados Miembros y al FSI 17 mediante la Circular N° 2892.
					4.2.1.2	Elaboración y gestión de sistemas de asignación de un número de la OMI de carácter obligatorio (MSC)	En curso. El FSI 17 examinó la implantación del sistema de asignación de un número único a las compañías y los propietarios inscritos.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados		
la OMI dispondrá de recursos y conocimientos suficientes para llevar a cabo los planes de trabajo de la Organización dentro de las consignaciones bienales aprobadas, y la Organización utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración				4.2.1.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos (todos los comités, según proceda/Secretaría) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas generales))	En curso. La Secretaría examinó los protocolos sobre los intercambios de datos con regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y continuará trabajando en esta cuestión.		
				4.2.1.4	Mejora de los sitios <i>web</i> de la OMI, IMODOCS e Intranet (Secretaría)			
				4.2.1.5	Aumento del número de publicaciones electrónicas (Secretaría)			
			4.3.1	Incrementar la transparencia de las actividades de la Organización	4.3.1.1	Plan estratégico, Plan de acción de alto nivel y presupuesto bienal por programas para 2010-2011 exhaustivos, transparentes, ejecutables y aprobados (Asamblea/Consejo/Secretaría)		
			4.4.1	Establecer y mantener un marco para la gestión de riesgos	4.4.1.1	Adopción e implantación de un marco para la gestión de riesgos en la Organización (Consejo/Secretaría)		
			4.5.1	Mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.5.1.1	Revisión de las directrices, según proceda, incluidas las relativas a la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, y la presentación de informes respecto de los mismos (Consejo y todos los comités)	De plazo indefinido. El MSC 86 aprobó enmiendas adicionales tras una reunión de los presidentes celebrada en 2009. Se transmitieron las observaciones al C 102.	
5	La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá mayor importancia a:	5.1	Garantizar que todos los sistemas relacionados con la mejora de la seguridad de la vida humana en el mar sean adecuados, incluidos los previstos en casos de grandes concentraciones de personas	5.1.1	Examinar la idoneidad de las disposiciones relativas a la seguridad de los buques de pasaje	5.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques</li> <li>– Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto con propulsión propia o mediante remolque</li> <li>– Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes</li> <li>– Normas sobre la seguridad contra incendios en las zonas exteriores de los buques de pasaje</li> <li>– Normas sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo</li> </ul>	En curso. En el DE 52 se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la labor e informar al DE 53. En curso. Un grupo de trabajo por correspondencia sobre compartimentado y estabilidad con avería informará al SLF 52 sobre este punto. En curso. En el FP 53 se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la labor e informar al FP 54. Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1274. En curso. Este punto se examinará más a fondo en el SLF 52.
						5.1.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial (véase el resultado 5.2.1.2)</li> </ul>	Alcanzado. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1320.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
						– Directrices para la aprobación de dispositivos de salvamento de carácter innovador	Alcanzado. El DE 51 acordó que la labor está incluida en el punto del programa de trabajo sobre la elaboración de un nuevo marco para los dispositivos de salvamento.
			5.1.2	Desarrollar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro	5.1.2.1	Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas (MSC)	En curso. Se elaboraron enmiendas al Código IDS y la Recomendación sobre la prueba de los dispositivos de salvamento; están preparándose enmiendas adicionales. El MSC 84 también aprobó la circular MSC.1/Circ.1277.
			5.1.2.2		Orientaciones sobre la compatibilidad de los dispositivos de salvamento (MSC)	Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1278. Las enmiendas al Código IDS y la Recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento elaboradas se han presentado al MSC 86.	
			5.1.2.3		Normas de prueba para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables (MSC)	En curso. El DE 52 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.	
			5.1.3	Incrementar la seguridad de la navegación en las vías de navegación esenciales	5.1.3.1	Participación en el mecanismo de cooperación para los estrechos de Malaca y Singapur (Secretaría)	En curso. La Secretaría ha participado en reuniones relacionadas y ha creado actividades de asistencia técnica conexas.
	5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas a la resolución A.744(18) (véase el resultado 5.3.1.1)  – Enmiendas al Convenio SOLAS relativas al asbesto  – Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la piroresistencia de los conductos de ventilación  – Directrices provisionales para las instalaciones de motores de gas de los buques	En curso. El DE 53 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.  Alcanzado. El MSC 86 aprobó enmiendas conexas mediante la resolución MSC.282(86). En curso. El MSC 85 adoptó enmiendas mediante la resolución MSC.269(85). Se amplió el punto del programa de trabajo y se elaboró el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para su examen en el FP 54.  En curso. Se adoptaron las directrices provisionales mediante la resolución MSC.285(86). Se está elaborando el pertinente código.
					5.2.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo – Enmiendas al Código MODU (véanse los resultados 1.3.5.4 y 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección)) – Notas explicativas sobre el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))	Alcanzado. El MSC 86 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea para su adopción por la A 26. Alcanzado. El MSC 86 aprobó el Código revisado con miras a presentarlo a la A 26 para su adopción.  Alcanzado. El MSC 85 adoptó las Notas explicativas mediante la resolución MSC.281(85).

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Directrices para la protección contra la corrosión de los medios de acceso (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>- Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial (véase el resultado 5.1.1.2)</li> <li>- Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>- Directrices sobre la instalación del equipo de radar de a bordo</li> <li>- Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad</li> <li>- Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros</li> <li>- Directrices para mejorar la seguridad de los buques pesqueros pequeños</li> <li>- Normas de rendimiento de los revestimientos protectores para los espacios vacíos (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>- Reglas para los buques no regidos por los convenios</li>   <li>- Revisión del Código de Estabilidad sin Avería</li> <li>- Revisión del Código de Buques Especiales (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>- Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (véase el resultado 5.3.1.2)</li> <li>- Revisión de la resolución A.760(18)</li> </ul>	<p>Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC/Circ.1279.</p> <p>Alcanzado. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1320.</p> <p>Alcanzado. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1330.</p> <p>Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular SN.1/Circ.271.</p> <p>Alcanzado. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1326.</p> <p>En curso. El SLF 51 examinó este punto con carácter preliminar e invitó a los miembros a presentar observaciones al SLF 52.</p> <p>En curso. El SLF 52 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este tema.</p> <p>Alcanzado. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1279.</p> <p>En curso. El FSI 17 tomó nota de la actualización de la Secretaría.</p> <p>Alcanzado. El nuevo Código IS de 2008 fue adoptado mediante la resolución MSC.267(85).</p> <p>Alcanzado. El nuevo Código de Buques Especiales de 2008 fue adoptado mediante la resolución MSC.266(84).</p> <p>En curso. El FSI 17 elaboró una propuesta de enmiendas y un proyecto de circular sobre el primer reconocimiento y la fecha del contrato de construcción. Sustitución de los certificados.</p> <p>En curso. En espera de los resultados de la labor del ISO/TC 8/SC 1.</p>
					5.2.1.3	Fomento de la implantación de la resolución A.925(22) "Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995 (MSC) (véanse los resultados 1.1.2.1 (temas de seguridad y protección) y 5.2.1.4)	En curso (véase el resultado 5.2.1.4).
					5.2.1.4	Opciones jurídicas y técnicas para facilitar y acelerar lo más posible la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993, contempladas en virtud de la resolución A.1003(25) (MSC) (véanse los resultados 1.1.2.1 (temas de seguridad y protección) y 5.2.1.3)	En curso. El MSC 85 refrendó las medidas adoptadas por el SLF 51 para la elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, incluida una recomendación para que la Secretaría inicie un proceso de consultas con los Estados, según proceda.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))	Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))	Situación de los resultados	
		5.2.2	<p>Desarrollar y revisar las normas de formación y guardia y los procedimientos operacionales aplicables al personal marítimo</p>	<p>5.2.2.1 Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Examen general del Convenio de Formación y el Código de Formación (MSC) (véase el resultado 12.5.1.1)</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aportaciones relativas a los convenios MARPOL, BWM y otros convenios sobre medio ambiente</li> </ul>	<p>En curso. En el Subcomité STW y en reuniones interperiodos conexas se está llevando a cabo un examen general para la ultimación y adopción de enmiendas mediante una Conferencia diplomática en 2010.</p>
			<p>5.2.2.2 Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21))</li> </ul>	<p>En curso. El STW 40 aprobó el proyecto de marco para determinar la dotación mínima de seguridad, preparó también un anteproyecto de texto revisado de la resolución de la Asamblea "Principios relativos a la dotación de seguridad" (resolución A.890(21)) e invitó al MSC 86 a que encargara al NAV 55 examinar el anterior proyecto de resolución.</p>	
		5.2.3	<p>Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos</p>	<p>5.2.3.1 Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas al Código de Cargas a Granel</li> <li>- Enmiendas al Convenio CSC</li> <li>- Enmiendas al Código ESC</li> <li>- Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la estiba de cargas hidrorreactivas</li> <li>- Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas en bultos</li> <li>- Examen de las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos</li> <li>- Enmiendas al Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aportaciones relativas a los Anexos I y II del MARPOL y al Código CIQ</li> </ul>	<p>Alcanzado. El MSC 85 adoptó un nuevo Código IMSBC mediante la resolución MSC.268(85).</p> <p>En curso. El DSC 14 examinará el informe de un grupo de trabajo por correspondencia.</p> <p>En curso. El DSC 14 volverá a examinar este punto.</p> <p>De plazo indefinido. Se está elaborando la enmienda 35-10.</p> <p>Alcanzado. Se adoptaron enmiendas mediante la resolución MSC.269(85).</p> <p>Alcanzado. El MSC 86 adoptó la resolución MSC.286(86).</p> <p>Alcanzado. Se ha establecido la obligatoriedad del nuevo Código IMSBC en virtud de la resolución MSC.269(85).</p>
			<p>5.2.3.2 Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga (MSC)</li> </ul>	<p>En curso. El DSC 14 examinará más a fondo este punto.</p>	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientaciones sobre la indumentaria protectora</li> <li>- Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores</li> <li>- Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques</li> <li>- Revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte</li> </ul>	<p>En curso. El DSC 14 volverá a examinar este punto.</p> <p>Alcanzado. La labor se combinó con las enmiendas al Código ESC.</p> <p>En curso. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1264 y el DSC 14 proseguirá con la labor a este respecto.</p> <p>En curso. El DSC 14 volverá a examinar las recomendaciones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción.</p>
				5.2.3.3		Medidas para prevenir los incendios y las explosiones en los quimiqueros y petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto que operen sin sistemas de gas inerte (MSC)	En curso. Se volverá a constituir el grupo de trabajo sobre este punto en el FP 54. El MSC 86 tomó nota del modo de proceder acordado por el FP 53.
			5.2.4		5.2.4.1	<p>Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes</li> <li>- Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a los sistemas de alarma en el puente para la guardia de navegación que han de llevarse a bordo</li> <li>- Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo</li> <li>- Nuevas medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques, incluidas las correspondientes medidas de protección de las ZMES</li> <li>- Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo</li> </ul>	<p>Alcanzado. El MSC 85 suprimió este punto del programa de trabajo del Subcomité NAV, dado que el NAV 54 decidió que no eran necesarias enmiendas conexas al Anexo I del Reglamento de Abordajes.</p> <p>Alcanzado. El MSC 86 adoptó la resolución MSC.282(86).</p> <p>Alcanzado. El MSC 86 adoptó la resolución MSC.282(86).</p> <p>De plazo indefinido. El MSC 85 adoptó nuevas medidas de organización del tráfico y de notificación mediante las resoluciones MSC.279(85) y MSC.280(85).</p> <p>Alcanzado. El MSC 85 suprimió este punto del programa de trabajo del Subcomité NAV, dado que el NAV 54 decidió que no eran necesarias enmiendas conexas al Reglamento de Abordajes.</p>
					5.2.4.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo</li> <li>- Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar</li> </ul>	<p>Alcanzado. El MSC 85 adoptó enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo mediante la resolución MSC.280(85).</p> <p>En curso. El Subcomité FSI concluyó su examen del proyecto de resolución MSC que ultimaré el NAV 55.</p>



Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI</li> <li>- Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje</li>   <li>- Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos</li> <li>- Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA</li> <li>- Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS</li> <li>- Elaboración de directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente</li> <li>- Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA</li> </ul>	<p>De plazo indefinido. Se elaboran orientaciones cuando éstas son necesarias.</p> <p>En curso. El MSC 85 amplió el plazo de ultimación de este punto por el Subcomité NAV hasta 2009. El MSC 86 concedió la prórroga a este punto para continuar examinando las cuestiones de su incumbencia (véase el resultado 2.1.1.2).</p> <p>En curso. El NAV 55 examinará los resultados de la labor del DE 52 y de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.</p> <p>En curso. Está previsto que el NAV 55 ultime la labor sobre este punto.</p> <p>En curso. Está previsto que el NAV 55 ultime la labor sobre este punto.</p> <p>El NAV 55 examinará los resultados de la labor del DE 52 y de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.</p> <p>En curso. El NAV 55 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.</p>
					5.2.4.3	Modernización y desarrollo de los sistemas mundiales de radionavegación (GPS, GLONASS y GALILEO) (MSC)	Alcanzado. El MSC 85 suprimió este punto del programa de trabajo del Subcomité NAV, dado que no se había presentado ningún documento sobre esta cuestión al Subcomité NAV en dos periodos de sesiones.
					5.2.4.4	Examen estratégico y marco de políticas de la navegación electrónica (MSC)	En curso. El MSC 86 aprobó la estrategia y el marco para la implantación de la navegación electrónica y enmendó el título del punto de modo que se llamara "Elaboración de un plan de implantación de una estrategia de navegación electrónica", asignándole cuatro periodos de sesiones para su ultimación.
			5.2.5	Vigilar el funcionamiento del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)	5.2.5.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas a los manuales NAVTEX, SafetyNET e ISM</li> <li>- Directrices sobre radiocomunicaciones de emergencia, incluidos los falsos alertas</li> </ul>	<p>De plazo indefinido. El MSC 86 aprobó la circular MSC.1/Circ.1311.</p> <p>En curso. El COMSAR 14 volverá a examinar este punto.</p>
					5.2.5.2	Perfeccionamiento del Plan general del SMSSM relativo a las instalaciones en tierra	En curso. Se publicó la circular GMDSS/Circ.11 con información actualizada. El COMSAR 14 volverá a examinar la cuestión.
					5.2.5.3	Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas	Alcanzado. El MSC 84 suprimió el punto del programa de trabajo del Subcomité COMSAR, dado que no había una necesidad imperiosa para mantenerlo.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
					5.2.5.4	Evaluación y reconocimiento de los sistemas futuros de comunicaciones móviles por satélite para su utilización en el SMSSM (MSC)	De plazo indefinido. No se ha recibido ninguna propuesta hasta la fecha.
	5.3	Eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas	5.3.1	Mantener sometidos a examen los procedimientos de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores de puertos para la supervisión de los buques	5.3.1.1	Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)) (MSC) (véase el resultado 5.2.1.1)	En curso. El DE 53 examinará los resultados de la labor de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto.
					5.3.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:  Temas de seguridad y protección (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directrices revisadas sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, si es necesario</li> <li>- Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21))</li> </ul> Temas ambientales (MEPC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación para el Convenio BWM (véase el resultado 5.2.1.2)</li> </ul>	Aplazado. No ha comenzado todavía la labor sobre este punto.  En curso. El FSI 17 elaboró un proyecto de enmiendas a los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, que se perfeccionará en el lapso interperiodos.
					5.3.1.3	Procedimientos armonizados de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	En curso. El FSI 17 examinó los avances actuales relacionados con la armonización de la codificación de la supervisión por el Estado rector del puerto.
					5.3.1.4	Método para el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	En curso. El FSI 16 estableció un grupo de trabajo por correspondencia encargado, entre otras cosas, de proponer una metodología y un formato comunes para los datos anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto a fin de facilitar su análisis a escala mundial.
					5.3.1.5	Comparación basada en la evaluación de riesgos entre los siniestros y sucesos marítimos y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	En curso. El FSI 16 elaboró un mandato para que se volviera a estudiar este punto.
	5.4	Hacer más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo seguro	5.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima	5.4.1.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientaciones para incorporar la cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental en las compañías</li> <li>- Directrices sobre la forma de presentar la información pertinente a la gente de mar</li> </ul>	Aplazado. No ha comenzado todavía la labor.  Aplazado. No ha comenzado todavía la labor.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados		
6	La OMI intentará mejorar la protección de la red del transporte marítimo, incluidas las vías de navegación esenciales, y reducir el número de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, así como la frecuencia con la que se producen los casos de polizonaje:	6.1	Promoviendo un enfoque integral y de cooperación, tanto entre los Estados Miembros de la Organización como entre la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales	6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica	6.1.1.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Directrices y orientaciones sobre la aplicación e interpretación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP</li> <li>– Directrices sobre las cuestiones relacionadas con la protección de los buques y de los puertos a los cuales no se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni el Código PBIP</li> <li>– Directrices relativas a la implantación de lo dispuesto en el artículo 8bis del Convenio SUA 2005 (a reserva de que el Comité Jurídico adopte una decisión en el mismo sentido) (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas jurídicos), 1.1.2.4 y 6.1.2.1)</li> <li>– Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores (MSC/FAL)</li> </ul>	<p>No ha comenzado todavía la labor. El MSC 84 decidió no elaborar nuevas directrices por el momento.</p> <p>Alcanzado. El MSC 85 aprobó la circular MSC.1/Circ.1283: Directrices sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP.</p> <p>Aplazado. No ha comenzado todavía la labor.</p> <p>Aplazado. No ha comenzado todavía la labor.</p>
				6.1.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico para la represión de los actos ilícitos contra los buques y las plataformas fijas mediante el Convenio y el Protocolo SUA	6.1.2.1	Orientaciones sobre la implantación de los Protocolos SUA de 2005, según sea necesario, en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo (MSC y LEG) (véanse los resultados 1.1.2.3 (aspectos jurídicos), 1.1.2.4 y 6.1.1.1)	
		6.2	Haciendo que se conozcan mejor las medidas de protección marítima de la Organización y promoviendo la implantación efectiva de dichas medidas	6.2.1	Difundir información sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.1.1	Informes mensuales, trimestrales y anuales (MSC)	De plazo indefinido. En 2008 se habían distribuido siete informes mensuales y uno trimestral.
						6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta (MSC)	En curso. El MSC 86 examinó el informe del grupo de trabajo por correspondencia para elaborar un proyecto de enmiendas a las orientaciones pertinentes y aprobó las circulares MSC.1/Circ.1332, 1333 y 1334.
				6.2.2	Ayudar a las regiones en desarrollo a introducir y aplicar medidas efectivas de protección y para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.2.1	Realización de las actividades conexas del PICT (Secretaría)	De plazo indefinido. Se han elaborado actividades conexas del PICT para realizarlas durante 2008 y 2009, las cuales se están ejecutando actualmente.
						6.2.2.2	Legislación modelo sobre protección marítima (Secretaría)	En curso. El MSC 86 recordó a los Gobiernos que tenían que facilitar al Secretario General y depositar ante él el texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que hubieran promulgado acerca de las distintas cuestiones regidas por el Convenio SOLAS, y les instó a hacerlo para facilitar la elaboración de legislación modelo sobre protección marítima.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
		6.3	Haciendo más hincapié en el papel del factor humano y salvaguardando los derechos humanos de la gente de mar en un transporte marítimo protegido	6.3.1	Participar activamente en la labor de los grupos mixtos especiales de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relativas a la salvaguarda de los derechos humanos de la gente de mar	6.3.1.1	Supervisión de la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar (LEG) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas jurídicos))	
						6.3.1.2	Aportación de políticas para la implantación de las Directrices de la OMI sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y de las Directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar (LEG) (véase el resultado 1.1.2.3 (temas jurídicos))	
				6.3.2	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano en la esfera de la protección marítima	6.3.2.1	Estrategia con respecto al papel del factor humano en el ámbito de las medidas para incrementar la protección marítima, habida cuenta de los derechos humanos, la carga de trabajo de la gente de mar, el Convenio SUA 1988 revisado y su Protocolo y los avances en la revisión del Convenio de Formación, si es necesario (MSC)	En curso. Se está examinando este tema en el contexto del examen general del Convenio y el Código de Formación (véase el resultado 5.2.2.1).
7	La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier repercusión negativa del transporte marítimo en el medio ambiente:	7.1	Identificando y abordando las posibles repercusiones negativas	7.1.1	Vigilar la contaminación y los efectos negativos sobre el medio marino de los buques y su carga	7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar" (MEPC)	
						7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los subcomités FSI y BLG y/o al MEPC (MEPC)	
				7.1.2	Mantener sometidas a examen las medidas para reducir los efectos negativos sobre el medio marino de los buques y su carga	7.1.2.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MEPC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adopción de un instrumento jurídico sobre el reciclaje de buques</li> <li>- Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes</li> </ul>	
						7.1.2.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MEPC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Refundición de las directrices sobre la gestión del agua de lastre (véase el resultado 2.1.1.2 (temas ambientales))</li> </ul>	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados
					7.1.2.3	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)	
					7.1.2.4	Aprobación de la lista de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC) (véase el resultado 1.3.3.2)	
					7.1.2.5	Elaboración de un Manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica" (MEPC)	
					7.1.2.6	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre (MEPC) (véase el resultado 13.3.1.2)	
					7.1.2.7	Políticas y prácticas en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques (resolución A.963(23)) (MEPC); – Sistema de establecimiento de índices de emisión de CO <sub>2</sub> para los buques; nivel de referencia para las emisiones de CO <sub>2</sub>	
					7.1.2.8	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS (MEPC)	
					7.1.2.9	Manual revisado sobre disposiciones administrativas para hacer frente a los sucesos relacionados con SNPP (MEPC)	
					7.1.2.10	Elaboración de cursos modelo sobre el Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)	
					7.1.2.11	Actualización del curso de formación para instructores sobre el Convenio de Cooperación (MEPC)	
					7.1.2.12	Revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte 1 – Prevención (MEPC)	
					7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan (MEPC)	
			7.1.3	Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)	
					7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
		7.1.4	Examinar la necesidad de elaborar medidas para prevenir y contener la contaminación del mar debida a las embarcaciones pequeñas	7.1.4.1	Plan de acción sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas (MEPC)		
	7.2	Elaborando medidas eficaces para mitigar y combatir el impacto en el medio ambiente de los sucesos relacionados con el transporte marítimo y la contaminación ocasionada por las operaciones de los buques	7.2.1	Mantener sometidas e examen las directrices relativas a la determinación de los lugares de refugio	7.2.1.1	Circulares MSC semestrales sobre la designación de servicios de asistencia marítima (MAS) (MSC)	De plazo indefinido. Se publica y actualiza regularmente información MAS mediante la serie de circulares MSC-MEPC.6.
			7.2.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico	7.2.1.2	Aportación al examen de las directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino (MEPC)	
			7.2.3	Fomentar la cooperación y la asistencia mutua de los Estados Miembros en el marco de lo dispuesto en el Convenio de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP	7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC/TC)	
	7.3	Contribuyendo a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el aumento de la temperatura mundial (véanse los PE 13.1 y 13.3)	7.3.1	Mantener sometidas a examen las medidas de la OMI para reducir la contaminación atmosférica y abordar el aumento de la temperatura mundial (véanse las MAN 2.1.1 y 7.1.2)	7.3.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MEPC): – Revisión del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO <sub>x</sub> (MEPC) (véase el resultado 2.1.1.1 (temas ambientales))	
					7.3.1.2	Actualización del estudio sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC)	
					7.3.1.3	Ultimación del plan de trabajo con objeto de determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> ocasionadas por el transporte marítimo (MEPC)	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
	7.4	Haciendo más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo ecológicamente racional					
8	La OMI intentará garantizar que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia de dicho transporte. Asimismo, revisará continuamente dichas medidas para garantizar su idoneidad, eficacia y pertinencia, utilizando para ello los mejores medios disponibles		8.1.1	Promover una mayor aceptación del Convenio de Facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.1.1.1	Informes sobre el estado jurídico del Convenio de Facilitación (FAL)	
					8.1.1.2	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL) (véase el resultado 1.3.4.3)	
			8.2.1	Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.2.1.1	Disposiciones del Convenio de Facilitación compatibles con las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (FAL)	
					8.2.1.2	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque (FAL)	
					8.2.1.3	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario (FAL)	
					8.2.1.4	Orientaciones sobre la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros de cruceros en tránsito, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones (FAL)	
					8.2.1.5	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria (FAL)	
			8.3.1	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en pro de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	8.3.1.1	Soluciones y normas en el ámbito de la informática y la tecnología de las comunicaciones elaboradas a fin de que las utilicen las autoridades públicas para facilitar los procedimientos relativos a los buques de paso, su carga, tripulación y pasajeros (FAL)	
					8.3.1.2	Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL)	
					8.3.1.3	Soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación (FAL)	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
					8.3.1.4	Tecnologías disponibles que puedan poner a prueba las autoridades públicas y demás partes interesadas (FAL)		
9	La OMI prestará especial atención a las necesidades relacionadas con el transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y de los países menos adelantados (PMA)			9.1.1	Determinar y abordar las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA (véase la MAN 3.4.1)	9.1.1.1	Informe sobre la implantación del programa mundial de apoyo a las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA, del PICT (TC/Secretaría)	
						9.1.1.2	Informe para el Consejo sobre el examen por los Comités de las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA respecto de las nuevas normas de la OMI (Secretaría)	
10	La OMI establecerá normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos			10.1.1	Elaborar normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos	10.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS  – Elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para los petroleros y graneleros nuevos (MSC)	En curso. El MSC 86 aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS relativas a las normas basadas en objetivos con miras a su adopción por el MSC 87. En curso. El MSC 86 aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, junto con el proyecto de normas basadas en objetivos, con miras a su adopción por el MSC 87.
						10.1.1.2	Perfeccionamiento de las normas basadas en objetivos a partir de los métodos preceptivo y del nivel de seguridad como elementos integrales de las normas basadas en objetivos de la OMI (MSC)	En curso. El método preceptivo se ultimaré en el MSC 86, y se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para perfeccionar las Directrices genéricas para las GBS.
						10.1.1.3	Establecimiento de un grupo de expertos del MSC para que verifique el cumplimiento de las normas basadas en objetivos por los petroleros y graneleros	Alcanzado. El Grupo de expertos del MSC informó al MSC 86 sobre este tema.
11	La OMI, en colaboración con otras partes interesadas, intentará mejorar la imagen del transporte marítimo ante la sociedad civil en relación con la seguridad, la protección marítima y la protección del medio ambiente	11.1	Divulgando activamente la gran importancia del transporte marítimo como medio de transporte de personas y mercancías seguro, protegido y ecológicamente racional y subrayando el papel de la Organización a este respecto	11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización	11.1.1.1	Análisis constante, demostración y fomento de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales, y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (Asamblea, Consejo, todos los Comités y la Secretaría) (véanse los resultados 1.1.1.1 y 3.3.1.1)	De plazo indefinido. La OMI fomenta constantemente los vínculos entre el transporte marítimo, el comercio mundial, la economía mundial y los Objetivos de Desarrollo del Milenio, fundamentalmente mediante la implantación de la resolución A.1006(25), relacionada con programas del PICT y actividades de divulgación.
						11.1.1.2	Discursos, mensajes, entrevistas y artículos difundidos y publicados en todos los medios de comunicación acerca de la labor y los avances de la OMI y el sector naviero (Secretaría)	
						11.1.1.3	Realización de otras actividades de divulgación (incluidos 50 comunicados de prensa anualmente) para mejorar la imagen de la OMI y del sector, y promover la labor de la Organización y la implantación eficaz de sus normas	



Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados	
						(Secretaría) (MSC)		
					11.1.1.4	Organización de dos celebraciones del Día Marítimo Mundial y de dos eventos paralelos, e implantación de los correspondientes planes de acción para promover y dar a conocer los lemas respectivos del Día Marítimo Mundial (Secretaría)		
					11.1.1.5	Elección de los galardonados con los dos Premios Marítimos Internacionales y las dos Distinciones de la OMI al Valor Excepcional en el Mar (Consejo)		
					11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo (MEPC)		
			11.1.2	Mejorar la imagen del factor humano en el contexto del sector naviero	11.1.2.1	Véanse los resultados 11.1.1.1 a 11.1.1.5		
		11.2	Desarrollando con diligencia sus programas de relaciones con la sociedad	11.2.1	Promover y fomentar activamente el desarrollo de los programas de relaciones con la sociedad	11.2.1.1	Identificación de los programas del PICT aptos para la adición de actividades de divulgación en la sociedad (TC)	
12	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:	12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.1	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.1.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Revisión de las Directrices relativas a la EFS	En curso. En espera de los resultados de la labor del MEPC 59 sobre los criterios de aceptación del riesgo ambiental. En el MSC 86 se constituyó un grupo de trabajo para examinar los estudios de EFS presentados. El MSC 86 aprobó la reunión interperiodos.
				12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales	12.1.2.1	Directrices para todos los subcomités sobre el proceso de análisis de siniestros (MSC)	En curso. El FSI 17 remitió cuestiones relacionadas con los informes sobre siniestros a varios órganos de la OMI y su grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión seguirá trabajando para mejorar el proceso de análisis de siniestros.
						12.1.2.2	Implantación y supervisión eficaces del proceso de análisis de siniestros (MSC)	En curso (véase el resultado 12.1.2.1). El Subcomité FP examina continuamente el análisis de los expedientes de siniestros causados por incendios.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))	Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados		
	12.2	Estimulando la gestión adecuada de los buques	12.2.1	Mantener sometida a examen la eficacia del Código IGS en relación con la seguridad y la protección del medio marino	12.2.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas al Código IGS, incluidas las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad	Alcanzado. El MSC 85 adoptó las enmiendas mediante la resolución MSC.273(85).
					12.2.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Directrices y formación correspondiente a fin de ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código IGS (véase el resultado 5.4.1.1) – Revisión de las Directrices para las Administraciones (resolución A.913(22)) a fin de hacerlas más eficaces y fáciles de usar (véase el resultado 5.4.1.1)	Aplazado. No ha comenzado todavía.  En curso. El MSC 84 tomó nota de un anteproyecto de enmiendas a las Directrices e invitó a que se presentaran documentos al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, para que las ultimase con miras a adoptarlas para la vigésima sexta Asamblea.
	12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	12.3.1.1	Orientaciones sobre la elaboración de GISIS y el acceso a la información (MSC) (véanse los resultados 4.2.1.1 y 13.2.1.1)	En curso. El FSI 17 examinó módulos existentes y nuevos del GISIS y ofreció orientaciones para su mejora y desarrollo.
					12.3.1.2	Recopilación y divulgación de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	En curso. El FSI 17 examinó los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y ofreció orientaciones sobre los protocolos de intercambio de datos. La Secretaría proseguirá con la ultimación de los protocolos con tales regímenes.
	12.4	Asegurándose de que todas las partes interesadas entiendan y acepten sus responsabilidades en lo referente a un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional, mediante el desarrollo, entre dichas partes, del concepto de "cadena de responsabilidad"	12.4.1	Dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC (MEPC)	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN) (A.990(25))		Resultados previstos en 2008-2009 (A.990(25))		Situación de los resultados		
		12.5	Definiendo, relacionando y evaluando los factores que influyen en la cultura de la seguridad y la protección, incluida la interacción humana a bordo de los buques, y creando mecanismos prácticos y eficaces para abordar dichos factores	12.5.1	Promover la gestión de recursos del puente	12.5.1.1	Tratamiento eficaz de la gestión de recursos del puente mediante el examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación (MSC) (véase el resultado 5.2.2.1 (temas de seguridad y protección))	En curso. El Subcomité STW está abordando este tema, que se ultimaré mediante el examen general del Convenio y el Código de Formación.
13	La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima:	13.1	Fortaleciendo la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente			13.1.1.1	Continuación de la promoción del lema del Día Marítimo Mundial: La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales (Secretaría)	
		13.2	Fomentando y mejorando la disponibilidad de información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia)	13.2.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	13.2.1.1	Orientaciones para la Secretaría sobre la elaboración de GISIS y el acceso a la información (MEPC) (véanse los resultados 4.2.1.1 y 12.3.1.1)	
						13.2.1.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos (todos los comités, según proceda/Secretaría)	De plazo indefinido. El GISIS consta ahora de ocho módulos públicos sobre protección marítima, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, puntos de contacto, el CAS, siniestros y sucesos, equipo para prevenir la contaminación y gases de efecto invernadero. Con la aprobación y las orientaciones de los órganos pertinentes de la OMI, se están examinando y elaborando módulos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, prescripciones obligatorias y no obligatorias y productos químicos a granel.
		13.3	Estimulando la utilización de la mejor tecnología medioambiental disponible en el sector del transporte marítimo, siempre que el coste no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible			13.3.1.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para la reducción de la contaminación atmosférica y los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC) (véanse los resultados 7.1.2.3 y 7.3.1.1)	
						13.3.1.2	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre (MEPC) (véase el resultado 7.1.2.6)	

\*\*\*



## ANEXO 27

**PROPUESTAS SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN  
Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011\***

Principios estratégicos (PE) (A.989... <del>(2526)</del> )		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en <del>2008-2009</del> 2010-2011		
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI						
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.1	Tomar la iniciativa y promover de forma activa su función de principal foro internacional para debatir las cuestiones de su competencia	Nota: Los resultados de la Organización que se ajustan a esta medida de alto nivel se tabulan en el presente anexo junto a las medidas de alto nivel más pertinentes
				1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	<p>1.1.1.1</p> <p>Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los objetivos de desarrollo del Milenio (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría) (véanse los resultados 3.3.1.1 y 11.1.1.1)</p> <p>1.1.2.1</p> <p>Cooperación en:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FAO: seguimiento de la segunda reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores; e identificación de los cambios que quizás sea necesario realizar en el Protocolo de Torremolinos de 1993 a fin de que resulte aceptable para el número exigido de Gobiernos, con objeto de garantizar su entrada en vigor, posiblemente, mediante la elaboración de un instrumento adicional (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas de seguridad y protección), 5.2.1.3 y 5.2.1.4)</li> <li>- IACS: examen de las interpretaciones unificadas</li> <li>- OIEA: establecimiento de acuerdos oficiales para hacer frente a situaciones de emergencia nuclear o radiológica ocasionadas por los buques, incluida la contribución de la OMI a la próxima versión del "Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas de las organizaciones internacionales"</li> <li>- <del>OHI: Métodos y símbolos para el levantamiento hidrográfico de las ZMES</del> <del>Cuestiones hidrográficas</del></li> <li>- OIT: supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar</li> <li>- <del>UIT: participación en el Grupo mixto de trabajo OMI/UIT y adopción de las medidas que proceda respecto de las cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio de radiocomunicaciones del UIT-R y la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT</del></li> <li>- <del>OACI: reunión anual del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (supervisión de las novedades relacionadas con la búsqueda y el salvamento, examen continuo del Manual IAMSAR y elaboración de recomendaciones para su examen por el Subcomité COMSAR)</del></li> </ul>

\* El texto tachado indica el texto que se propone suprimir y el texto sombreado indica el texto que se propone añadir en el anexo de la resolución A.990(25).

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- UIT: reunión anual del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas (coordinación de las cuestiones marítimas para las reuniones de la Comisión de Estudio del UIT-R y las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones, y elaboración de la postura de la OMI respecto de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2011)</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FAO: seguimiento de la segunda reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, así como las cuestiones relativas a los desperdicios/basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) (véase el resultado 1.1.2.3 (temas ambientales))</li> </ul> <p>Temas jurídicos (LEG):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OIT: supervisión de la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar (véase el resultado 6.3.1.1)</li> </ul> <p>Temas generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (todos los comités, según proceda, y la Secretaría) (véase el resultado 4.2.1.3)</li> <li>- Instituciones donantes: movilización de recursos para el PICT (Secretaría) (véase el resultado 3.2.1.2)</li> </ul>
				1.1.2.2	<p>Declaraciones de coordinación para o de (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AISM: servicios de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, navegación electrónica y SIA</li> <li>- OACI: SMNS y búsqueda y salvamento</li> <li>- CEL: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación</li> <li>- OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo</li> <li>- OIT: cuestiones relativas a la gente de mar</li> <li>- UIT: radiocomunicaciones</li> <li>- ACNUR: personas rescatadas en el mar</li> <li>- OMM: cuestiones meteorológicas</li> </ul>
				1.1.2.3	<p>Aportación de políticas u orientaciones para o sobre:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OIEA: elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7</li> <li>- OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006</li> <li>- Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores (véase el resultado 1.1.2.1 – temas de seguridad y protección)</li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comité Técnico 8 de la ISO: elaboración de normas consensuadas por el sector</li> <li>- Regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto: novedades conexas en el seno de la OMI</li> <li>- Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/Res/53/242 de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos</li> <li>- GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI</li> <li>- Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de las sustancias activas de los sistemas de gestión del agua de lastre (véase el resultado 1.3.3.2)</li> <li>- Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel</li> <li>- Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: desperdicios/basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) (véase el resultado 1.1.2.1 – temas ambientales)</li> <li>- Grupo de trabajo OMI/OIT/Convenio de Basilea: reciclaje de buques</li> <li>- CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques</li> <li>- Sistema mundialmente armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos</li> <li>- ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras</li> <li>- Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino</li> </ul> <p>Temas jurídicos (LEG):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantación de las directrices de la OMI sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y de las directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar (véase el resultado 6.3.1.2)</li> <li>- Implantación de los Protocolos SUA de 2005, según sea necesario, en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo (véanse los resultados 1.1.2.4, 6.1.1.1 y 6.1.2.1)</li> </ul> <p>Temas de facilitación (FAL):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7</li> <li>- CEPE-Naciones Unidas y CEFAC-T-Naciones Unidas: facilitación del comercio y transmisión electrónica de información</li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen/OMA: prevención y control del tráfico ilícito de drogas</li> <li>- OMA: despacho de buques, personas y cargas, y cuestiones relacionadas con la protección de la cadena de suministro</li> </ul>
				1.1.2.4	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia mundial de lucha contra el terrorismo de las Naciones Unidas (MSC/LEG/TC/FAL) (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas jurídicos), 6.1.1.1 y 6.1.2.1)
				1.1.2.5	Celebración de una reunión sobre el tema "Unidos en la acción: colaboración de las Naciones Unidas con el sector marítimo sobre cooperación técnica" en respuesta al informe "Unidos en la acción" del Grupo de Alto Nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la coherencia en todo el sistema de las Naciones Unidas en las esferas del desarrollo, asistencia humanitaria y la protección del medio ambiente (Secretaría)
1.2	Hacer colaborar activamente a las distintas partes interesadas, nuevas o ya existentes, en el ámbito del transporte marítimo, incluidas las organizaciones no gubernamentales, el sector y la población en general, para garantizar un enfoque más integrador de la toma de decisiones	1.2.1	Fomentar más la participación activa de todos los interesados para lograr los objetivos declarados de la Organización mediante contactos y consultas	1.2.1.1	Determinación de las razones por las que ciertos instrumentos (por ejemplo, el Convenio SNP) no han entrado en vigor, y examen y elaboración de estrategias para facilitar su entrada en vigor y alentar a los Estados a constituirse en Partes (LEG) (véase el resultado 2.1.1.3)
				1.2.1.2	Programas conjuntos, reuniones y conferencias de prensa con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, así como con los intereses del sector y de la sociedad civil (Secretaría)
1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.1	Examinar las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	1.3.1.1	Prestación de asesoramiento cuando otros órganos de la OMI, los Estados Miembros y las delegaciones con carácter de observador remitan cuestiones (LEG)
				1.3.1.2	Circular sobre las repercusiones de la CONVEMAR para la OMI (Secretaría)
				1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de CONVEMAR (MEPC)
		1.3.2	Seguir las actividades de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, incluida la prevención de la contaminación del mar resultante de las actividades mar adentro relacionadas con las reservas de gas e hidrocarburos	1.3.2.1	Contribuciones al seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (MEPC)
				1.3.2.2	Medidas de seguimiento de creación de capacidad reflejadas en el PICT (TC)
		1.3.3	Seguir las novedades relacionadas con el GESAMP y aprovechar plenamente los conocimientos disponibles y adquiridos	1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el Código CIQ (MEPC)
				1.3.3.2	Aprobación de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC) (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas ambientales) y 7.1.2.4)
		1.3.4	Fomentar las medidas de facilitación	1.3.4.1	Participación en foros internacionales pertinentes (Secretaría)
				1.3.4.2	Incorporación de un módulo sobre facilitación en el programa de actividades de formación en protección marítima (Secretaría)
				1.3.4.3	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL) (véase el resultado 8.1.1.2)



Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
			1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1	Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y en el Sistema globalmente armonizado, y el OIEA (MSC)
					1.3.5.2	Enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI (MSC)
					1.3.5.3	Normas de formación de los marineros en el Convenio y el Código de Formación (competencia transferida por la OIT) (MSC)
					1.3.5.4	Enmiendas al Código MODU con respecto a los cambios del Convenio de la OACI (véanse los resultados 2.1.1.2 (temas de seguridad) y 5.2.1.2)
<i>Los indicadores de resultados son: 1, 2, 3, 16, 17 y 19</i>						
2	La OMI fomentará el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros		2.1.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:  Temas de seguridad y protección (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>— <del>Enmiendas al Convenio SOLAS para exigir la instalación de sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble easeo</del></li> <li>— <del>Código revisado para la investigación de siniestros y sucesos marítimos; adoptado e implantado mediante la compilación de informes de investigación</del></li> <li>— <del>Examen del proyecto de Revisión del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego revisado</del></li> <li>— <del>Código para las organizaciones reconocidas</del></li> <li>— <del>Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios</del></li> </ul> Temas ambientales (MEPC): <ul style="list-style-type: none"> <li>— Enmiendas a los anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluidos los anexos V y VI revisados de dicho convenio (véase el resultado 7.3.1.1)</li> </ul>
					2.1.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:  Temas de seguridad y protección (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>— <del>Notas explicativas sobre el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS (véase el resultado 5.2.1.2)</del></li> <li>— Directrices para la verificación de la estabilidad con avería de petroleros y graneleros</li> <li>— Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes</li> <li>— Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de principios uniformes para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación</li> <li>— <del>Directrices para la protección contra la corrosión de los medios de acceso (véase el resultado 5.2.1.2)</del></li> <li>— <del>Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores (véase el resultado 5.2.1.2)</del></li> <li>— <del>Directrices Orientaciones sobre la interrelación de</del> los puestos centrales de control y los centros de seguridad</li> <li>— <del>Directrices sobre el número y distribución de los extintores de incendios portátiles</del></li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Directrices para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques</li> <li>- Directrices para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga</li> <li>- Interpretación de la definición del término "granelero"</li> <li>- Normas de rendimiento de los revestimientos protectores para los espacios vacíos (véase el resultado 5.2.1.2)</li> <li>- Revisión del Código de Alarmas e Indicadores</li> <li>- Revisión del Código MODU (véanse los resultados 1.3.5.4 y 5.2.1.2)</li> <li>- Revisión de las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios</li> <li>- Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo</li> <li>- Revisión del Código de Buques Especiales (véase el resultado 5.2.1.2)</li> <li>- Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972</li> <li>- Directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL</li> <li>- Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes) (véase el resultado 7.1.2.2)</li> </ul>
					2.1.1.3	Determinación de las razones por las que ciertos instrumentos (por ejemplo, el Convenio SNP) no han entrado en vigor, y examen y elaboración de estrategias para facilitar su entrada en vigor y alentar a los Estados a constituirse en Partes (LEG) (véase el resultado 1.2.1.1)
					2.1.1.4	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL (MEPC)
					2.1.1.5	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios (MSC)
					2.1.1.6	<p>Informes (MEPC/Secretaría):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques</li> <li>- Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL</li> </ul>
					2.1.1.7	Módulo del GISIS sobre las prescripciones, incluida la incorporación de información sobre las legislaciones nacionales (MSC)
					2.1.1.8	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros (MSC/MEPC) (Véase el resultado 2.1.1.4)
			2.2.1	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	2.2.1.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino (MEPC)
					2.2.1.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, (Asamblea, Consejo, MSC y MEPC)
					2.2.1.3	Organización y realización de las auditorías de los Estados (Secretaría)

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
					2.2.1.4	Aspectos del Plan relacionados con la creación de capacidad reflejados en el PICT (TC)	
					2.2.1.5	Ejecución de actividades de asistencia técnica anteriores y posteriores a las auditorías (Secretaría)	
			2.3.1	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	2.3.1.1	Orientaciones técnicas para el establecimiento de MRCC y MRSC regionales en África con apoyo financiero del Fondo ISAR (MSC)	
					2.3.1.2	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (MSC)	
					2.3.1.3	Directrices sobre la prestación de asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento (MSC)	
					2.3.1.4	Implantación de un programa PICT que contribuya a la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (Secretaría)	
					2.3.1.5	Ultimación Examen de los informes acerca del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje (MSC)	
					2.3.1.6	Supervisión de los informes sobre el sistema Cospas-Sarsat y actualización de la lista de documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC (MSC)	
					2.3.1.7	Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento	
<i>Los indicadores de resultados son: 1, 2, 3 y 14</i>							
3	La OMI reforzará sus programas de creación de capacidad y centrará su atención en:	3.1	Establecer asociaciones para la creación de capacidad con los gobiernos, otras organizaciones y el sector	3.1.1	Participar en programas ambientales con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial, etc.	3.1.1.1	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial que ejecuta o a los cuales contribuye la Organización, y el Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar (MEPC)
						3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución (MEPC/TC/Secretaría)
				3.1.2	Establecer asociaciones con los gobiernos, otras organizaciones y el sector para mejorar la ejecución de los programas de creación de capacidad de la OMI	3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)
						3.1.2.2	Informes sobre la implantación de la resolución A.965(23), "Desarrollo y mejora de los acuerdos de asociación para la cooperación técnica", (TC/Secretaría)
				3.1.3	Fomentar y reforzar las asociaciones con las instituciones y los programas de formación marítima de ámbito mundial	3.1.3.1	Aprobación y publicación de un curso modelo de formación sobre el Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC/Secretaría)
						3.1.3.2	Implantación de un programa del PICT de ámbito mundial sobre la mejora de las capacidades de formación marítima (Secretaría)
		3.2	Garantizar la sostenibilidad del PICT a largo plazo	3.2.1	Movilizar y asignar recursos financieros o en especie, incluido el fomento de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo	3.2.1.1	Cooperación técnica entre países en desarrollo reflejada en el PICT y en las asociaciones (TC/Secretaría)
						3.2.1.2	Informes sobre el Fondo de Cooperación Técnica, los fondos fiduciarios voluntarios, las contribuciones en efectivo y el apoyo en especie en el marco del PICT (TC/Secretaría) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas generales))
				3.2.2	Implantar el mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT	3.2.2.1	Examen de la implantación del mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT (TC/Secretaría)

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
	3.3	Contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1	Establecer, mantener y promover el vínculo entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1.1	Informes acerca de la promoción e implantación de la resolución A.1006(25), El vínculo entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (TC/Secretaría) (véanse los resultados 1.1.1.1 y 11.1.1.1)
	3.4	Satisfacer las necesidades de sus Estados Miembros en desarrollo	3.4.1	Implantar los medios para identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (véase la MAN 9.1.1)	3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA (MEPC)
					3.4.1.2	Examen de la implantación de los medios para identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (TC/Secretaría)
					3.4.1.3	Aprobación de un PICT para 2010-2011 que refleje las necesidades que surjan en los países en desarrollo, los PEID y los PMA (TC)
	3.5	Mejorar la ejecución, utilización y eficacia de sus programas de cooperación técnica	3.5.1	Examinar el PICT y establecer un orden de prioridad	3.5.1.1	Proceso para la identificación de expertos en legislación, disponibles para prestar asistencia a los países en desarrollo (LEG)
					3.5.1.2	Aportación al PICT en material de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- seguridad y protección marítimas (MSC)</li> <li>- protección del medio marino (MEPC)</li> <li>- legislación marítima (LEG)</li> <li>- facilitación del tráfico marítimo interior (FAL)</li> <li>- desarrollo sostenible y logro de los objetivos de desarrollo del Milenio (TC)</li> </ul>
					3.5.1.3	Orden de prioridades del PICT para 2010-2011 mejorado (TC/Secretaría)
			3.5.2	Reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo	3.5.2.1	Informes sobre la implantación del programa mundial mejorado sobre la integración de la mujer en el sector marítimo, incluido un examen de las asociaciones regionales para mujeres en los sectores marítimo y portuario (TC/Secretaría)
			3.5.3	Elaborar nuevas medidas para la prestación de la asistencia técnica	3.5.3.1	Informes sobre las medidas nuevas y eficaces en función de los costos para la prestación de la asistencia técnica (TC/Secretaría)
					3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25) (todos los comités)
	3.5.4	Realizar evaluaciones periódicas de los efectos de la cooperación técnica	3.5.4.1	Informe sobre la evaluación de los resultados del PICT que abarque el periodo 2004-2007 (TC/Secretaría)		
	<i>Los indicadores de resultados son: 1, 14 y 15</i>					
4	En su seno, la OMI deberá responder con eficacia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en la gestión y gobernanza. Además del Plan estratégico, la Organización establecerá y mantendrá un marco para la gestión de riesgos. El Consejo proporcionará un liderazgo con visión de	4.1.1	Conseguir que, dentro de los límites de las consignaciones acordadas, la Organización utilice sus recursos de manera eficaz	4.1.1.1	Aprobación de las cuentas y de los informes financieros verificados (Asamblea/Consejo)	
				4.1.1.2	Aprobación del informe sobre la ejecución del PICT en 2006-2007 (TC)	
				4.1.1.3	Elaboración de sistemas, reglamentos, reglas y procedimientos para la introducción de las NICSP a partir de 2010 (Secretaría)	
				4.1.1.4	Actualización del sistema SAP e introducción de los módulos correspondientes a recursos humanos y nóminas de dicho sistema (Secretaría)	
		4.2.1	Crear una Organización basada en el conocimiento y en la información mediante la mejora de la gestión y la	4.2.1.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios <i>web</i> , etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda (todos los comités, según proceda) (véanse los resultados 12.3.1.1 y 13.2.1.1)	

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
futuro, los comités estarán óptimamente estructurados y contarán con el respaldo de una Secretaría eficiente y eficaz. La Secretaría de la OMI dispondrá de recursos y conocimientos suficientes para llevar a cabo los planes de trabajo de la Organización dentro de las consignaciones bienales aprobadas, y la Organización utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración.				difusión de información, utilizando la tecnología adecuada	4.2.1.2	Elaboración y gestión de sistemas de asignación de un número de la OMI de carácter obligatorio (MSC)	
					4.2.1.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos (todos los comités, según proceda/Secretaría) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas generales))	
					4.2.1.4	Mejora de los sitios <i>web</i> de la OMI, IMODOCS e Intranet (Secretaría)	
					4.2.1.5	Aumento del número de publicaciones electrónicas (Secretaría)	
			4.3.1	Incrementar la transparencia de las actividades de la Organización	4.3.1.1	Plan estratégico, Plan de acción de alto nivel y presupuesto bienal por programas para 2010-2011 exhaustivos, transparentes, ejecutables y aprobados (Asamblea/Consejo/Secretaría)	
			4.4.1	Establecer y mantener un marco para la gestión de riesgos	4.4.1.1	Adopción e implantación de un marco para la gestión de riesgos en la Organización (Consejo/Secretaría)	
4.5.1	Mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.5.1.1	Revisión de las directrices, según proceda, incluidas las relativas a la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, y la presentación de informes respecto de los mismos (Consejo y todos los comités)				
<i>El indicador de resultados es: 16</i>							
<b>ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL</b>							
5	La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá mayor importancia a:	5.1	Garantizar que todos los sistemas relacionados con la mejora de la seguridad de la vida humana en el mar sean adecuados, incluidos los previstos en casos de grandes concentraciones de personas	5.1.1	Examinar la idoneidad de las disposiciones relativas a la seguridad de los buques de pasaje	5.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques</li> <li>- Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto con propulsión propia o mediante remolque</li> <li>- Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes</li> <li>- <del>Normas sobre la seguridad contra incendios en las zonas exteriores de los buques de pasaje</del></li> <li>- Normas sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo</li> <li>- <del>Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado</del></li> </ul>
						5.1.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- <del>Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial (véase el resultado 5.2.1.2)</del></li> <li>- <del>Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad</del></li> <li>- <del>Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje</del></li> <li>- <del>Directrices para la aprobación de dispositivos de salvamento de carácter innovador</del></li> <li>- <del>Orientaciones sobre los medios alternativos para las prescripciones relativas a la inspección del fondo de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado</del></li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate</li> <li>- Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje</li> </ul>
		5.1.2	Desarrollar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro	5.1.2.1	Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas (MSC)
				5.1.2.2	Orientaciones sobre la compatibilidad de los dispositivos de salvamento (MSC)
				5.1.2.3	Normas de prueba para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables (MSC)
				5.1.2.4	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar (MSC)
				5.1.2.5	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento (MSC)
		5.1.3	Incrementar la seguridad de la navegación en las vías de navegación esenciales	5.1.3.1	Participación en el mecanismo de cooperación para los estrechos de Malaca y Singapur (Secretaría)
5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas a la resolución A.744(18) (véase el resultado 5.3.1.1)</li> <li>- Enmiendas al Convenio SOLAS relativas al asbesto</li> <li>- Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la pirorresistencia de los conductos de ventilación</li> <li>- Directrices provisionales Disposiciones para las instalaciones de motores de gas de los buques</li> <li>- Revisión del Código CIG</li> <li>- Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural</li> <li>- Enmiendas relativas a los medios de evacuación desde los espacios de máquinas</li> <li>- Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico</li> <li>- Enmiendas relativas al revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión</li> <li>- Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque</li> <li>- Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta</li> <li>- Examen de la integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en buques de pasaje y buques de carga</li> <li>- Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido</li> <li>- Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS</li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)			Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011			
							<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión</li> <li>- Enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables</li> <li>- Elaboración de un código para los buques que naveguen en aguas polares</li> <li>- Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación</li> <li>- Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería</li> <li>- Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS relativas a las normas de compartimentado para los buques de carga</li> <li>- Elaboración de un código obligatorio para los buques que navegan en aguas polares</li> </ul>		
					5.2.1.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo</li> <li>— Enmiendas al Código MODU (véanse los resultados 1.3.5.4 y 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>— Notas explicativas sobre el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>— Directrices para la protección contra la corrosión de los medios de acceso (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>— Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial (véase el resultado 5.1.1.2)</li> <li>— Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>— Directrices sobre la instalación del equipo de radar de a bordo</li> <li>- Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad</li> <li>- Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros</li> <li>- Directrices para mejorar la seguridad de los buques pesqueros pequeños</li> <li>— Normas de rendimiento de los revestimientos protectores para los espacios vacíos (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>- Reglas para los buques no regidos por los convenios</li> <li>— Revisión del Código de Estabilidad sin Avería</li> <li>- Revisión del Código de Buques Especiales (véase el resultado 2.1.1.2 (temas de seguridad y protección))</li> <li>- Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (véase el resultado 5.3.1.2)</li> <li>- Revisión de la resolución A.760(18)</li> <li>- Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques</li> <li>- Protección contra los ruidos a bordo de los buques</li> <li>- Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento</li> </ul>			

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro</li> </ul>
					5.2.1.3	Fomento de la implantación de la resolución A.925(22) "Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995" (MSC) (véase el resultado 1.12.1 (temas de seguridad y protección)) y 5.2.14
					5.2.1.4	Opciones jurídicas y técnicas para facilitar y acelerar lo más posible la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993, contempladas en virtud de la resolución A.1003(25), incluida la elaboración de un acuerdo sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 (MSC) (véanse los resultados 1.1.2.1 (temas de seguridad y protección) y 5.2.1.3)
			5.2.2	Desarrollar y revisar las normas de formación y guardia y los procedimientos operacionales aplicables al personal marítimo	5.2.2.1	<p>Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Examen general del Convenio de Formación y el Código de Formación (MSC) (véase el resultado 12.5.1.1)</li> <li>- Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aportaciones relativas a los convenios MARPOL, BWM y otros convenios sobre medio ambiente</li> </ul>
					5.2.2.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21)), incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad</li> <li>- Elaboración de modelos de procedimiento para ejecutar las medidas de emergencia a bordo</li> </ul>
					5.2.2.3	Validación de los cursos modelo de formación (MSC)
					5.2.2.4	Informes sobre las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia (Secretaría)
			5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos	5.2.3.1	<p>Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas al Código de Cargas a Granel</li> <li>- Enmiendas al Convenio CSC y circulares conexas</li> <li>- Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas</li> <li>- Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel</li> <li>- Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos</li> <li>- Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas</li> <li>- incluida la eEstiba de cargas hidrorreactivas materias que reaccionan con el agua</li> <li>- Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas en bultos</li> </ul>



Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
						<ul style="list-style-type: none"> <li>— Examen de las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos</li> <li>— Enmiendas al Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel</li> <li>— Examen del Código BLU</li> <li>— Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera</li> <li>— Orientaciones sobre la estiba de materias que reaccionan con el agua</li> <li>— Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos</li> </ul> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aportaciones relativas a los Anexos I y II del MARPOL y al Código CIQ</li> </ul>
					5.2.3.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga (MSC)</li> <li>— Orientaciones sobre la indumentaria protectora</li> <li>— Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores</li> <li>— Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques</li> <li>— Revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte</li> <li>— Orientaciones sobre la indumentaria protectora</li> </ul>
					5.2.3.4	Medidas para prevenir los incendios y las explosiones en los quimiqueros y petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto que operen sin sistemas de gas inerte (MSC)
					5.2.3.5	Elaboración de disposiciones sobre la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos
			5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, incluidas la navegación electrónica, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación para buques, los servicios de tráfico marítimo y las prescripciones y normas aplicables a las ayudas náuticas y el equipo náutico de a bordo	5.2.4.1	<p>Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Enmiendas al Anexo I del Reglamento de Abordajes</li> <li>— Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a los sistemas de alarma en el puente para la guardia de navegación que han de llevarse a bordo</li> <li>— Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo</li> <li>— Nuevas medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques, incluidas las correspondientes medidas de protección de las ZMES</li> <li>— Examen del Reglamento de Abordajes en relación con el derecho de paso de los buques sobre las embarcaciones de recreo</li> <li>— Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a la zona periódica</li> <li>— Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación</li> </ul>
					5.2.4.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo</li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011	
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar</li> <li>- Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI</li> <li>- Directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje</li> <li>- Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos</li> <li>- Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA</li> <li>- Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS</li> <li>- Revisión de las normas de funcionamiento de los sistemas integrados de puente (SIP)</li> <li>- Revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA</li> <li>- Procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo</li> <li>- Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S</li> <li>- 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</li> <li>- Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA</li> </ul>
					5.2.4.3	Modernización y desarrollo de los sistemas mundiales de radionavegación (GPS, GLONASS y GALILEO) (MSC)
					5.2.4.4	Examen estratégico y marco de políticas de la navegación electrónica Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica (MSC)
			5.2.5	Vigilar el funcionamiento del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)	5.2.5.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enmiendas a los manuales NAVTEX y SafetyNET e-ISM</li> <li>- Examen de los documentos relacionados con las disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM)</li> <li>- Directrices sobre radiocomunicaciones de emergencia, incluidos los falsos alertas</li> </ul>
					5.2.5.2	Perfeccionamiento del Plan general del SMSSM relativo a las instalaciones en tierra, incluida la conclusión de la implantación de servicios plenos de ISM en el Ártico en 2011 (MSC)
					5.2.5.3	Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas Supervisión de las novedades relacionadas con Inmarsat y Cospas-Sarsat (MSC)
					5.2.5.4	Evaluación y reconocimiento de los sistemas futuros de comunicaciones móviles por satélite para su utilización en el SMSSM (MSC)
					5.2.5.5	Informes sobre los avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas (MSC)
					5.2.5.6	Procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (MSC)
					5.2.5.7	Revisión de las normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19))

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011			
	5.3	Eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas	5.3.1	Mantener sometidos a examen los procedimientos de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores de puertos para la supervisión de los buques	5.3.1.1	Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)) (MSC) (véase el resultado 5.2.1.1)	
					5.3.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados:  Temas de seguridad y protección (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directrices revisadas sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, si es necesario</li> <li>- Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21))</li> <li>- Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores</li> </ul> Temas ambientales (MEPC): Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación para el Convenio BWM (véase el resultado 5.2.1.2)	
					5.3.1.3	Procedimientos armonizados de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	
					5.3.1.4	Método para el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	
					5.3.1.5	Comparación basada en la evaluación de riesgos entre los siniestros y sucesos marítimos y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)	
	5.4	Hacer más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo seguro	5.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima	5.4.1.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientaciones para incorporar la cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental en las compañías</li> <li>- Directrices sobre la forma de presentar la información pertinente a la gente de mar</li> </ul>	
<i>Los indicadores de resultados son: 3, 4, 5, 11, 12 y 13</i>							
6	La OMI intentará mejorar la protección de la red del transporte marítimo, incluidas las vías de navegación esenciales, y reducir el número de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, así como la frecuencia con la que se producen los casos de polizonaje:	6.1	Promoviendo un enfoque integral y de cooperación, tanto entre los Estados Miembros de la Organización como entre la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales	6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica	6.1.1.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directrices y orientaciones sobre la aplicación e interpretación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP</li> <li>- <del>Directrices sobre las cuestiones relacionadas con la protección de los buques y de los puertos a los cuales no se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni el Código PBIP</del></li> <li>- Directrices relativas a la implantación de lo dispuesto en el artículo 8bis del Convenio SUA 2005 (a reserva de que el Comité Jurídico adopte una decisión en el mismo sentido) (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas jurídicos), 1.1.2.4 y 6.1.2.1)</li> <li>- Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores (MSC/FAL)</li> </ul>
						6.1.1.2	Cuestionarios de autoevaluación como ayudas a la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS (MSC)

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
					6.1.1.3	Especificaciones técnicas, establecimiento y pruebas de los componentes del sistema para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (MSC)	
			6.1.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico para la represión de los actos ilícitos contra los buques y las plataformas fijas mediante el Convenio y el Protocolo SUA	6.1.2.1	Orientaciones sobre la implantación de los Protocolos SUA de 2005, según sea necesario, en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo (MSC y LEG) (véanse los resultados 1.1.2.3 (aspectos jurídicos), 1.1.2.4 y 6.1.1.1)	
	6.2	Haciendo que se conozcan mejor las medidas de protección marítima de la Organización y promoviendo la implantación efectiva de dichas medidas	6.2.1	Difundir información sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.1.1	Informes mensuales, trimestrales y anuales (MSC)	
					6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta (MSC)	
			6.2.2	Ayudar a las regiones en desarrollo a introducir y aplicar medidas efectivas de protección y para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.2.1	Realización de las actividades conexas del PICT (Secretaría)	
					6.2.2.2	Legislación modelo sobre protección marítima (Secretaría)	
	6.3	Haciendo más hincapié en el papel del factor humano y salvaguardando los derechos humanos de la gente de mar en un transporte marítimo protegido	6.3.1	Participar activamente en la labor de los grupos mixtos especiales de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relativas a la salvaguarda de los derechos humanos de la gente de mar	6.3.1.1	Supervisión de la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar (LEG) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas jurídicos))	
					6.3.1.2	Aportación de políticas para la implantación de las Directrices de la OMI sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, y de las Directrices de la OMI sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar (LEG) (véase el resultado 1.1.2.3 (temas jurídicos))	
			6.3.2	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano en la esfera de la protección marítima	6.3.2.1	Estrategia con respecto al papel del factor humano en el ámbito de las medidas para incrementar la protección marítima, habida cuenta de los derechos humanos, la carga de trabajo de la gente de mar, el Convenio SUA 1988 revisado y su Protocolo y los avances en la revisión del Convenio de Formación, si es necesario (MSC)	
<i>Los indicadores de resultados son: 6, 7, 11, 12 y 15</i>							
7	La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier repercusión negativa del transporte marítimo en el medio ambiente:	7.1	Identificando y abordando las posibles repercusiones negativas	7.1.1	Vigilar la contaminación y los efectos negativos sobre el medio marino de los buques y su carga	7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar" (MEPC)
						7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los subcomités FSI y BLG y/o al MEPC (MEPC)
				7.1.2	Mantener sometidas a examen las medidas para reducir los efectos negativos sobre el medio marino de los buques y su carga	7.1.2.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MEPC): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adopción de un instrumento jurídico sobre el reciclaje de buques</li> <li>- Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes</li> </ul>

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
					7.1.2.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MEPC): – Refundición de las directrices sobre la gestión del agua de lastre (véase el resultado 2.1.1.2 (temas ambientales))	
					7.1.2.3	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)	
					7.1.2.4	Aprobación de la lista de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC) (véase el resultado 1.3.3.2)	
					7.1.2.5	Elaboración de un Manual titulado "Gestión del agua de lastre - Cómo llevarla a la práctica" (MEPC)	
					7.1.2.6	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre (MEPC) (véase el resultado 13.3.1.2)	
					7.1.2.7	Políticas y prácticas en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques (resolución A.963(23)) (MEPC): – Sistema de establecimiento de índices de emisión de CO <sub>2</sub> para los buques; nivel de referencia para las emisiones de CO <sub>2</sub>	
					7.1.2.8	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS (MEPC)	
					7.1.2.9	Manual revisado sobre disposiciones administrativas para hacer frente a los sucesos relacionados con SNPP (MEPC)	
					7.1.2.10	Elaboración de cursos modelo sobre el Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)	
					7.1.2.11	Actualización del curso de formación para instructores sobre el Convenio de Cooperación (MEPC)	
					7.1.2.12	Revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte 1 - Prevención (MEPC)	
					7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan (MEPC)	
			7.1.3	Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)	
					7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)	
			7.1.4	Examinar la necesidad de elaborar medidas para prevenir y contener la contaminación del mar debida a las embarcaciones pequeñas	7.1.4.1	Plan de acción sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas (MEPC)	
		7.2	Elaborando medidas eficaces para mitigar y combatir el impacto en el medio ambiente de los sucesos relacionados con el transporte marítimo y la contaminación ocasionada por las operaciones de los buques	7.2.1	Mantener sometidas a examen las directrices relativas a la determinación de los lugares de refugio	7.2.1.1	Circulares MSC semestrales sobre la designación de servicios de asistencia marítima (MAS) (MSC)
						7.2.1.2	Aportación al examen de las directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino (MEPC)
						7.2.1.3	Evaluación de las variantes de proyecto de buques (MSC)
			7.2.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico	7.2.2.1		
			7.2.3	Fomentar la cooperación y la asistencia mutua de los Estados Miembros en el marco de lo dispuesto en el Convenio de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP	7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC/TC)	

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011						
	7.3	Contribuyendo a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el aumento de la temperatura mundial (véanse los PE 13.1 y 13.3)	7.3.1	Mantener sometidas a examen las medidas de la OMI para reducir la contaminación atmosférica y abordar el aumento de la temperatura mundial (véanse las MAN 2.1.1 y 7.1.2)	7.3.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MEPC): – Revisión del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx (MEPC) (véase el resultado 2.1.1.1 (temas ambientales))				
					7.3.1.2	Actualización del estudio sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC)				
					7.3.1.3	Ultimación del plan de trabajo con objeto de determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> ocasionadas por el transporte marítimo (MEPC)				
	7.4	Haciendo más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo ecológicamente racional								
<i>Los indicadores de resultados son: 8, 9, 10, 11 y 12</i>										
8	La OMI intentará garantizar que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia de dicho transporte. Asimismo, revisará continuamente dichas medidas para garantizar su idoneidad, eficacia y pertinencia, utilizando para ello los mejores medios disponibles			8.1.1	Promover una mayor aceptación del Convenio de Facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.1.1.1	Informes sobre el estado jurídico del Convenio de Facilitación (FAL)			
						8.1.1.2	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL) (véase el resultado 1.3.4.3)			
						8.2.1	Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.2.1.1	Disposiciones del Convenio de Facilitación compatibles con las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (FAL)	
								8.2.1.2	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque (FAL)	
								8.2.1.3	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario (FAL)	
								8.2.1.4	Orientaciones sobre la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros de cruceros en tránsito, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones (FAL)	
				8.2.1.5	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria (FAL)					
				8.3.1	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en pro de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	8.3.1.1	Soluciones y normas en el ámbito de la informática y la tecnología de las comunicaciones elaboradas a fin de que las utilicen las autoridades públicas para facilitar los procedimientos relativos a los buques de paso, su carga, tripulación y pasajeros (FAL)			
						8.3.1.2	Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL)			
						8.3.1.3	Soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación (FAL)			
						8.3.1.4	Tecnologías disponibles que puedan poner a prueba las autoridades públicas y demás partes interesadas (FAL)			
				<i>Los indicadores de resultados son: 1, 2, 3 y 20</i>						

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
9	La OMI prestará especial atención a las necesidades relacionadas con el transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y de los países menos adelantados (PMA)		9.1.1	Determinar y abordar las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA (véase la MAN 3.4.1)	9.1.1.1	Informe sobre la implantación del programa mundial de apoyo a las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA, del PICT (TC/Secretaría)	
					9.1.1.2	Informe para el Consejo sobre el examen por los Comités de las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA respecto de las nuevas normas de la OMI (Secretaría)	
<i>El indicador de resultados es: 14</i>							
10	La OMI establecerá normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos		10.1.1	Elaborar normas basadas en objetivos para el proyecto y la construcción de los buques nuevos	10.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS para los distintos tipos de buques – Elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para los petroleros y graneleros nuevos todos los tipos de buques (MSC)	
					10.1.1.2	Perfeccionamiento de las normas basadas en objetivos a partir de los métodos preceptivo y del nivel de seguridad como elementos integrales de las normas basadas en objetivos de la OMI (MSC)	
					10.1.1.3	Establecimiento de un grupo de expertos del MSC para que verifique el cumplimiento de las normas basadas en objetivos por los petroleros y graneleros	
<i>El indicador de resultados es: 18</i>							
<b>MEJORA DE LA IMAGEN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, CULTURA DE LA CALIDAD Y CONCIENCIA MEDIOAMBIENTAL</b>							
11	La OMI, en colaboración con otras partes interesadas, intentará mejorar la imagen del transporte marítimo ante la sociedad civil en relación con la seguridad, la protección marítima y la protección del medio ambiente	11.1	Divulgando activamente la gran importancia del transporte marítimo como medio de transporte de personas y mercancías seguro, protegido y ecológicamente racional y subrayando el papel de la Organización a este respecto	11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización	11.1.1.1	Análisis constante, demostración y fomento de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales, y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (Asamblea, Consejo, todos los Comités y la Secretaría) (véanse los resultados 1.1.1.1 y 3.3.1.1)
						11.1.1.2	Discursos, mensajes, entrevistas y artículos difundidos y publicados en todos los medios de comunicación acerca de la labor y los avances de la OMI y el sector naviero (Secretaría)
						11.1.1.3	Realización de otras actividades de divulgación (incluidos 50 comunicados de prensa anualmente) para mejorar la imagen de la OMI y del sector, y promover la labor de la Organización y la implantación eficaz de sus normas (Secretaría) (MSC)
						11.1.1.4	Organización de dos celebraciones del Día Marítimo Mundial y de dos eventos paralelos, e implantación de los correspondientes planes de acción para promover y dar a conocer los lemas respectivos Día Marítimo Mundial (Secretaría)
						11.1.1.5	Elección de los galardonados con los dos Premios Marítimos Internacionales y las dos Distinciones de la OMI al Valor Excepcional en el Mar (Consejo)
						11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo (MEPC)
				11.1.2	Mejorar la imagen del factor humano en el contexto del sector naviero	11.1.2.1	Véanse los resultados 11.1.1.1 a 11.1.1.5

Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011			
		11.2	Desarrollando con diligencia sus programas de relaciones con la sociedad	11.2.1	Promover y fomentar activamente el desarrollo de los programas de relaciones con la sociedad	11.2.1.1	Identificación de los programas del PICT aptos para la adición de actividades de divulgación en la sociedad (TC)
<i>Los indicadores de resultados son: 4 b), 5 b), 6, 7, 8, 10, 11, 14 y 17 b)</i>							
12	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:	12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.1	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.1.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Revisión de las Directrices relativas a la EFS
				12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales	12.1.2.1	Directrices para todos los subcomités sobre el proceso de análisis de siniestros (MSC)
		12.2	Estimulando la gestión adecuada de los buques	12.2.1	Mantener sometida a examen la eficacia del Código IGS en relación con la seguridad y la protección del medio marino	12.2.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): — <del>Enmiendas al Código IGS, incluidas las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad</del>
						12.2.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Directrices y formación correspondiente a fin de ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código IGS (véase el resultado 5.4.1.1) – Revisión de las Directrices para las Administraciones (resolución A.913(22)) a fin de hacerlas más eficaces y fáciles de usar (véase el resultado 5.4.1.1)
		12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	12.3.1.1	Orientaciones sobre la elaboración de GISIS y el acceso a la información (MSC/Secretaría) (véanse los resultados 4.2.1.1 y 13.2.1.1)
						12.3.1.2	Recopilación y divulgación de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
						12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias (MSC/MEPC)
		12.4	Asegurándose de que todas las partes interesadas entiendan y acepten sus responsabilidades en lo referente a un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional, mediante el desarrollo, entre dichas partes, del concepto de "cadena de responsabilidad"	12.4.1	Dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC (MEPC)
		12.5	Definiendo, relacionando y evaluando los factores que influyen en la cultura de la seguridad y la protección, incluida la interacción humana a bordo de los buques, y creando mecanismos prácticos y eficaces para abordar dichos factores	12.5.1	Promover la gestión de recursos del puente	12.5.1.1	Tratamiento eficaz de la gestión de recursos del puente mediante el examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación (MSC) (véase el resultado 5.2.2.1 (temas de seguridad y protección))
<i>Los indicadores de resultados son: 3, 11 y 12</i>							



Principios estratégicos (PE) (A.989... (2526))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009 2010-2011		
13	La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima:	13.1	Fortaleciendo la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente			13.1.1.1	Continuación de la promoción del lema del Día Marítimo Mundial: La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales (Secretaría)
		13.2	Fomentando y mejorando la disponibilidad de información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia)	13.2.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	13.2.1.1	Orientaciones para la Secretaría sobre la elaboración de GISIS y el acceso a la información (MEPC/Secretaría) (véanse los resultados 4.2.1.1 y 12.3.1.1)
						13.2.1.2	Bases de datos como parte de GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		13.3	Estimulando la utilización de la mejor tecnología medioambiental disponible en el sector del transporte marítimo, siempre que el coste no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible			13.3.1.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para la reducción de la contaminación atmosférica y los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC) (véanse los resultados 7.1.2.3 y 7.3.1.1)
						13.3.1.2	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre (MEPC) (véase el resultado 7.1.2.6)

*Los indicadores de resultados son: 10, 11 y 12*

\*\*\*



## ANEXO 28

## DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA

Acogemos con beneplácito el fallo del Tribunal Supremo de la República de Corea en el caso del **Hebei Spirit** en la medida en que invalidó la pena de prisión impuesta al capitán y al primer oficial del buque. El Tribunal Supremo concluyó que el caso no justificaba una pena de prisión, aunque confirmó las conclusiones, es decir, el fallo de culpable al que llegó el Tribunal de Apelaciones.

Los dos oficiales fueron declarados culpables de conducta negligente que ocasionó el abordaje. Fueron declarados culpables, aún cuando el **Hebei Spirit** es un superpetrolero que se encontraba fondeado a plena carga en el momento que fue abordado por la gabarra grúa. Culpables, a pesar de que tomaron todas las medidas razonables para evitar el abordaje. Culpables, a pesar de la decisión del Tribunal de Primera Instancia de la República de Corea de absolverlos de todos los cargos. Asimismo, los dos oficiales fueron declarados culpables de conducta negligente que ocasionó la contaminación posterior al abordaje. Culpables, a pesar de sus esfuerzos para detener el flujo de hidrocarburos al mar colocando palletes de colisión. Culpables, a pesar de sus esfuerzos por trasvasar hidrocarburos de los tanques dañados a tanques intactos. Culpables, a pesar de sus esfuerzos por escorar el buque con lastre a fin de reducir el caudal de salida de hidrocarburos de los tanques dañados. Los fallos de culpabilidad del Tribunal de Apelaciones se basaron en las conclusiones del Tribunal de Seguridad Marítima de Corea (KMST).

Durante la última reunión del Comité, en noviembre del año pasado, manifestamos nuestra preocupación respecto de la manera en la cual el KMST llevó a cabo sus investigaciones. Señalamos que el KMST no siguió lo estipulado en las "Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento y a otros Estados que tengan intereses de consideración a que establezcan y mantengan un marco eficaz de consultas y cooperación en las investigaciones de los siniestros marítimos" (MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400) ni en el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros). Ya hemos señalado cómo se determinó el nivel de responsabilidad de cada parte en los informes del KMST, y que dichos informes se publicaron durante el proceso penal y se presentaron como prueba en dicho proceso. Hoy, nosotros y los representantes del sector naviero manifestamos aquí en privado al Gobierno de la República de Corea nuestra profunda inquietud respecto del fallo del KMST, fallo que hace caso omiso de las prácticas, procedimientos y formación establecidos para la seguridad de los buques tanque. Las medidas tomadas por los dos oficiales para tratar de evitar el abordaje y el posterior suceso de contaminación fueron ejemplares y han sido encomiadas por expertos del sector marítimo, entre ellos, expertos en buques tanque. Estos oficiales han sido objeto de una grave injusticia y el KMST no los ha tratado con ecuanimidad.

Instamos al Gobierno de la República de Corea a que corrija estas injusticias; que perdone oficialmente a ambos oficiales, quienes aún permanecen en la República de Corea, donde ya llevan 535 días en detención.

\*\*\*



**ANEXO 29****DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA****Parte 1 – Declaración formulada el 27 de mayo de 2009**

Le agradezco al Sr. Presidente por permitirnos hacer uso de la palabra.

Estimados delegados:

Nuestra delegación quisiera formular observaciones en relación con cierta información del Plan de distribución de datos LRIT sobre zonas geográficas presentada por un Estado Miembro que se ha incorporado al entorno de pruebas GISIS de la Organización Marítima Internacional.

Lamentablemente, los polígonos mencionados de aguas interiores y de mar territorial son incompatibles con el derecho internacional, el marco acordado para el sistema LRIT en la resolución MSC.263(84) y las disposiciones aplicables de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS. De hecho, se está haciendo caso omiso del marco jurisdiccional existente del derecho del mar y, por otra parte, las medidas *supra* generan confusión en relación con los derechos de los Estados ribereños en general y dentro del marco LRIT acordado. Esto pone en tela de juicio y en duda el funcionamiento adecuado, sin problemas y comúnmente aceptado del sistema LRIT.

Ya hemos remitido nuestras observaciones a la OMI para que las distribuya a todos los Estados Miembros mediante la Circular N° 2961, que debe distribuirse como un documento J para las deliberaciones del Comité, y que también debe incluirse en el informe definitivo del presente periodo de sesiones. Reiteramos nuestra posición para continuar el debate en el seno del Grupo de trabajo sobre la LRIT.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

**Parte 2 – Declaración formulada el 1 de junio de 2009**

Sr. Presidente:

Durante el MSC 84 se acordó que, para trazar los polígonos LRIT del mar territorial, no eran necesarias especificaciones técnicas, dado que el trazado se haría de conformidad con el derecho consuetudinario o tradicional marítimo internacional.

Señor Presidente, para trazar su mar territorial en el mar Negro, el mar Egeo y el mar Mediterráneo, Turquía no utilizó la línea de las 6 o 12 millas marinas estipulada en el derecho marítimo, sino distancias mucho mayores de las estipuladas en esta disposición y, en muchos casos, distancias de 90 millas o más. Es obvio que no se trata de un ajuste menor del mar territorial para el sistema LRIT permitido por las especificaciones técnicas LRIT. Y éste es el primer problema técnico.

El segundo problema técnico es que, de conformidad con lo previsto en el párrafo 8.1.4 de la regla 19-1 del Convenio SOLAS, ningún centro de datos situado dentro de una distancia de 1 000 millas –incluido el centro de datos europeo– podría obtener ningún tipo de información sobre los buques de pabellón de Turquía, prácticamente en la mitad del mar Negro, en el medio del mar Egeo y en gran parte del mar Mediterráneo nororiental.

Sr. Presidente, creemos que el Comité tiene que decidir lo siguiente:

Durante la fase de producción, todos los centros de datos LRIT deben adaptar sus polígonos al derecho consuetudinario o tradicional marítimo internacional, como lo decidió oficialmente el MSC.

De este modo, se garantizarán todos los aspectos jurídicos y técnicos en relación con el funcionamiento adecuado de la LRIT. Asimismo, creemos que todos los países y todos los centros de datos deberían poder demostrar al Comité que la información proporcionada en relación con las zonas geográficas definidas en el plan de distribución de datos LRIT cumplen el derecho internacional aplicable, en particular el derecho consuetudinario codificado (es decir, la CONVEMAR), así como lo dispuesto en la sección 1 de la regla V/19 del Convenio SOLAS y en el párrafo 11.2 del anexo de la resolución MSC.263(84).

Por último, la terminología utilizada en los distintos instrumentos LRIT, en particular los términos utilizados para definir las zonas geográficas LRIT, deberían aplicarse e interpretarse de manera cónsone con el derecho internacional. La terminología o los principios establecidos y ampliamente aceptados del derecho internacional no deben recibir nuevos significados en el contexto del sistema LRIT.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

### **Parte 3 – Declaración formulada el 2 de junio de 2009**

Sr. Presidente:

Una vez más, quisiéramos recalcar que esta cuestión tiene repercusiones técnicas considerables, dado que se están dejando de lado los principios fundamentales del párrafo 11.2 del anexo de la resolución MSC.263(84) y las disposiciones aplicables de la regla V/19-1 (párrafo 8.1.4) del Convenio SOLAS.

Está claramente definido que la extensión del mar territorial no afecta a los principios de supervisión del tráfico. A tal fin, esta prescripción se cumple con las 1 000 millas marinas, beneficio que se otorga a todos los Estados Miembros.

A menos que los Estados Miembros apliquen adecuada y plenamente las prescripciones LRIT, el sistema no funcionará adecuadamente.

Asimismo, y en relación con la idea de las conversaciones bilaterales mencionadas por la distinguida delegación de Turquía quisiéramos recalcar que, en todo caso, esta no es una cuestión que guarde relación con ningún tipo de conversaciones bilaterales. Debemos recordar que nuestro país participa en el centro de datos de la UE, el cual se ve afectado por los datos incorrectos introducidos en relación con el mar territorial de Turquía. Veintisiete Estados Miembros han confiado al centro de datos de la UE sus obligaciones y derechos y, por ello, no puede considerarse una cuestión bilateral.

Por último, este órgano y la Organización crearon y adoptaron el sistema LRIT, por lo cual toda cuestión relacionada con su funcionamiento adecuado es de su competencia.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

\*\*\*





**ANEXO 30****DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA****Parte 1 – Declaración formulada el 27 de mayo de 2009**

Muchas gracias, Sr. Presidente:

En primer lugar, tan sólo esta mañana fuimos informados de la carta circular de su Excelencia el Embajador de Grecia en Londres sobre el plan de distribución de datos (DDP) de la LRIT, lo cual nos sorprendió. Hubiéramos deseado que dichas opiniones se hubieran expresado anteriormente, de conformidad con las prácticas y procedimientos establecidos de la OMI, a fin de que nosotros también pudiéramos prepararnos para la reunión.

Si bien nos reservamos el derecho de enviar una carta durante el periodo de sesiones del MSC o inmediatamente después del mismo a fin de exponer nuestras propias evaluaciones en relación con esta cuestión, quisiéramos declarar lo siguiente como una reacción inicial a la argumentación de la carta del Embajador de Grecia.

No nos cabe duda de que el objetivo común del sistema LRIT es su funcionamiento eficiente. Ningún país puede pensar en obtener ventajas para sus fines políticos y jurídicos, dado que el sistema LRIT es, en esencia, un medio técnico para la identificación y el seguimiento del tráfico marítimo. Como tal, en primer lugar, el sistema LRIT debe satisfacer las necesidades legítimas de todos los Estados ribereños y de abanderamiento y de las administraciones marítimas.

Obviamente, como se declaró y se acordó en principio durante el MSC 84 y se reiteró posteriormente en varias reuniones, los polígonos LRIT, sus límites y cualquier terminología utilizada para definirlos no van en detrimento de ninguna posición jurídica y política de los países en cuestión y no van a tener ninguna consecuencia para ellos de conformidad con el derecho internacional.

Por otra parte, y como es bien sabido, en el periodo de sesiones previo del MSC, celebrado en diciembre de 2008, Turquía expresó sus observaciones respecto de la implantación futura y la posible adaptación del sistema LRIT, si fuera necesario. Mantenemos la opinión de que cierta superposición de polígonos LRIT es inevitable, en particular entre Estados ribereños adyacentes y opuestos en mares cerrados o semicerrados, como es el caso del mar Negro, el mar Egeo y el mar Mediterráneo oriental. En dichas zonas, la única solución es la cooperación entre estos Estados, y Turquía está dispuesta a cooperar con Grecia, como lo han dejado en claro los altos oficiales en nuestro país en varias ocasiones.

Por último, las orientaciones y advertencias sobre el sistema LRIT que se recogen en instrumentos, incluida la circular MSC.1/Circ.1256, de fecha 5 de junio de 2008, estipulan claramente lo siguiente:

"La información geográfica incluida en el Plan de distribución de datos LRIT son declaraciones unilaterales de los Gobiernos Contratantes interesados, definidas y cargadas por los propios Gobiernos Contratantes, o definidas y cargadas por la Secretaría en respuesta a una solicitud expresa del Gobierno Contratante interesado.

La información geográfica facilitada no comporta ningún derecho u obligación de un Gobierno Contratante determinado distinta del solo propósito de cumplir lo dispuesto en la regla V/19-1. Su utilización en el sistema LRIT no constituye en modo alguno un reconocimiento o aceptación por otros Gobiernos Contratantes.

La información geográfica facilitada no se interpretará o tendrá en cuenta en apoyo o detrimento de los Gobiernos Contratantes en relación con sus reclamaciones marítimas o terrestres o de sus controversias sobre soberanía marítima o terrestre.

Los Gobiernos Contratantes han acordado asimismo que, ni los datos ni la información facilitada en relación con las zonas geográficas, según se definen en el Plan de distribución de datos LRIT, irán en perjuicio de los derechos, jurisdicción u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular de los regímenes jurídicos de alta mar, la zona económica exclusiva, la zona contigua, el mar territorial, las aguas interiores o los estrechos utilizados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas.

A través del servidor del Plan de distribución de datos LRIT, la Organización Marítima Internacional publicará la información facilitada por los Gobiernos Contratantes, en respuesta a su solicitud, sin que ello implique la expresión de ninguna opinión por parte de la Secretaría de la Organización Marítima Internacional sobre la situación jurídica de ningún país, territorio, ciudad o zona o de sus autoridades, o en relación con la delimitación de las fronteras o los límites."

En conclusión, los diferendos jurídicos y políticos respecto del trazado de las fronteras y los límites están más allá del alcance y de los procedimientos operacionales y reglas de la OMI. Dichos diferendos solamente pueden resolverse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas y, en primer lugar, estableciendo un diálogo bilateral honesto y constructivo respecto de todas las cuestiones sobre las que hay desacuerdo.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

## **Parte 2 – Declaración formulada el 1 de junio de 2009**

Sr. Presidente:

En primer lugar, quisiéramos recordar el objetivo fundamental del sistema LRIT, es decir, posibilitar la identificación y el seguimiento mundial de los buques. Para ello, los países ribereños tienen una necesidad real de efectuar la identificación, seguimiento y supervisión de los buques que navegan a cierta distancia de su costa.

Las disposiciones de la LRIT parecen funcionar bastante bien para los países que tienen una proyección costera hacia océanos y alta mar, cuando no hay Estados ribereños frente a su territorio.

Sin embargo, como puede verse claramente tras los debates habidos y los documentos presentados hasta la fecha, la situación no va a ser tan simple en casos de mares cerrados/semicerrados en los cuales tiene costas más de un Estado ribereño y donde haya vías marítimas dentro de Estados que invocan la condición de Estado archipelágico o entre dichos Estados.

Turquía ha señalado desde el principio los problemas potenciales que podría generar el uso de ciertas definiciones jurídicas, en especial cuando se trata de aplicar dichas definiciones a zonas geográficas que cada Gobierno debe especificar con fines LRIT.

En este entendimiento, en nuestro último periodo de sesiones, celebrado en diciembre de 2008, expresamos dichas observaciones con el objeto de señalar las dificultades potenciales y el modo de superarlas según lo vimos en dicho momento. Lamentablemente, no se captó el mensaje esencial ni la lógica que animaba a las observaciones que formulamos en buena fe.

Quisiera una vez más hacer hincapié en que la LRIT es, en esencia, un sistema técnico y un medio para la identificación y el seguimiento a nivel mundial de los buques. Por ello, el sistema debe satisfacer las necesidades legítimas de todos los Estados ribereños y de abanderamiento y también las de las Administraciones marítimas participantes. Por ello, todas las partes deben tratar a la LRIT por lo que es, es decir, un sistema puramente técnico para el seguimiento del tráfico marítimo, y no debe utilizarse como una excusa para traer a colación reclamaciones y cuestiones jurídicas y políticas bilaterales, que no vienen al caso en el contexto de la LRIT y cuyo debate en el seno de la OMI es improcedente.

Sin embargo, tras haber dicho lo anterior, quisiera hacer hincapié en que Turquía está determinada a lograr que la LRIT sea plenamente eficaz y funcional. Para ello, haremos todo lo que esté a nuestro alcance para concluir el periodo de pruebas y de transición que todavía está en curso y haremos todos los esfuerzos necesarios para que nuestro centro de datos LRIT nacional alcance la excelencia.

En relación con los polígonos telecargados por Turquía en el plan de distribución de datos LRIT en el entorno de pruebas, quisiera comenzar por señalar que la intención es proporcionar una cobertura máxima en las aguas situadas alrededor de Turquía, dado su intenso tráfico marítimo.

Entendemos que Grecia también elaboró varios polígonos del mar territorial en el mar Egeo en forma de cuatro o cinco grupos de islas y rocas. A primera vista, parecen "formaciones archipelágicas *de facto*", que también cortan la apertura hacia el mar del territorio de Turquía y evitan que se vea el tráfico marítimo desde la costa de nuestro país. Es necesario aclarar que, para Turquía, es necesario poder utilizar el sistema LRIT (en el cual hemos invertido considerablemente) para hacer el seguimiento del tráfico marítimo en las zonas marítimas que rodean a su costa. No vamos a aceptar la exclusión de grandes zonas marítimas de nuestro alcance de seguimiento en el mar Egeo como resultado de consideraciones jurídicas y políticas unilaterales.

Nosotros predijimos con mucha anterioridad la situación que enfrentamos hoy en día y también señalamos problemas potenciales y soluciones posibles para el funcionamiento sin problemas de la LRIT. También presentamos una solicitud a la UE con el fin de convertirnos en parte del sistema de la UE, pero éste no se abrió para nosotros. Hemos compartido nuestras observaciones y opiniones durante la totalidad del proceso de elaboración y proyecto de la LRIT en buena fe.

Mantenemos que la cobertura amplia e irrestricta del tráfico marítimo mediante el sistema LRIT no solamente beneficia a los Estados ribereños en cuestión, sino también a la comunidad marítima internacional en su sentido más amplio.

Nuestra delegación no entiende por qué algunos Gobiernos Contratantes van a poder hacer un seguimiento sin restricciones innecesarias del tráfico marítimo hasta una distancia de 1 000 millas marinas de su costa, mientras a otros se les niega este derecho inclusive a 30-50 millas marinas de su costa.

Cabe también señalar que, hasta la fecha, no se ha notificado ningún problema en relación con la participación de Turquía en el entorno de pruebas del LRIT. Es obvio que los problemas presentados ante el Comité por los distinguidos colegas de Grecia no son de ninguna manera técnicos, sino que son cuestiones políticas y jurídicas que no pueden debatirse ni juzgarse en el seno de la OMI, dado que la Organización no es el foro adecuado.

Como informé a su Comité el miércoles, cuando se trató por primera vez esta cuestión, las orientaciones y advertencias respecto del sistema LRIT que se recogen en la circular MSC.1/Circ.1256, de fecha 5 de junio de 2008, reconocen que la terminología utilizada en relación con la LRIT no guarda ninguna relación con las posiciones jurídicas o políticas de los Gobiernos Contratantes. Debemos tenerlo muy presente, dado que esto sienta la base para no tratar cuestiones bilaterales en este foro.

Como también se estipula en el apartado 3 del artículo 7.6 de la resolución MSC.263(84), no deberíamos tratar de resolver las cuestiones que surgen cuando las zonas geográficas especificadas por los Gobiernos Contratantes se superponen a las especificadas por otros Gobiernos.

De hecho, la única solución para los solapes de reclamaciones de zonas marítimas en el contexto de la LRIT es lograr la cooperación de los Estados en cuestiones relacionadas con la LRIT sin que ello vaya en perjuicio de las posiciones jurídicas y políticas de ambas partes. Y Turquía está dispuesta a hacerlo con Grecia, como lo hemos dejado en claro en varias ocasiones. Con buena voluntad y un enfoque constructivo de todas las partes, que debemos buscar y alentar energicamente, será posible encontrar una solución práctica.

Con esto finalizo mis observaciones, Sr. Presidente.

Muchas gracias.

### **Parte 3 – Declaración formulada el 2 de junio de 2009**

Gracias, Sr. Presidente:

Mi intención no es continuar pidiendo la palabra. Sin embargo, considero que es necesario hacer oír una vez más nuestras opiniones brevemente en relación con los tres delegados que intervinieron sobre la LRIT ayer y esta mañana.

Como se explicó en detalle ayer y el miércoles pasado, opinamos que la LRIT es un medio técnico para la identificación y seguimiento del tráfico marítimo y que no debería utilizarse como una excusa para plantear reclamaciones y cuestiones políticas y jurídicas bilaterales que no son pertinentes en relación con el LRIT.

En respuesta al delegado de Chipre, quisiera señalar que el vocero de dicha delegación, también en su capacidad de Presidente del MEPC, debe tener suficiente experiencia para saber que la OMI y el MSC no son los foros adecuados para debatir cuestiones de índole jurídica y política entre Estados Miembros. Sin embargo, entiendo que estaba actuando en respuesta a instrucciones de su administración.

También quisiera señalar que la cuestión de Chipre es un conflicto internacional que lleva siendo tratado en las Naciones Unidas más de 30 años. Se están celebrando negociaciones entre las partes a fin de lograr una solución integral basada en los parámetros de la labor pertinente de las Naciones Unidas, incluido el concepto de dos estados constituyentes y el nuevo estado de asociación que también estaría autorizado a actuar en la delimitación de las zonas marítimas. Como es debate está en curso, no quisiera decir más al respecto.

Entiendo que la intervención del distinguido delegado de Suecia también se hizo en nombre de la UE. Su intervención es, en general, equilibrada y constructiva. Tomamos nota de la referencia a la resolución de la cuestión entre las partes interesadas mediante un diálogo fuera de la OMI. De hecho, es prudente aconsejar que, a fin de garantizar el funcionamiento sin problemas de la LRIT, las partes en cuestión deberían reunirse para tratar de resolver sus diferencias.

También hemos tomado nota con pesar de la declaración del representante de Bulgaria. En este momento, la contribución de Turquía al plan de distribución de datos LRIT solamente tiene fines de prueba. En consecuencia, no debemos lanzarnos a conclusiones respecto de esta cuestión antes de disponer de toda la información respecto de su contenido real.

En conclusión, Sr. Presidente, quisiera reiterar que no es competencia de la OMI ni del MSC arbitrar ni resolver cuestiones de índole política y jurídica entre Estados Miembros.

Muchas gracias Sr. Presidente.

#### **Parte 4 – Declaración formulada el 5 de junio de 2009**

Muchas gracias Sr. Presidente:

Quisiera agradecer a la Secretaría por su presentación precisa del debate habido en el Comité en orden cronológico.

A nuestra delegación le sorprende el intento de la distinguida delegación de Suecia de modificar el texto de su intervención del martes. Es obvio que los debates del lunes y del martes ya se han desarrollado y que ya se han formulado las declaraciones. Éstas se traducen a varios idiomas para que conste en actas y en consecuencia, se registran y se recogen en el texto que tenemos ante nosotros hoy. Dar por supuesto otra situación implicaría que la Secretaría está elaborando declaraciones en nombre de alguna de las delegaciones, lo cual creemos que, claramente, no es el caso.

No deseo cuestionar el derecho de la delegación de Suecia de formular una nueva declaración hoy, siempre y cuando no sea una declaración de fondo y que no revea los aspectos básicos del debate previo. Pero como ya se formuló una declaración el martes de conformidad con los procedimientos establecidos, ésta no debería modificarse por la simple razón de que no reflejaría adecuadamente el debate habido y porque sería una distorsión de la realidad. Si se formula una nueva declaración, ésta debería consignarse en la sección apropiada de las actas, cuyo lugar más plausible sería bajo el título "viernes, 5 de junio de 2009".

Como señaló el distinguido delegado de Suecia, si desean retirar el tercer párrafo de su declaración no pondríamos objeciones, con la condición de que el contenido de esta parte se recoja en las actas de la reunión de alguna manera. Es decir, las partes en cuestión deben resolver la cuestión fuera de la OMI, dado que no es competencia de la Organización arbitrar ni resolver cuestiones jurídicas y políticas entre Estados Miembros. Se debe evitar entrar en estas cuestiones y se debe mantener la política de larga data de la OMI a este respecto.

Por último, como otras delegaciones (hasta donde recuerda esta delegación, la de los Países Bajos y la del Reino Unido) apoyaron la intervención de Suecia en su versión íntegra, también deberían recogerse sus opiniones respecto de este último párrafo.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

\*\*\*

**ANEXO 31****DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE CHIPRE****Parte 1 – Declaración formulada el 27 de mayo de 2009**

Muchas gracias, Sr. Presidente, y buenos días a todos.

Nuestra delegación quisiera comenzar por agradecer a Turquía por su intervención.

Sr. Presidente:

Nuestra delegación opina que ésta es una cuestión importante que debería resolverse en el seno del Comité, dado que es una cuestión puramente técnica. Es probable que los polígonos de aguas interiores y mares territoriales que se superponen generen grandes dificultades para la implantación sin problema del sistema LRIT y para la implantación de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.

Sr. Presidente:

Nuestra delegación opina que el Comité y el Grupo de trabajo sobre la LRIT deberían examinar esta cuestión y, si es posible, resolverla durante sus deliberaciones de esta semana.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

**Parte 2 – Declaración formulada el 1 de junio de 2009**

Muchas gracias, Sr. Presidente:

Como muchos distinguidos delegados recordarán, la cuestión de la definición de las zonas geográficas para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no son Estados Partes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 ni en la Convención de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua y sobre la plataforma continental se trató durante el último periodo de sesiones del Comité (MSC 84). En dicha ocasión, el Grupo de trabajo especial sobre la LRIT invitó al Comité (MSC 84/6/1/Add.2, párrafo 3.12) a que examinara si existía la necesidad, en lo relativo a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no eran Estados Partes en la CONVEMAR ni en la Convención de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua, de elaborar orientaciones en relación con la definición de las zonas geográficas que deben incluirse en el DDP.

Durante las deliberaciones sobre esta cuestión en el MSC 84, la delegación de Turquía declaró que no era parte en la CONVEMAR. Sin embargo, Turquía acepta la mayoría de sus disposiciones, las cuales reflejan el derecho consuetudinario internacional. En consecuencia, las zonas de jurisdicción marítima de Turquía establecidas hasta la fecha están en consonancia con el derecho internacional. Por ello, a su parecer no era necesario proporcionar nuevas orientaciones para la definición de zonas geográficas. Dicha declaración de Turquía figura en el párrafo 6.51 del informe del Comité (MSC 84/24).

Ante la declaración de Turquía, que recibió el apoyo de otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS que no es parte en la CONVEMAR, y dado que no hubo otras intervenciones sobre esta cuestión, el Comité concluyó que no era necesario disponer de nueva orientación respecto de esta cuestión.

Sr. Presidente, como puede apreciarse en los mapas adjuntos a la Circular N° 2961 y los mapas elaborados por la Secretaría de la OMI, el polígono del mar territorial de Turquía que se incluyó en el DDP para el entorno de pruebas el 26 de febrero de 2009 en algunos casos se extiende más de 90 millas marinas de la línea de base de Turquía, considerablemente más allá de la noción jurídica de mar territorial y de su máxima extensión permisible en virtud del derecho internacional. Cabe señalar que el polígono del mar territorial de Turquía incluye la mitad de la isla de Chipre y el mar territorial de la República de Chipre.

La sección 1 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS estipula claramente que "nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales adoptadas por la Organización en relación con la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques irá en perjuicio de los derechos, jurisdicción u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular de los regímenes jurídicos de la alta mar, la zona económica exclusiva, la zona contigua, las aguas territoriales o los estrechos utilizados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas". Asimismo, en la sección 11.2.2.2 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques se indica claramente que los polígonos para el mar territorial deben ajustarse al derecho internacional.

Sr. Presidente:

Teniendo presente las deliberaciones del Comité y la declaración de Turquía durante el MSC 84, el polígono del mar territorial de Turquía que se incluyó en el DDP para el entorno de pruebas el 26 de febrero de 2009 y la declaración de Turquía del miércoles pasado, nuestra delegación cree firmemente que todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS deberían poder demostrar que los datos y la información proporcionada en relación con las zonas geográficas definidas en el DDP cumplen el derecho internacional aplicable, en particular el derecho consuetudinario codificado (CONVEMAR), la sección 1 de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y la sección 11.2 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques.

Por otra parte, no deberían aceptarse distorsiones de la terminología utilizada en los distintos instrumentos elaborados por este Comité en relación con la definición de las distintas zonas geográficas LRIT. La terminología que se actualiza actualmente se condice con los principios establecidos del derecho internacional y debería interpretarse de manera coherente con el derecho internacional.

Es crucial que la terminología utilizada en los distintos instrumentos para la definición de las zonas geográficas LRIT se interprete de manera coherente y uniforme si se desea lograr una implantación satisfactoria del sistema. Estos polígonos geográficos determinan el derecho de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de recibir o no recibir información LRIT de los buques en la vecindad de sus costas. Si un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS reivindica inadecuadamente enormes zonas marítimas como mar territorial o aguas interiores, esto automáticamente impide que otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS reciban información LRIT que puede ser esencial para la protección, la seguridad o la prevención de la contaminación.

En consecuencia, Sr. Presidente, teniendo presente la importancia de implantar correcta y uniformemente la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y la sección 11.2 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de



largo alcance de los buques, solicitamos amablemente al Comité que dé instrucciones a la Secretaría de eliminar del DDP todas las zonas geográficas que no se ajusten a lo previsto en los instrumentos mencionados.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

### **Parte 3 – Declaración formulada el 2 de junio de 2009**

Muchas gracias, Sr. Presidente:

La delegación de Chipre no va a responder a las observaciones formuladas por Turquía en relación con el problema de Chipre y las negociaciones en curso para la resolución del problema de Chipre, dado que la Organización Marítima Internacional es una Organización técnica que trata cuestiones técnicas.

Sr. Presidente:

En relación con la cuestión que estamos tratando, nuestra delegación quisiera recalcar que no es éste un problema político ni bilateral como se sugirió. Como señalamos en nuestra intervención de ayer, se trata de un problema puramente técnico, en el cual un Estado Miembro ha introducido en el plan de distribución de datos para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques polígonos geográficos que no cumplen lo dispuesto en las disposiciones pertinentes de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y la sección 11.2 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques.

En la sección 11.2 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques se estipula claramente que los polígonos que se tracen para demarcar las aguas situadas hacia tierra de las líneas de base, el mar territorial y una distancia de 1 000 millas marinas de la costa de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS debería llevarse a cabo de conformidad con el derecho internacional.

Sr. Presidente:

Nuestra delegación simplemente ha solicitado que todos los Estados deberían poder demostrar que los datos y la información que han proporcionado en relación con las zonas geográficas definidas en el plan de distribución de datos de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques se ajusta al derecho internacional aplicable y a las disposiciones pertinentes de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y la sección 11.2 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

\*\*\*



**ANEXO 32****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA**

Muchas gracias, Sr. Presidente:

Suecia está abocada a la mejora continua de la seguridad marítima y la protección del medio marino y trabajará activamente para alcanzar estas metas. Suecia reconoce que las cuestiones marítimas deben tratarse a nivel internacional, con la OMI como foro primario para la elaboración de reglas y normas internacionales que rijan al sector naviero, y está plenamente comprometida con la labor desarrollada por la OMI. Por ello, nos preocupan profundamente las cuestiones planteadas en periodos de sesiones previos del Comité en relación con la recientemente adoptada regla nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las normas y reglas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje (reconocimiento) de buques. Esta regla se publicó el 28 de mayo y entrará en vigor el 17 de junio.

En el último periodo de sesiones de este Comité tuvo lugar un largo debate sobre el artículo 10 de dicha regla de la UE. Tras dicho debate, el Comité solicitó al Secretario General que remitiera las cuestiones planteadas a las autoridades competentes de la Unión Europea. Se establecieron contactos con Suecia, en su calidad de Presidente en funciones de la Unión Europea, en nombre de la República Checa, en cuestiones relacionadas con el sector naviero, y es en esta capacidad que el Ministro de Comunicaciones de Suecia respondió a la misiva y que Suecia está formulando la presente declaración. Las mismas inquietudes manifestadas en el último periodo de sesiones del Comité también se señalaron a la atención de Suecia como Presidente en funciones de la UE en cuestiones navieras en nombre de la República Checa, en misivas enviadas por varios Estados Miembros de la OMI.

La Secretaría presentó el contenido de la carta del Ministro de Comunicaciones de Suecia. En la presente declaración, Suecia quiere reiterar lo que ya se señaló en la carta del Ministro de Suecia y explicar en más detalle el contenido y las consecuencias del artículo 10 de la regla de la UE sobre las organizaciones reconocidas.

En primer lugar, quiero reafirmar que Suecia considera que la cooperación y la asociación con otros países son elementos clave para lograr las metas de incremento de la seguridad marítima y de protección del medio marino. Consideramos absolutamente necesario implantar los instrumentos adoptados a nivel internacional de manera correcta y oportuna y nos enorgullecemos de hacerlo.

El artículo en cuestión de la regla de la UE trata del reconocimiento mutuo de certificados de clasificación entre las organizaciones reconocidas en virtud de la regla. El concepto de reconocimiento mutuo se aplica solamente a los certificados expedidos con fines de clasificación, no a los certificados reglamentarios, y su objetivo es reducir la duración y los costos del proceso de clasificación debidos a las diversas pruebas.

La regla en cuestión reglamenta la relación entre los Estados de la UE y las organizaciones por ellos reconocidas. El artículo 10 de la regla es parte del marco jurídico que aplican los Estados de la UE para reconocer a ciertas organizaciones. Las organizaciones que deseen ser reconocidas de conformidad con la regla de la UE deben cumplir sus reglas, pero la solicitud y aceptación del reconocimiento es voluntaria. Los Estados de la UE no forzarán el cumplimiento del artículo 10 a ninguna organización. Solamente solicitarán y recibirán el

reconocimiento las organizaciones que hayan adoptado la decisión comercial de que pueden y desean registrarse por el artículo 10 de la regla y otras condiciones que son aplicables a las organizaciones que son reconocidas en virtud de dicha regla.

Muchos Estados nos han preguntado cómo se va a aplicar y hacer cumplir el artículo. Una vez más, quiero aclarar que el artículo rige la relación entre los Estados de la UE y las organizaciones que son reconocidas en virtud de la regla. En consecuencia, el artículo no va a afectar las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto que realizan los Estados de la UE. La Comisión Europea, en su capacidad de guardián de la legislación comunitaria, es la responsable de aplicar y hacer cumplir el artículo en relación con las organizaciones que son reconocidas en virtud de la regla. Según la regla de la UE, la Comisión presentará un informe, a más tardar en cinco años, basado en un estudio independiente sobre el nivel logrado en el proceso de armonización de las reglas y procedimientos y sobre el reconocimiento mutuo. Este informe será la oportunidad para examinar de cerca el funcionamiento y la implantación de reconocimiento mutuo y, cuando sea apropiado, para adoptar medidas correctivas si surgieran problemas, en particular respecto de la seguridad marítima.

El objetivo de la regla en cuestión es contribuir al incremento de la seguridad marítima y la protección del medio marino posibilitando que el proceso de reconocimiento y la labor de las organizaciones reconocidas sean más eficaces, den buenos resultados, y sean transparentes y uniformes. Suecia espera que esta intervención deje en claro que el artículo 10 de la regla n° 391 solamente afecta a la relación entre los Estados de la UE y las organizaciones que han sido reconocidas por dichos Estados. La regla no excluye la posibilidad de que otros Estados adopten cualquier tipo de reglas aplicables a los buques que enarbolan su pabellón. La regla tampoco regula ámbitos de competencia de la OMI.

Espero que esto resolverá las dudas expresadas en relación con las repercusiones de la regla y que asegurará a los interesados de que Suecia y la UE están dedicadas a trabajar dentro del marco internacional y con nuestra legislación nacional a fin de incrementar la seguridad marítima y la protección del medio marino.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

\*\*\*

**ANEXO 33****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS**

La delegación de los Estados Unidos agradece a la Secretaría por proporcionar la información del documento MSC 86/INF.9 sobre la correspondencia intercambiada entre el Secretario General y la Unión Europea (UE) en relación con la aplicación del artículo 10 de la recientemente adoptada regla del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las Normas y reglas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje (reconocimiento) de buques.

Los Estados Unidos han mantenido su propio intercambio de correspondencia con la UE sobre esta cuestión y han recibido una respuesta recientemente. Se pondrán a disposición de todos los delegados que lo deseen copias de dicha correspondencia.

Lamentablemente, para los Estados Unidos estas respuestas no son satisfactorias y no responden a las inquietudes planteadas por muchos países ante este órgano en nuestro último periodo de sesiones, inquietudes que el Secretario General comunicó claramente a la UE. En sus respuestas y en la intervención de Suecia, la UE reconoce abiertamente esta legislación y el artículo 10, que trata de un sistema de reconocimiento mutuo que se aplica a toda la labor de clasificación llevada a cabo por todas las organizaciones reconocidas de la UE, independientemente del pabellón del buque. Como esta delegación y muchas otras señalaron claramente en los últimos periodos de sesiones, para los Estados Unidos esto es completamente inaceptable. Como todos sabemos, muchas, si no todas las organizaciones reconocidas por la UE también son organizaciones reconocidas en nuestro país y en otros países, y tratar de desvincular su obligación por país no es práctico. Los Estados Unidos son los únicos responsables de la Administración de los buques que enarbolan su pabellón y, por ello, la UE carece de la autoridad para aplicar disposiciones sobre la certificación y clasificación de los buques que enarbolan el pabellón de los Estados Unidos.

En sus respuestas, la UE trató de demostrar que el artículo 10 no tiene repercusiones negativas en la seguridad y que, en consecuencia, el sistema de reconocimiento mutuo no debería ser fuente de inquietud para otros países. En primer lugar, los Estados Unidos están en franco desacuerdo respecto de este punto, especialmente dado que los Estados Unidos no han sido consultados respecto de cómo se va implantar el sistema de reconocimiento mutuo. Sin embargo, y aún más importante, es que hay un aspecto que no se está teniendo en cuenta. Cuando se trata de buques que enarbolan su pabellón, sólo los Estados Unidos tienen la responsabilidad, la obligación y la autoridad de determinar qué repercute o no en la seguridad y hasta qué punto los Estados Unidos van a examinar cualquier disposición de reconocimiento mutuo entre sociedades de clasificación. En este caso, la UE ha escogido no proporcionarnos estas consideraciones.

Lo que quizá los Estados Unidos encuentran más preocupante y decepcionante es que hemos dejado escapar una oportunidad. Los Estados Unidos entienden cuál es la cuestión que la UE está tratando de abordar mediante la imposición del artículo 10, que trata del sistema de reconocimiento mutuo. Por otra parte, los Estados Unidos también acogieron con beneplácito la propuesta de la UE acerca de la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas. Lamentablemente, al avanzar paralelamente con esta legislación se pone en tela de juicio la sinceridad de la UE respecto de la elaboración del código. Si la UE continúa manteniendo que no existe relación entre la clasificación de buques, el Convenio SOLAS y las organizaciones reconocidas, la delegación les pide respetuosamente que lean la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS.

Para concluir, no queremos que haya malentendidos. Los Estados Unidos reconocen la autoridad de la UE para imponer prescripciones en relación con las organizaciones reconocidas de la UE cuando éstas lleven a cabo su labor en buques de pabellón de la UE, pero no en los buques de ningún otro pabellón. Los Estados Unidos no reconocen la aplicabilidad del artículo 10 a las organizaciones reconocidas de los Estados Unidos que también son organizaciones reconocidas de la UE cuando éstas lleven a cabo su labor en buques que enarbolan el pabellón de los Estados Unidos.

---