



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

MSC 86/26
12 junio 2009
Original: INGLÉS

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

Sección	Página
1 INTRODUCCIÓN	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	11
4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	16
5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	23
6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	38
7 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité)	56
8 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité)	58
9 FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 40º periodo de sesiones del Subcomité)	61
10 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité)	67
11 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité)	72
12 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité)	74

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

Sección	Página
13 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité)	81
14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	85
15 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	86
16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	89
17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	92
18 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	98
19 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	117
20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	118
21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	119
22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	119
23 PROGRAMA DE TRABAJO	122
24 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010	133
25 OTROS ASUNTOS	133

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.282(86) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.283(86) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
ANEXO 3	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 4	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LA ADOPCIÓN DE NORMAS INTERNACIONALES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS

- ANEXO 5 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LA ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LA VERIFICACIÓN DE LA CONFORMIDAD CON LAS NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS
- ANEXO 6 PRINCIPIOS Y DIRECTRICES RELATIVOS AL EXAMEN Y LA AUDITORÍA DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE DATOS LRIT Y DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS
- ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.284(86) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA APROBACIÓN DE SISTEMAS DE ROCIADORES EQUIVALENTES A LOS ESPECIFICADOS EN LA REGLA II-2/12 DEL CONVENIO SOLAS (RESOLUCIÓN A.800(19))
- ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 10 PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC SOBRE LA PROHIBICIÓN DE MEZCLAR LAS CARGAS DEL CONVENIO MARPOL A BORDO DURANTE LA TRAVESÍA
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.285(86) – DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LA SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES DE MOTORES DE GAS NATURAL EN LOS BUQUES
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.286(86) – RECOMENDACIONES RELATIVAS A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES (MSDS) PARA LAS CARGAS DE HIDROCARBUROS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y EL COMBUSTIBLE LÍQUIDO
- ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE ALERTAS E INDICADORES, 2009
- ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 2009
- 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 SARC, 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 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 PARA 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

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 86º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 27 de mayo al 5 de junio de 2009 bajo la presidencia del Sr. Neil Ferrer (Filipinas). El Vicepresidente del Comité, Sr. Christian Breinholt (Dinamarca), también estuvo presente.

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	HONDURAS
ANGOLA	INDIA
ANTIGUA Y BARBUDA	INDONESIA
ARABIA SAUDITA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARGELIA	IRLANDA
ARGENTINA	ISLANDIA
AUSTRALIA	ISLAS COOK
AUSTRIA	ISLAS MARSHALL
AZERBAIYÁN	ISRAEL
BAHAMAS	ITALIA
BAHREIN	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
BANGLADESH	JAMAICA
BARBADOS	JAPÓN
BÉLGICA	JORDANIA
BELICE	KENYA
BOLIVIA	KUWAIT
BRASIL	LETONIA
BULGARIA	LIBERIA
CAMBOYA	LITUANIA
CAMERÚN	LUXEMBURGO
CANADÁ	MALASIA
CHILE	MALTA
CHINA	MARRUECOS
CHIPRE	MÉXICO
COLOMBIA	MOZAMBIQUE
COSTA RICA	NIGERIA
CÔTE D'IVOIRE	NORUEGA
CROACIA	NUEVA ZELANDIA
CUBA	PAÍSES BAJOS
DINAMARCA	PANAMÁ
DOMINICA	PAPUA NUEVA GUINEA
ECUADOR	PERÚ
EGIPTO	POLONIA
ESPAÑA	PORTUGAL
ESTADOS UNIDOS	QATAR
ESTONIA	REINO UNIDO
ETIOPÍA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA CHECA
FILIPINAS	REPÚBLICA DE COREA
FINLANDIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FRANCIA	REPÚBLICA POPULAR
GHANA	DEMOCRÁTICA DE COREA
GRECIA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA

RUMANIA	TRINIDAD Y TABAGO
SAINT KITTS Y NEVIS	TÚNEZ
SAN VICENTE Y LAS	TURQUÍA
GRANADINAS	TUVALU
SERBIA	UCRANIA
SINGAPUR	URUGUAY
SUDÁFRICA	VANUATU
SUECIA	VENEZUELA (REPÚBLICA
SUIZA	BOLIVARIANA DE)
TAILANDIA	YEMEN

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
ISLAS FEROE (DINAMARCA)

1.3 También asistieron al periodo de sesiones representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

1.4 Asistieron asimismo al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE LA REGIÓN DEL MEDITERRÁNEO
(MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL MEDITERRÁNEO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
(MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE ABUJA)
UNIÓN AFRICANA (UA)
ACUERDO DE COOPERACIÓN REGIONAL PARA COMBATIR LOS ACTOS DE
PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES EN ASIA
(ReCAAP-ISC)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES
(IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE
SALVAMENTO (ILAMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P e I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES
GASEROS (SIGTTO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA
(INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA
DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE
IMPRIMIR (IPPIC)

1.5 Asistió también al periodo de sesiones el Sr. A. I. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), así como los presidentes de todos los subcomités.

Discurso de apertura del Secretario General

1.6 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto se reproduce íntegramente en el documento MSC 86/INF.18.

Observaciones del Presidente

1.7 En su alocución de respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus palabras y consejos y señaló que los consejos y las peticiones del Secretario General se tendrían muy en cuenta en las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.8 El Comité adoptó el orden del día (MSC 86/1) y aceptó que el calendario provisional recogido en el anexo del documento MSC 86/1/2 le sirviera de guía durante el periodo de sesiones. El orden del día adoptado, con la lista de documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MSC 86/INF.20.

1.9 El Comité aceptó las disposiciones con respecto a los grupos de trabajo, de redacción y de expertos propuestas por la Secretaría en el documento MSC 86/1/2 y que además figuran en las correspondientes secciones del presente informe.

Declaraciones de las delegaciones y los observadores

1.10 La delegación de la India, al hacer referencia a la cuestión de la criminalización de la gente de mar en el contexto del caso del **Hebei Spirit**, acogió con agrado la decisión del Tribunal Supremo de la República de Corea, que había revocado la sentencia de encarcelamiento para el capitán y el primer oficial de puente del buque, detenidos durante aproximadamente 535 días, y había concluido que los hechos del caso no justificaban su detención en prisión. No obstante, el Tribunal Supremo confirmó el veredicto del Tribunal de Apelación, que había declarado a los dos oficiales culpables de negligencia, a pesar de sus esfuerzos por trasvasar los hidrocarburos desde los tanques averiados a los tanques indemnes y por inclinar el buque por medio del lastrado con objeto de reducir el escape de hidrocarburos de los tanques averiados. El veredicto del Tribunal se basó en las conclusiones del Tribunal de Seguridad Marítima de Corea, en cuyos informes, publicados durante los actos procesales penales, se había determinado la parte de culpa de los oficiales, medida que no se condice con 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" (circular MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400) y 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), y no se habían tenido en cuenta las prácticas, procedimientos y formación establecidos para la seguridad de los buques tanque. El texto íntegro de la delegación de la India se recoge en el anexo 28.

1.11 En respuesta a la declaración de la delegación de la India, la delegación de la República de Corea, tras agradecer a la delegación de la India y al Secretario General sus esfuerzos por resolver la cuestión, destacó la necesidad de respetar las decisiones judiciales de los Estados e instó a la delegación de la India y otros a respetar la decisión adoptada por el Tribunal Supremo. No obstante, la delegación señaló que el 11 de junio de 2009 se conocería la decisión definitiva del Tribunal de primera instancia de Daejeon, por la que quizá se permitiera a los dos oficiales regresar a la India.

1.12 La delegación de Hong Kong (China) apoyó la intervención de la delegación de la India y, en este contexto, informó también al Comité de que la investigación preliminar del accidente por parte del Departamento marítimo de Hong Kong demostraba que los dos oficiales habían hecho todo lo posible por reducir al mínimo la contaminación e impedir otras consecuencias

todavía más graves después de que el buque hubiera recibido un golpe de la gigantesca gabarra grúa flotante en remolque y, por lo tanto, hizo un llamamiento para que fueran liberados los dos oficiales del **Hebei Spirit**.

1.13 Las delegaciones de China e Italia y los observadores de la ICS, ITF e IFSMA apoyaron a la India, acogieron con agrado las novedades indicadas *supra* e hicieron un llamamiento a la adopción de medidas rápidas para resolver la cuestión.

Verificación de poderes

1.14 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del 35º periodo de sesiones del Comité de Facilitación

2.1 El Comité tomó nota (MSC 86/2) de los resultados del 35º periodo de sesiones del Comité de Facilitación en relación con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 la adopción de enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación;
- .2 el examen general del Convenio de Facilitación, habida cuenta de los avances recientes como, por ejemplo, las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 en relación con el Código PBIP y los problemas que plantea el desembarco de personas rescatadas en el mar, migrantes ilegales, etc.;
- .3 la elaboración de un manual explicativo del Convenio y el establecimiento por el FAL 35 de un grupo de trabajo por correspondencia para que prosiga la labor en el lapso interperiodos a fin de concluirla durante el FAL 36;
- .4 el avance en las cuestiones relacionadas con la transmisión por medios electrónicos de la información relativa al despacho de buques y la revisión del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico;
- .5 la elaboración de directrices para establecer un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo y la constitución por el FAL 35 de un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en dicha cuestión durante el lapso interperiodos;
- .6 la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea relativa a la revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)) para su examen y adopción en la vigésimo sexta Asamblea;
- .7 el mantenimiento con carácter experimental del punto de contacto de la OMI dedicado al polizonaje;
- .8 la publicación de una circular de la serie FAL.3 sobre los Principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de las personas rescatadas en el mar y la invitación al MSC y a sus subcomités a que tengan en cuenta la circular mencionada en la labor que están realizando acerca de la cuestión;

- .9 el acuerdo de que es necesario revisar la lista de los certificados y documentos que han de llevar los buques, a fin de que contemple toda prescripción nueva o adicional, y las instrucciones dadas a la Secretaría para que prepare una lista revisada que se someterá al examen del FAL 36 para su aprobación;
- .10 el asesoramiento brindado al MSC, al MEPC y al Comité Jurídico de que, desde el punto de vista tecnológico, era posible establecer un sistema en línea y de que se considerase la cuestión teniendo presente la lista de certificados y documentos que figura en el anexo del documento FAL 34/9. En consecuencia, el FAL 35 volvió a constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que siga ocupándose de la cuestión en el lapso interperiodos; y
- .11 la petición formulada al Secretario General para que continuase realizando las pruebas del mecanismo establecido en la Secretaría de la OMI para la resolución de las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y la petición formulada a la Secretaría para que informara al FAL 36 acerca de los resultados de la experiencia obtenida,

y adoptó las medidas oportunas en relación con los correspondientes puntos del orden del día.

Resultados del 95º periodo de sesiones del Comité Jurídico

2.2 El Comité tomó nota (MSC 86/2/1) de los resultados del 95º periodo de sesiones del Comité Jurídico y de que el LEG 95, entre otras cosas:

- .1 había aprobado el texto básico de un proyecto de protocolo del Convenio SNP a fin de someterlo al examen de una conferencia diplomática;
- .2 había tomado nota de que se presentaría al LEG 96 el informe completo correspondiente a la 9ª reunión del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, incluidas las propuestas del Grupo sobre el texto del proyecto de enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;
- .3 había examinado el informe del Grupo oficioso de trabajo por correspondencia constituido, había convenido en que era necesario estudiar más a fondo la cuestión del modelo de certificado único de seguro y había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia oficial para que avanzara en la labor durante el lapso interperiodos;
- .4 tras tomar nota del estudio actualizado de BIMCO sobre la práctica de imponer sanciones penales a la gente de mar, había acordado que los Estados deberían cumplir estrictamente las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar, adoptadas por el Comité Jurídico, y el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, adoptado por el Comité de seguridad marítima;
- .5 había examinado el proyecto de texto de un instrumento sobre lugares de refugio elaborado por el CMI y había decidido no elaborar, de momento, un instrumento vinculante sobre los lugares de refugio;

- .6 había tomado nota de que la Secretaría tenía la intención de examinar las legislaciones nacionales en vigor para prevenir e imponer sanciones a los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar, como parte de la estrategia de la OMI para la lucha contra la piratería, en respuesta a la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la que se observaba con inquietud la falta de capacidad, legislación interna y claridad respecto de cómo procesar a los piratas capturados. A este respecto, el LEG 95 instó a los Gobiernos Miembros a que presentasen información y los textos de sus legislaciones nacionales sobre piratería, en respuesta a la circular N° 2933 de la OMI,

y adoptó las medidas oportunas en relación con los correspondientes puntos del orden del día.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

GENERALIDADES

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda a los capítulos II-1, V y VI del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

3.2 Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado se contó con la presencia de un número de Gobiernos Contratantes que representaba más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, tal como se dispone en los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio.

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la circular N° 2916.

3.4 Se invitó también al Comité a que examinara y aprobara, según procediera, el siguiente instrumento no obligatorio, a saber, el proyecto de circular MSC titulado "Orientaciones para la provisión de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales cuando se transportan hidrocarburos o combustible líquido, de conformidad con la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS", junto con la adopción de las enmiendas a la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS (MSC 85/26, párrafo 3.49).

3.5 Se invitó asimismo al Comité a que examinara el documento MSC 86/20/1 de la IACS, relativo a las fechas de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el Código SSCI y el Código IDS, y el documento MSC 86/WP.3 de la Secretaría, que tiene por objeto aclarar las cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos obligatorios en virtud del Convenio.

EXAMEN DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974*****PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS*****Regla II-1/3-5 – Nueva instalación de materiales que contengan asbesto****Regla II-1/35-1 – Medios de bombeo de aguas de sentina**

3.6 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS se habían elaborado en el DE 51 y se habían aprobado en el MSC 85 y que las propuestas de enmienda a la regla II-1/35-1 del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el Grupo de redacción reunido en el MSC 83 y aprobadas por el Comité (MSC 86/3, anexo).

3.7 Tras observar que el texto de las propuestas de enmienda a la regla II-1/3-5 podía mejorarse con objeto de ofrecer una mayor claridad con respecto al contenido de las enmiendas, el Comité encargó al Grupo de redacción que modificara los proyectos de enmienda como correspondiera.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS**Regla 19 – Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo**

3.8 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla V-19 del Convenio SOLAS se habían elaborado en el NAV 54 y se habían aprobado en el MSC 85.

3.9 Al examinar las propuestas de enmienda relacionadas con la introducción de prescripciones obligatorias para llevar a bordo equipo SIVCE, el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por la delegación de China en el sentido de que, de momento, no podía apoyar la introducción de prescripciones obligatorias para llevar a bordo equipo SIVCE, dado que la base de datos de cartas náuticas electrónicas (CNE) no está muy completa, con lo cual la pantalla del SIVCE en ocasiones se queda en blanco y, además, el sistema procesa los datos con lentitud. En opinión de la delegación, todo el sector se había visto afectado por la contracción del transporte marítimo y era necesario reducir costos, y para muchos buques existentes sería bastante costoso instalar equipo nuevo. En ese contexto, la delegación de China señaló que era necesario realizar un estudio de viabilidad en relación con la instalación de equipo SIVCE en los buques existentes.

3.10 El Comité tomó nota también de la opinión de la delegación de la Federación de Rusia en el sentido de que, en periodos de sesiones anteriores del Comité, su delegación había sostenido opiniones similares a las de China. No obstante, durante el MSC 85, la mayoría de las delegaciones decidió aprobar la introducción de prescripciones obligatorias para llevar a bordo equipo SIVCE. La delegación también señaló que el costo del equipo SIVCE era elevado.

3.11 Asimismo, el Comité tomó nota de que la delegación de Cuba apoyó las opiniones de las delegaciones de China y la Federación de Rusia. No obstante, la mayoría de las delegaciones estimaron que las cuestiones anteriores ya se habían examinado exhaustivamente y, en consecuencia, las prescripciones obligatorias para llevar a bordo equipo SIVCE deberían adoptarse en el periodo de sesiones actual.

3.12 Habida cuenta de lo anterior, y tras examinar las propuestas de enmienda y tomar nota de que no se había presentado observación alguna al respecto, el Comité aceptó las fechas de aplicación de las propuestas de enmienda y las remitió al Grupo de redacción para que éste adoptara las medidas oportunas.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO VI DEL CONVENIO SOLAS

Regla VI/1 – Ámbito de aplicación

Regla VI/5-1 – Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales

3.13 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a las reglas VI/1 y VI/5-1 del Convenio SOLAS habían sido preparadas por la Secretaría, a petición del MSC 84, y se habían aprobado durante el MSC 85.

3.14 Tras tomar nota de que no se había presentado observación alguna sobre las propuestas de enmienda, el Comité confirmó su contenido, a reserva de la introducción de correcciones de redacción, si procede.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA

3.15 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS cuya adopción se propone para el presente periodo de sesiones deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2010 y entrar en vigor el 1 de enero de 2011. En consecuencia, el Comité encargó al Grupo de redacción que preparase, para su adopción, el texto del proyecto de resolución MSC necesario.

EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS RELACIONADOS CON LAS ENMIENDAS

ORIENTACIONES PARA LA PROVISIÓN DE HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES (MSDS) CUANDO SE TRANSPORTAN HIDROCARBUROS O COMBUSTIBLE LÍQUIDO, DE CONFORMIDAD CON LA REGLA VI/5-1 DEL CONVENIO SOLAS

3.16 El Comité recordó que el proyecto de circular MSC titulado "Orientaciones para la provisión de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) cuando se transportan hidrocarburos o combustible líquido, de conformidad con la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS" (MSC 85/26, párrafo 3.49) había sido preparado por el Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento constituido en el MSC 85 y que, en principio, había recibido la aprobación del Comité para su aprobación oficial en el periodo de sesiones actual, junto con la adopción de las enmiendas a la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS.

3.17 Tras tomar nota de que no se había recibido observación alguna en relación con el proyecto de orientaciones y el proyecto de circular MSC correspondiente, el Comité confirmó su contenido, en espera de que se introduzca alguna mejora de redacción, si procede.

EXAMEN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS, CÓDIGO SSCI Y CÓDIGO IDS

3.18 Al examinar el documento MSC 86/20/1 (IACS), relativo a las fechas de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el Código SSCI y el Código IDS, y el documento MSC 86/WP.3, preparado por la Secretaría a fin de aclarar las cuestiones

relacionadas con el ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos obligatorios en virtud del Convenio, el Comité acordó que las directrices recogidas en el documento MSC 86/WP.3 eran complejas y que lo adecuado sería examinar la cuestión bajo un nuevo punto del programa de trabajo del Subcomité DE, que se examinará en el marco del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase también el párrafo 23.31). Al tener en cuenta la urgencia de la cuestión, dado que la fecha de entrada en vigor de algunas enmiendas a las que se hace referencia en el documento MSC 86/20/1 es el 1 de enero de 2010, el Comité acordó remitir los documentos MSC 86/20/1 y MSC 86/WP.3 al Grupo de redacción, al que encargó que asesorara al Comité como correspondiera sobre las cuestiones relacionadas con las enmiendas a la regla III/7 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.201(81), en relación con los chalecos salvavidas para bebés y las enmiendas al Código SSCI, adoptadas mediante la resolución MSC.217(82).

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.19 Tras los debates habidos en el Pleno, el Comité constituyó un Grupo especial de redacción para que realizara las siguientes tareas:

- .1 preparar el texto definitivo del proyecto de enmienda al Convenio SOLAS 1974, junto con el proyecto de resolución MSC correspondiente, y el instrumento no obligatorio relacionado con las enmiendas, junto con el proyecto de circular MSC correspondiente;
- .2 asesorar al Comité sobre las cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.201(81), en relación con los chalecos salvavidas para bebés, y las enmiendas al Código SSCI adoptadas mediante la resolución MSC.217(82), teniendo en cuenta los documentos MSC 86/20/1 (IACS) y MSC 86/WP.3 (Secretaría);
- .3 concluir el texto definitivo del proyecto de circular sobre las directrices para el mantenimiento y la inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico (FP 53/23, anexo 12), de conformidad con la decisión adoptada en relación con el punto 10 del orden del día (Protección contra incendios); y
- .4 elaborar enmiendas al proyecto de circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (DE 52/21, anexo 8), teniendo en cuenta el documento MSC 86/12/5.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.20 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 86/WP.4), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

3.21 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 102 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 preparado por el Grupo de redacción (MSC 86/WP.4, anexo 1) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.282(86), cuyo texto figura en el anexo 1.

3.22 El Comité ampliado adoptó la resolución MSC.282(86) y determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas a los capítulos II-1, V y VI del Convenio SOLAS y al apéndice del anexo del Convenio se deberían considerar aceptadas el 1 de julio de 2010 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que entrarían en vigor el 1 de enero de 2011, con arreglo a lo dispuesto en el capítulo VIII de dicho Convenio.

3.23 En el contexto de la decisión anterior, el Comité, tras tomar nota de la opinión de la delegación del Reino Unido de que era necesario añadir una definición de la expresión "nueva instalación de materiales" en la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS que se recoge en el párrafo 6 del documento MSC 86/WP.4 con objeto de aclarar las enmiendas, acordó que convendría que el Subcomité DE examinara la cuestión más a fondo bajo el punto del orden del día "Otros asuntos".

ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE 1998 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

3.24 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 67 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, examinó las consiguientes enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo preparadas por el Grupo de redacción (MSC 86/WP.4, anexo 2) y adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.283(86) las enmiendas que figuran en el anexo 2.

3.25 Al adoptar la resolución MSC.283(86), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que las enmiendas al Protocolo adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2010 (a menos que con anterioridad a esa fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2011, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

APROBACIÓN DEL INSTRUMENTO RELACIONADO CON LAS ENMIENDAS

Orientaciones para la provisión de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales cuando se transportan hidrocarburos o combustible líquido, de conformidad con la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS

3.26 El Comité examinó los resultados del Grupo de redacción con respecto a las orientaciones antedichas (MSC 86/WP.4, anexo 3) y aprobó la circular MSC.1/Circ.1303, "Orientaciones para la provisión de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales cuando se transportan hidrocarburos o combustible líquido, de conformidad con la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS".

ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS ENMIENDAS

Ámbito de aplicación de las enmiendas a la regla III/7 del Convenio SOLAS, enmendada por la resolución MSC.201(81)

3.27 El Comité examinó los resultados del Grupo de redacción por lo que respecta al ámbito de aplicación de las enmiendas a la regla III/7 del Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.201(81) en relación con los chalecos salvavidas para bebés (MSC 86/WP.4,

anexo 4) y aprobó la circular MSC.1/Circ.1304, "Orientaciones para la aplicación de la regla III/7 del Convenio SOLAS", enmendada por la resolución MSC.201(81).

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.28 Al adoptar las mencionadas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos de las enmiendas, según proceda, lleve a cabo cualquier corrección de redacción que pueda ser necesaria y que señale a la atención del Comité todos los errores u omisiones que puedan requerir la adopción de medidas por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Resultados del FAL 35 y el STW 40

4.1 La Secretaría (MSC 86/4) facilitó información sobre los resultados de las deliberaciones del FAL 35 y el STW 40 en relación con la protección marítima.

4.2 El Comité:

- .1 tomó nota de la labor planeada y realizada durante el FAL 35 en relación con la elaboración del mensaje IED para la transmisión de información relativa a la protección;
- .2 decidió que debería enmendarse el conjunto de datos que contiene la información relacionada con la protección en el anexo del apéndice de la circular MSC/Circ.1130 para incluir el número de la OMI para la identificación de la compañía y, tras examinar las opciones alternativas preparadas por la Secretaría (MSC 86/WP.14) aprobó la circular MSC.1/Circ.1305, "Orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto";
- .3 decidió elaborar un proyecto de impreso en papel para la transmisión de información relacionada con la protección propuesto por el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los medios electrónicos para el despacho de buques constituido por el FAL 35, siempre que el referido Grupo de trabajo por correspondencia considere que dicho impreso en papel es necesario para ultimar la elaboración de un mensaje electrónico para la transmisión de la información relativa a la protección y explique las razones correspondientes. A este respecto, el Comité también acordó revisar, en su próximo periodo de sesiones, las propuestas relacionadas con dicho Grupo de trabajo por correspondencia y decidir si el impreso referido debería incluirse y cómo sería revisado y enmendado con la asistencia del Comité de Facilitación. El Comité pidió a la Secretaría que informe a dicho Grupo de trabajo por correspondencia, según proceda, y que indique que la parte relacionada con su informe debería distribuirse antes del próximo periodo de sesiones del Comité, y que los campos de las diversas entradas de dicho impreso en papel deberían tener el tamaño suficiente para permitir que se lo rellene de un modo claro y sencillo. Además, el Comité pidió a la Secretaría que informara de ello al FAL 36; y

4. tomó nota de las deliberaciones y de la decisión del STW 40 en relación con los requisitos de formación y familiarización para el personal de a bordo con o sin funciones específicamente relacionadas con la protección.

Implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP

4.3 La República Islámica del Irán (MSC 86/4/1) informó sobre las medidas adoptadas a nivel nacional para implantar inicialmente, verificar el cumplimiento y hacer cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y subsiguientemente garantizar y verificar el cumplimiento continuo de sus prescripciones. La República Islámica del Irán también indicó que no se había producido en sus puertos o aguas territoriales ningún suceso o infracción en detrimento de la protección, que las medidas implantadas no habían afectado adversamente a las operaciones en sus puertos y que estaba lista para compartir con otros Estados Miembros los conocimientos y la experiencia obtenidos en la acción para contrarrestar y combatir el terrorismo contra los buques e incrementar la protección de las instalaciones portuarias.

4.4 Singapur (MSC 86/4/4, párrafos 1 a 7) informó sobre las medidas llevadas a cabo a nivel nacional para implantar inicialmente, verificar el cumplimiento y hacer cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP sobre las instalaciones portuarias y subsiguientemente garantizar y verificar el cumplimiento continuo de las prescripciones. Además, la delegación de Singapur, al introducir el documento antedicho, indicó que Singapur brinda gran importancia a la implantación plena y efectiva de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y que había participado activamente en programas bilaterales y multilaterales de creación de capacidad a fin de compartir su experiencia y contribuir a la asistencia técnica. También aportó conferenciantes al Programa de asistencia del Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) para la implantación del Código PBIP y contribuyó a la realización de cursos relacionados con la protección marítima en Camboya, las Filipinas, Myanmar y Tailandia bajo el Programa de protección del transporte marítimo del Japón para países de la ASEAN. Una delegación también señaló que Singapur era el primer puerto en el mundo en participar en el Programa internacional de protección portuaria del servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, en el cual se buscaba compartir las mejores prácticas. La delegación también indicó que Singapur esperaba poder seguir compartiendo su experiencia e intercambiar ideas con los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a medida que la Organización continúe sus esfuerzos para incrementar la protección marítima.

4.5 Varios Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS recibieron con beneplácito la información proporcionada por la República Islámica del Irán y Singapur y algunos de ellos dieron a conocer aspectos destacados de las medidas que habían adoptado a nivel nacional en relación con la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

4.6 El Comité agradeció a la República Islámica del Irán, a Singapur y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que proporcionaron información verbal sobre la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP e instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que continúen compartiendo dicha información a través del Comité.

Auditoría sobre protección de las instalaciones portuarias

4.7 El Comité recordó que durante el MSC 84 se habían examinado las propuestas de Canadá (MSC 84/4/3) respecto de la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias para complementar las orientaciones proporcionadas en la circular MSC.1/Circ.1194, "Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP" y en la circular MSC.1/Circ.1192, "Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias" e invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas respecto de la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre la protección de las instalaciones portuarias a fin de someterlas al examen del MSC 85.

4.8 El Comité también recordó que, ante la ausencia de ponencias sobre la cuestión en respuesta a la invitación del MSC 84, el MSC 85 encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima que determinara si la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias podrían conducir a que se mejore la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y que, en tal caso, proponga cómo se debería avanzar respecto de la cuestión.

4.9 El Comité recordó también que el MSC 85, tras tomar nota del asesoramiento del Grupo de trabajo sobre protección marítima:

- .1 acordó que era necesario que, de manera voluntaria, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS realizaran evaluaciones de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP en sus propias instalaciones portuarias;
- .2 acordó que las orientaciones proporcionadas en las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194 eran instrumentos para ayudar a garantizar la eficacia continua de los planes de protección de las instalaciones portuarias y la implantación de las medidas pertinentes de protección por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias. Observó, además, que existe una orientación similar para las Administraciones y para la protección de los buques, que se recoge en la circular MSC.1/Circ.1193;
- .3 tomó nota de que en las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194 se pedía a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, que pusieran en conocimiento del Comité, lo antes posible, los resultados de la experiencia adquirida en el uso de las orientaciones facilitadas para que se consideren y se tomen medidas al respecto, y que no se había presentado información sobre la experiencia adquirida en la utilización de las orientaciones que figuran en las circulares antedichas, resolviendo que no resultaría apropiado elaborar nuevas orientaciones acerca de las auditorías sobre la protección de las instalaciones portuarias;
- .4 invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, a que pusieran en conocimiento del Comité, lo antes posible, los resultados de la experiencia adquirida en la utilización de las orientaciones que figuran en las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC/Circ.1194 para que vuelvan a examinarse y se tomen medidas al respecto;

- .5 instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que lleven a cabo las evaluaciones necesarias con miras a verificar y garantizar que se cumplen las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y que, para ello, se utilicen las orientaciones proporcionadas en las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC.1/Circ.1194; y
- .6 instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, a que señalen al Comité, lo antes posible, los resultados de la experiencia obtenida con la utilización de las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC/Circ.1194, con miras a que vuelvan a examinarse y se adopten las medidas pertinentes.

4.10 La República Islámica del Irán (MSC 86/4/2) informó sobre los resultados de la experiencia obtenida con la utilización de las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194 e indicó que las había utilizado para elaborar herramientas de evaluación adaptadas al cumplimiento de sus prescripciones nacionales. Además, informó de varias cuestiones que se relacionan con la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP que dan a entender que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS no están cumpliendo todas sus obligaciones o siguen prácticas restrictivas en relación con la gente de mar.

4.11 Singapur (MSC 86/4/4, párrafos 8 y 9) presentó información acerca de los resultados de la experiencia obtenida con la utilización de las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194 e indicó que consideraba que la lista de comprobaciones proporcionada era amplia, y al mismo tiempo sencilla y fácil de acceder, además de constituir una herramienta útil para los equipos de auditoría de protección. Singapur indicó que la circular MSC.1/Circ.1192 había demostrado ser útil tanto para las instalaciones portuarias como para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en lo referente a la realización de auditorías para las instalaciones portuarias y señaló que, en caso necesario, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tenían un margen para realizar ajustes a la herramienta de autoevaluación a fin de adaptarla a las condiciones locales.

4.12 Los observadores de la ITF y de la ICS indicaron que, como resultado del modo en que determinados Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS implantan las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, los marinos seguían sufriendo serias dificultades en relación con su permiso de tierra y acceso a los buques y, a pesar de las decisiones conexas y de los esfuerzos del Comité a este respecto, la situación continuaba socavando la tarea de la Organización y, en caso de seguir así, podría menoscabar la campaña para atraer nuevos tripulantes. El observador de la ITF, respaldado por el observador de la OIT, instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de convertirse en Partes del Convenio de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, número 185, que fue adoptado en respuesta a la labor de la Organización para incrementar la protección marítima y a petición de la Conferencia SOLAS de 2002.

4.13 Un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS y un observador propusieron que algunas de las dificultades prácticas en relación con la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP podrían resolverse utilizando la información facilitada en el módulo de protección marítima del sitio del Sistema mundial integrado de información marítima en la Red y formando a la gente de mar en el uso de dicha información.

4.14 Varios Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS propusieron (y el Comité se mostró de acuerdo con ellos) que era necesario elaborar, en la presente etapa, orientaciones sobre las auditorías de protección de las instalaciones portuarias para complementar las orientaciones proporcionadas en las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194.

4.15 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que lleven a cabo las evaluaciones necesarias con miras a verificar y garantizar el cumplimiento de las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, y que a tal efecto, utilicen las orientaciones proporcionadas en las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC.1/Circ.1194.

4.16 El Comité también instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo a que señalen al Comité, lo antes posible, los resultados de la experiencia obtenida en la utilización de las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC.1/Circ.1194 con miras a que se vuelvan a examinar y se adopten las medidas pertinentes.

Modo de proceder con los fallos detectados durante las verificaciones prescritas en el Código PBIP

4.17 El Comité recordó que el MSC 85 había examinado las propuestas que figuran en el documento MSC 85/4/3 (IACS) sobre el modo de proceder con los fallos detectados durante las verificaciones prescritas en el Código PBIP y los conflictos entre la seguridad y la protección, y encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima que determinara si era necesario enmendar el texto de las Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (MSC/Circ.1097) y, en tal caso, que preparara las enmiendas pertinentes a fin de someterlas al examen del Comité.

4.18 El Comité también recordó que el MSC 85 había examinado el informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima; y:

- .1 tomó nota de que, si bien era posible rectificar una deficiencia que afecte al buque a fin de satisfacer las normas para la expedición del certificado internacional de protección del buque al efectuar la evaluación, era posible que no se corrigiera la causa subyacente de la deficiencia y que la deficiencia fuera un síntoma de un error sistémico. Otros buques explotados por la compañía también podrían sufrir dichas deficiencias;
- .2 apoyó la identificación y rectificación del origen de los fallos y la aplicación de planteamientos exhaustivos de gestión de la calidad a la protección de los buques;
- .3 tomó nota de que sería posible lograr una interpretación estricta del Código PBIP, dejando al mismo tiempo problemas sin resolver; y
- .4 tomó nota de que también se opina que la ambigüedad respecto del modo de proceder ante errores del sistema era resultado de la redacción del Código PBIP y se propuso que la cuestión se examinara en el marco de una revisión más amplia del Código PBIP.

4.19 El Comité recordó asimismo que el MSC 85 había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones intergubernamentales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo a que presentaran propuestas sobre el modo de proceder ante los fallos detectados durante las verificaciones realizadas en virtud del Código PBIP.

4.20 La República Islámica del Irán (MSC 86/4/3) informó sobre los fallos detectados durante las verificaciones efectuadas en virtud de lo dispuesto en el Código PBIP y propuso, en algunos casos, un enfoque que podría adoptarse para abordar la cuestión conexas.

4.21 El observador de la ITF señaló que la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP había aumentado considerablemente la carga de trabajo de la gente de mar y, pese a que la Organización había enmendado sus orientaciones sobre los principios de una dotación segura a fin de incluir en las deliberaciones los principios que deben tenerse en cuenta en lo referente a la protección de los buques, la dotación de los mismos sigue pautas previas a la entrada en vigor de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, y las pruebas disponibles indican que no se ha hecho nada para tener en cuenta la carga de trabajo de la gente de mar relacionada con la protección.

4.22 Los observadores de la CLIA, la IMCA y la ICS recordaron que el Código PBIP dispone que compete primordialmente al capitán adoptar decisiones en lo que respecta a la protección y la seguridad del buque y solicitar la ayuda de la compañía o de cualquier Gobierno Contratante que sea necesario, e indicaron que no estaban de acuerdo con la propuesta de la República Islámica del Irán en relación con el nivel de protección de los buques. El observador de la IMCA también señaló que era necesario un mayor grado de coherencia en la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

4.23 Algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS indicaron que no estaban de acuerdo con las propuestas de la República Islámica del Irán de que podrían permitirse algunas formas de incumplimiento en los buques.

4.24 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que le señalen a su atención:

- .1 los resultados de la experiencia adquirida en el modo de proceder con los defectos detectados durante las verificaciones de cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y al resolver los conflictos entre la seguridad y la protección, a fin de poder examinar con detenimiento las medidas que procederá adoptar al respecto; y
- .2 las cuestiones que es necesario resolver en relación con la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, teniendo en cuenta, al efectuar esa labor, las orientaciones elaboradas desde el MSC 77, a fin de poder examinar con detenimiento las medidas que procederá adoptar al respecto.

Expedición del registro sinóptico continuo

4.25 Alemania y otros (MSC 86/4/5) señalaron una serie de problemas y dificultades que plantea la expedición de registros sinópticos continuos (RSC) y propusieron un enfoque que podría adoptarse para abordar esta cuestión.

4.26 Algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS indicaron tener los mismos problemas y dificultades señalados en el documento MSC 86/4/5 en relación con la expedición de RSC y propusieron que el Comité distribuyera una circular MSC.1 en la que se hiciese hincapié en la necesidad de observar las disposiciones conexas de la resolución A.959(23), enmendada por la resolución MSC.198(80).

4.27 El Comité, tras tener en cuenta los procedimientos de trabajo del periodo de sesiones, acordó que no era posible en la práctica elaborar dicha circular durante el periodo de sesiones.

4.28 El Comité instó a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que observasen de forma estricta las disposiciones establecidas en la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS y en las Directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos, adoptadas mediante la resolución A.959(23) y enmendadas mediante la resolución MSC.198(80).

4.29 El Comité invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que señalaran a su atención, en su próximo periodo de sesiones, todos los casos en los que considerasen que no se habían observado las disposiciones de la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS y de las resoluciones A.959(23) y MSC.198(80), con objeto de decidir las medidas que es preciso adoptar al respecto.

4.30 Asimismo, el Comité acordó examinar, en su próximo periodo de sesiones, la refundición de las Directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos en una única resolución MSC, e incorporar en dicha resolución cualesquiera orientaciones adicionales para abordar las dificultades que podrían seguir experimentando los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

Comunicación de información a la Organización

4.31 La Secretaría (MSC 86/4/6) señaló una serie de cuestiones relacionadas con la implantación de las disposiciones de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS e invitó al Comité a que adoptara una decisión acerca de la posibilidad de que la información especificada en la regla XI-2/13.4 del Convenio SOLAS se comunique por medios electrónicos.

4.32 Algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, al examinar otras cuestiones en relación con este punto del orden del día, indicaron que, en un número considerable de casos, la información facilitada en el módulo de protección marítima no abarcaba todas las disposiciones de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS o bien estaba incompleta o había quedado obsoleta.

4.33 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que cumplieran sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS y a que comunicaran la información pertinente a la Organización y actualizaran dicha información a medida que se produjeran cambios.

4.34 El Comité acordó que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pueden cumplir sus obligaciones derivadas de lo dispuesto en la regla XI-2/13.4 del Convenio SOLAS mediante uno de los siguientes métodos:

- .1 facilitando por escrito a la Organización la información especificada en la regla XI-2/13.4 del Convenio SOLAS; o bien

- .2 actualizando o enmendando como corresponda las entradas que ya hayan anotado en el módulo de protección marítima en relación con los planes de protección aprobados para las instalaciones portuarias situadas en su territorio, o introduciendo, en caso necesario, nuevas entradas en esta categoría.

4.35 El Comité tomó nota de que, en caso de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS optaran por facilitar la información por escrito, la Secretaría tratará de actualizar el módulo de protección marítima, dentro de los recursos limitados de que dispone y por orden de llegada.

4.36 El Comité pidió a la Secretaría que preparase, para su examen en el próximo periodo de sesiones, una lista con los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que hayan cumplido sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS, en general, y en la regla XI-2/13.4 en particular.

Normas ISO marítimas y de protección de la cadena de suministro

4.37 La ISO (MSC 86/INF.6) facilitó información actualizada acerca de sus iniciativas para tratar de contribuir a la labor emprendida con el propósito de incrementar la protección en los puertos y, en general, de la cadena de suministro.

4.38 El Comité agradeció a la ISO la labor que está realizando y la información facilitada y le invitó a que continuara proporcionando al Comité información actualizada sobre las actividades emprendidas en ese campo.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Generalidades

5.1 El Comité recordó que el MSC 85 había acordado aplazar hasta el presente periodo de sesiones la aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS mediante el cual se va a conferir carácter obligatorio a las normas de construcción basadas en objetivos y del proyecto conexo de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, en el entendimiento de que el Comité acepte el texto del proyecto de enmiendas y el proyecto de normas que sirvieron de base para continuar trabajando durante el MSC 86.

5.2 El Comité también recordó que, durante el MSC 85 se señaló que el MSC 84 había convenido en que durante este periodo de sesiones se deberían concluir las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos, elaborar un plan para validar los resultados del concepto del nivel de seguridad y examinar la implantación a largo plazo de las normas basadas en objetivos. A tal fin, el Comité reprogramó las actividades planeadas para el presente periodo de sesiones a fin de que el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que el MSC 85 acordó constituir durante el presente periodo de sesiones examine y concluya las Directrices para la verificación de la conformidad con las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (Directrices sobre verificación), las disposiciones relativas al expediente de construcción del buque y el resultado de las deliberaciones sobre los recursos para el proceso de verificación, con miras a su aprobación por el Comité junto con las enmiendas mencionadas al Convenio SOLAS y las normas conexas.

5.3 El Comité también recordó que el MSC 84 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos y que le había encargado que concluyera las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos basándose en el plan de trabajo con prioridades acordado durante dicho periodo de sesiones (MSC 84/24, párrafo 5.18) y que presentara informe a este periodo de sesiones.

5.4 El Comité examinó el documento MSC 86/5 (Secretaría) elaborado a fin de facilitar las deliberaciones del Comité, el cual contiene en sus anexos los textos actualizados de los siguientes proyectos de instrumentos relacionados con las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros:

- .1 las enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros y la correspondiente resolución MSC (anexo 1);
- .2 las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros y la correspondiente resolución MSC (anexo 2);
- .3 las Directrices para la verificación de la conformidad con las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros y la correspondiente resolución MSC (anexo 3); y
- .4 las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque y la correspondiente circular MSC (anexo 4),

junto con otros documentos presentados al periodo de sesiones en los cuales se presentan observaciones sobre los instrumentos mencionados. Los resultados del examen de estas cuestiones por el Comité se reseñan en los párrafos 5.6 a 5.32.

5.5 El Comité tomó nota de que, al elaborar los proyectos de textos actualizados de los instrumentos mencionados en el párrafo 5.4, la Secretaría tuvo en cuenta los resultados del MSC 85 y, siguiendo el asesoramiento de la Oficina Jurídica de la OMI, sustituyó en los proyectos de textos la expresión "verificación del cumplimiento" por "verificación de la conformidad", y añadió una definición del término "verificación". Asimismo, incluyó en el proyecto de normas una descripción breve de los cinco niveles de las normas basadas en objetivos, introdujo modificaciones de redacción a fin de mantener un estilo uniforme y armonizó los proyectos de texto con los textos normalmente utilizados en la OMI para enmiendas y directrices.

Enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.6 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 86/5, anexo 1), junto con los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/5/9 (Reino Unido), en el que se señala cierta inquietud sobre los efectos negativos que puede tener la versión actual de la regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS en la implantación de las enmiendas a las reglas de clasificación y su repercusión negativa ulterior en la seguridad de los buques, y en el cual se señala que los buques que hayan sido proyectados y construidos

siguiendo una enmienda a una regla no verificada que a la sazón esté siendo sometida al proceso de verificación no va a poder recibir un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga válido independientemente de si dicha enmienda podría, eventualmente, estar en pleno cumplimiento de las normas basadas en objetivos. El proyecto de directrices sobre verificación actual prevé un examen de las enmiendas a las reglas que se acumulen cada cinco años, lo que haría impráctico enmendar las reglas dentro de dicho periodo de examen y, en el futuro, podría enlentecer la elaboración de reglas y dificultar la potenciación del nivel de seguridad. En consecuencia, se invitó al Comité a que examinara el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS a fin de permitir que se implanten las enmiendas de la reglas sin confirmación del Comité; y

- .2 MSC 86/5/10 (Noruega), que trata del código para las Organizaciones reconocidas que está elaborando actualmente el Comité FSI y en el que se señala que, si bien el Código está relacionado con organizaciones reconocidas y la implantación de instrumentos de la OMI, la verificación de las normas basadas en objetivos está relacionada con la verificación del proceso de elaboración de reglas de las sociedades de clasificación y que, en consecuencia, el Código no debería contener prescripciones sobre la elaboración de reglas, dado que la verificación de las normas basadas en objetivos debería centrarse exactamente en eso. Como consecuencia, propusieron enmendar el proyecto de nueva regla II-1/3-10.3 del Convenio SOLAS sustituyendo "organizaciones reconocidas" por "sociedades de clasificación" y suprimiendo las referencias a "normas nacionales de la Administración", dado que el Estado tiene la autoridad de promulgar reglas de seguimiento de las reglas internacionales; también propusieron enmiendas a la regla II-1/3-10.2.2, incluyendo referencias al nuevo Convenio sobre reciclaje de buques; y como la regla II-1/3-10.4 no define la función de las sociedades de clasificación en relación con el expediente de construcción del buque, propusieron trasladar la regla a un lugar más apropiado.

5.7 Tras las deliberaciones, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que continúe examinando las propuestas *supra* y que modifique el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, el proyecto de normas y el proyecto de directrices sobre verificación, según proceda.

Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.8 El Comité examinó el proyecto de normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 86/5, anexo 2), junto con el documento MSC 86/5/6 (España), en el que se propone incluir una oración adicional en la definición de "escantillados netos" acordada durante el MSC 85 (nota de pie de página de la prescripción funcional II.3.4 – Márgenes de seguridad) que vincularían la adición requerida por la corrosión a las prescripciones de vigilancia y de inspección en servicio del buque.

5.9 Tras deliberar, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que continuara examinando la propuesta *supra* y que modificara la definición de "escantillados netos" del proyecto de normas según procediera, y recordó que también se había encomendado al grupo que incorporara en el proyecto de normas los cambios que procediera introducir tras las modificaciones al proyecto de regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS propuestas por Noruega (véase el párrafo 5.7).

Directrices para la verificación de la conformidad de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.10 El Comité examinó el proyecto de directrices para la verificación de la conformidad con las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 86/5, anexo 3) y adoptó las medidas concretas que se reseñan en los párrafos 5.11 a 5.22.

Prescripciones de verificación y documentación para el reciclaje de buques

5.11 El Comité recordó que el MSC 85 había convenido en que era prematuro incluir prescripciones de verificación para el reciclaje en las Directrices sobre verificación antes de que se concluyera el Convenio sobre el Reciclaje de Buques y que había dejado el texto pertinente entre corchetes (sección 15 de la parte B de las Directrices sobre verificación). Tomó nota de la información sobre los resultados de la Conferencia Internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en Hong Kong (China) del 11 al 15 de mayo de 2009, en particular de que la Conferencia había adoptado el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009, que entrará en vigor 24 meses después de que se reúnan las condiciones para su entrada en vigor, y encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que lo tuviera en cuenta al ultimar las Directrices sobre verificación.

5.12 En relación con lo anterior, el Comité recordó su debate previo sobre la propuesta del documento MSC 86/5/10 (Noruega) de efectuar los ajustes necesarios al proyecto de regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS a fin de tener en cuenta el Convenio sobre el Reciclaje de Buques y que procede encomendar al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que introduzca las modificaciones que proceda a las Directrices sobre verificación (véase el párrafo 5.7).

Alcance de la verificación

5.13 El Comité recordó que el MSC 85 había tomado nota de que existía cierta preocupación respecto de que el plan de verificación propuesto era demasiado oneroso y engorroso y que podría obstaculizar la elaboración de futuras reglas y que, en consecuencia, el plan debería estipular qué aspectos deberían documentar y evaluar quienes elaboren reglas a fin de cumplir lo dispuesto en las normas basadas en objetivos con el objeto de que lo evalúe el Grupo de expertos previsto. Teniendo en cuenta que no se habían presentado al MSC 85 propuestas concretas sobre esta cuestión, el Comité invitó a que se presentaran propuestas sobre la elaboración de un proceso de verificación alternativo basado en el principio de autoevaluación efectuada por quienes elaboran las reglas como parte del proceso de elaboración de reglas.

5.14 A este respecto, el Comité examinó los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/5/4 (Canadá, Noruega y Suecia), en el que se propone que, en lugar del proceso de verificación previsto hasta la fecha, se lleve a cabo una autoevaluación y un proceso de elaboración de reglas documentado a fin de asegurarse de que las reglas de clasificación se elaboren de manera transparente utilizando tecnología de punta, que los recursos se utilicen de manera eficaz, y que la entidad que elabora las reglas sea la única responsable del contenido y el efecto de sus reglas; y eximir a la OMI de la responsabilidad del proceso de examen. El documento presenta costos y recursos, procedimientos de mantenimiento y aspectos jurídicos, y sugiere el establecimiento de equipos de auditoría de la OMI que someterían a

examen las reglas presentadas para la verificación en la entidad que elabora las reglas, y proporciona un proyecto de directrices sobre verificación pertinente que incorpora el procedimiento de verificación basado en la autoevaluación;

- .2 MSC 86/5/5 y MSC 86/INF.3 (IACS), que apoyan la propuesta presentada en el documento MSC 86/5/4 con modificaciones a las Directrices sobre verificación revisadas que figuran en dicho documento y que contienen información adicional sobre el examen internacional completo al cual son continuamente sometidas las reglas en virtud del proceso de examen de los comités técnicos de las sociedades de clasificación. La IACS también señaló que ya existe un sistema obligatorio en funcionamiento (resolución A.739(18)) que obliga al Estado de abanderamiento a vigilar y verificar cuestiones relacionadas con la clasificación y, en concreto, la elaboración de reglas por las organizaciones reconocidas que autoriza a actuar en su nombre. En el documento MSC 86/INF.3 se presentan detalles del proceso de elaboración de reglas de las sociedades de clasificación;
- .3 MSC 86/5/8 (España, INTERTANKO), en el que se discrepa con el concepto de verificación basada en la autoevaluación y en el que se propone mantener el proceso de verificación como estaba previsto, es decir, un grupo de expertos verifica la información presentada con un examen independiente en el cual se comprueban la metodología, los supuestos y los parámetros clave como única manera comprobada de lograr un proceso de verificación fiable, eficiente y eficaz;
- .4 MSC 86/5/11 (Argentina y España), que contiene observaciones sobre las propuestas formuladas en el documento MSC 86/5/4 en relación con cuestiones jurídicas, técnicas y de recursos, y en el que se señala que, al parecer de los copatrocinadores, actualmente se están debatiendo cinco opciones para la verificación: la autoevaluación por la entidad que elabora las reglas, la autoevaluación y auditoría por la Administración, la autoevaluación y auditoría por expertos seleccionados por la OMI, la verificación completa por un grupo de expertos seleccionado por la OMI y la verificación limitada a los aspectos fundamentales de las reglas, a cargo del Grupo de expertos. Los copatrocinadores de este documento concluyeron que la única opción aceptable es la verificación completa por el Grupo de expertos en la cual se incluya el examen y la verificación de los parámetros y los supuestos clave utilizados para la formulación y elaboración de las reglas, en vez de una simple verificación del proceso de elaboración de reglas;
- .5 MSC 86/5/12 (República de Corea), en el cual, en principio, se manifiesta conformidad con la propuesta de un enfoque alternativo a la verificación basada en la autoevaluación, como se presentó en el documento MSC 86/5/4, dado que requeriría menos tiempo, menores costos y un número menor de expertos, siempre y cuando se pueda garantizar que la autoevaluación es tan eficaz como una verificación completa del Grupo de expertos. Corea no está de acuerdo con el uso del término "auditoría", dado que se considera una potenciación del aspecto de autoevaluación, pero que, a la vez, un enfoque razonable sería mantener la verificación por el Grupo de expertos, y sugiere que se deberían elaborar directrices sobre la realización de la autoevaluación; y

- .6 MSC 86/5/14 (RINA), que señala que la verificación del cumplimiento debería ser un proceso de autoevaluación que debería vigilar/auditar el Grupo de expertos en estructuras del casco y los proyectos estructurales de los buques nombrados por la OMI/la Administración y en el que se ofrece proporcionar dichos expertos.

5.15 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos también había debatido el proceso de verificación, y examinó la parte pertinente del informe del Grupo (MSC 86/5/2, párrafos 5 a 17) en la cual se analiza la cuestión de la verificación como parte de las Directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos. También tomó nota de que el objetivo del proceso de verificación es establecer que las reglas están basadas en principios científicos y técnicos fiables que utilizan tecnología comprobada y que son capaces de cubrir, como mínimo, las modalidades y casos de fallo conocidos actualmente de manera eficaz, y concluyó que existen dos visiones principales, similares a las que aparecen en los documentos presentados sobre esta cuestión al periodo de sesiones, es decir la, "comprobación meticulosa" y la "verificación basada en la autoevaluación", y ambos lados argumentaron su visión. El Grupo también examinó una propuesta de avenencia de "verificación inteligente", un sistema híbrido que solamente se centraría en ciertos aspectos, pero que debería ser lo suficientemente detallado a fin de inspirar confianza de que se cumplen las prescripciones funcionales.

5.16 El Comité reconoció que en el presente periodo de sesiones era necesario adoptar una decisión sobre el alcance de la verificación que va a llevar a cabo el Grupo de expertos previsto, es decir, la verificación completa de todas las reglas presentadas o la verificación basada en una autoevaluación llevada a cabo por el proponente de la regla a fin de que las Directrices sobre verificación puedan adoptarse conjuntamente con las normas y el proyecto de enmiendas conexas del Convenio SOLAS. En conexión con esto, el Comité también recordó su análisis previo del documento MSC 86/5/9 (Reino Unido), que trata de las posibles repercusiones negativas del proceso de verificación, como se expresó en la implantación de las enmiendas de las reglas (véase el párrafo 5.6.1).

5.17 En el extenso debate que siguió se manifestaron opiniones divergentes en relación con el alcance de la verificación; algunas delegaciones se mostraron a favor de una comprobación completa y minuciosa por un grupo de expertos independientes de la OMI de todos los parámetros y supuestos en los cuales se basaron las reglas pertinentes mientras que, para otros, podría bastar con la comprobación de una autoevaluación meticulosa llevada a cabo por la entidad que elabora la regla, es decir quien presenta la solicitud de verificación por dicho grupo de expertos. En general, se reconoció que la responsabilidad última en el caso de los buques corresponde al Estado de abanderamiento y que el objetivo de la introducción de las normas basadas en objetivos era asegurar a los Estados de abanderamiento de la supervisión, por organizaciones reconocidas, de la calidad de la construcción de los buques que enarbolan su pabellón.

5.18 Las delegaciones que se manifestaron a favor de una verificación plena de las reglas señalaron que la autoevaluación significaría que, de hecho, las sociedades de clasificación definirían normas de construcción y posteriormente verificarían que éstas eran adecuadas con las delegaciones que encuentren que éstas no eran aceptables y que no se ceñían al objetivo original de las normas basadas en objetivos, es decir darle a los Estados de abanderamiento una mayor supervisión en relación con las reglas utilizadas para la construcción de buques. Declararon que debería aplicarse el proceso previsto por el Panel del proyecto piloto y que todo grupo de expertos que se constituyera no debería ser objeto de ninguna limitación al efectuar la verificación a fin de mantenerla completamente transparente.

5.19 Las delegaciones que se manifestaron a favor de la verificación de la autoevaluación de la entidad que elabore las reglas señalaron que era necesario seguir un enfoque equilibrado y encontrar una solución de avenencia razonable que utilizara la gran experiencia técnica de las sociedades de clasificación a fin de continuar mejorando el proceso de verificación y mantenerlo simple, eficaz y eficiente. Esto no evitaría que ningún grupo de expertos llevara a cabo una verificación plena en ciertos aspectos si lo consideraran necesario.

5.20 Algunas delegaciones también señalaron que con las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" (resolución A.739(18)), los Estados de abanderamiento tienen a su disposición un mecanismo establecido para supervisar la labor de las sociedades de clasificación. Sin embargo, otras delegaciones opinaron que estas directrices no eran suficientes para la verificación de las normas basadas en objetivos.

5.21 Se manifestaron inquietudes en relación con las repercusiones que podría tener una verificación plena en los costos y los recursos y respecto de problemas prácticos sobre su realización, como asegurarse de que se verifiquen todas las series de reglas existentes antes de que entren en vigor las normas basadas en objetivos. Sin embargo, otras delegaciones opinaron que la primera preocupación debería ser la seguridad en el mar y que las cuestiones relacionadas con costos, recursos y tiempo deberían considerarse secundarias.

5.22 Al resumir el debate, el Presidente declaró que se buscaba llegar a un proceso que combinara la verificación plena y la verificación basada en la autoevaluación, dado que no había una mayoría para ninguno de los dos enfoques. En consecuencia, se encomendó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que concluyera las Directrices sobre verificación basándose en la autoevaluación del proponente que sería auditada por expertos nombrados por la OMI.

Repercusiones en materia de recursos del proceso de verificación

5.23 El Comité reconoció que el alcance de la verificación está directamente relacionado con las repercusiones en materia de recursos del proceso de verificación y examinó estas repercusiones a fin de garantizar una implantación eficaz de las normas basadas en objetivos.

5.24 En relación con esto, el Comité examinó la segunda parte del informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos constituido durante el MSC 85 (MSC 86/5/1), que contiene información sobre los debates del Grupo en relación con las repercusiones en materia de recursos respecto de lo cual el Grupo notificó que, si bien estaba de acuerdo con que era necesaria más información para tratar de manera adecuada los costos relacionados con la verificación, no había llegado a ninguna conclusión. Sin embargo, teniendo en cuenta las opciones de financiación presentadas en el documento MSC 85/WP.3, es decir, que los costos de los expertos los sufraguen los Estados Miembros que los nombran o la entidad que presente una solicitud de verificación o la OMI, se propuso una cuarta opción, es decir, el establecimiento de un fondo que cubra todos los costos al cual las Administraciones contribuirían en función de su tonelaje registrado.

5.25 En consecuencia, el Comité acordó basar el debate respecto de cómo se deben sufragar los costos para la verificación, en particular los costos de los miembros del Grupo de expertos, en las siguientes cuatro opciones:

- .1 los gastos de los expertos, incluidos los honorarios, son sufragados por el Estado Miembro/la organización internacional que nombra al experto; o

- .2 los gastos de los expertos, incluidos los honorarios, son asumidos por el proponente de una solicitud de verificación; o
- .3 los gastos de los expertos, de viaje y de dietas, son asumidos por la OMI; los honorarios son cubiertos por la entidad que nombra al experto, según proceda; o
- .4 los costos son sufragados de un fondo que se establecerá, al cual las Administraciones contribuirían en función de su tonelaje registrado.

5.26 Durante el debate, varias delegaciones declararon que quien haga una solicitud de verificación de construcción del buque debería pagar los costos de dicha verificación. Otras delegaciones opinaron que esta cuestión solamente podría debatirse de manera sustantiva después de que el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos concluya su labor respecto de las Directrices sobre verificación.

5.27 El observador de la IACS subrayó que la elaboración de reglas como actividad que llevan a cabo las sociedades de clasificación exige inversión y compromisos considerables en investigación y desarrollo y que en sí no está concebida para generar beneficios. También señaló que la elaboración de reglas ya esta prescrita por la Organización en la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS y que, en consecuencia, fue llevada a cabo a solicitud de todos los interesados y para su beneficio, incluidas las Administraciones. Notificó al Comité que debería examinarse con cuidado la cuestión de la responsabilidad de las reglas tras haber sido éstas verificadas por la Organización en el contexto de un arreglo contractual entre las sociedades de clasificación y la Organización.

5.28 Tras cierto debate, el Comité acordó que los gastos necesarios para la verificación deberían ser sufragados por la entidad que solicita la verificación, pero que también deberían tenerse en cuenta las inquietudes manifestadas por la IACS, en particular en relación con eventuales cuestiones de responsabilidad civil. En consecuencia, el Comité encomendó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que examinara más a fondo las repercusiones en los recursos y que brindara asesoramiento al Comité.

5.29 Las delegaciones de Alemania y de los Países Bajos se reservaron sus posiciones en relación con la financiación del proceso de verificación de las normas basadas en objetivos.

Ultimación de las Directrices sobre verificación

5.30 Tras deliberar, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que concluyera las Directrices sobre verificación teniendo en cuenta las decisiones del Pleno (véanse los párrafos 5.24 a 5.29).

Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque

5.31 El Comité examinó las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque (MSC 86/5, anexo 3), junto con los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/5/7 (Australia), en el que se señala que el expediente de construcción del buque va a proporcionar un vínculo esencial entre las reglas que se han verificado conforme a las normas basadas en objetivos y la construcción de cada buque y que, en su opinión, es necesario someter a revisión la necesidad de la información

explícita en el expediente de construcción del buque en relación con las prescripciones de los potenciales usuarios de la información. A fin de proporcionar la función del expediente de construcción del buque tal como está previsto y satisfacer la necesidades de los usuarios sin imponer cargas innecesarias al sector, Australia propone añadir un nuevo párrafo que estipule el contenido mínimo del expediente de construcción del buque; y

- .2 MSC 86/INF.10 (CESA, ICS, BIMCO, INTERCARGO, OCIMF, INTERTANKO, IACS), en el que se informa al Comité de que los copatrocinadores del documento están trabajando conjuntamente a fin de elaborar un modelo común para las Directrices sobre el expediente de construcción del buque en el cual se detalle la información que éste debe contener, modelo que piensan presentar al examen del MSC 87.

5.32 Tras las deliberaciones, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que concluya las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque teniendo en cuenta las propuestas del documento MSC 86/5/7.

Posible necesidad de introducir enmiendas a otros instrumentos de la OMI

5.33 El Comité recordó que el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos reunido durante el MSC 85 no había podido examinar la posible necesidad de introducir enmiendas a otros instrumentos de la OMI tras la conclusión de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, y encargó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que examinara esta cuestión teniendo en cuenta el documento MSC 84/5/1 (Secretaría) y que informara al Comité según procediera.

Directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos

5.34 El Comité recordó que el MSC 84 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos y que le había encargado que concluyera las Directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos basándose en el plan de trabajo con prioridades acordado durante dicho periodo de sesiones (MSC 84/24, párrafo 5.18) y que presentara un informe al presente periodo de sesiones.

5.35 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 86/5/2 y Corr.1), que contiene enmiendas al proyecto de directrices genéricas sobre las normas basadas en objetivos elaborado por el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos durante el MSC 84 (MSC 84/WP.4, anexo) y, en particular una nueva sección sobre la vigilancia de la eficacia de las normas basadas en objetivos. Asimismo, tomó nota, entre otras cosas, de que al examinar la realización en la práctica de dicha vigilancia, si bien el Grupo preveía que la OMI asumiría la posibilidad de dicha vigilancia, había reconocido que los recursos actuales de la Organización no le permitirían llevar a cabo esta tarea en la escala prevista por el Grupo.

5.36 El Comité recordó que previamente ya se había tratado la parte del informe en la que se estipula la continuación de la elaboración de la "verificación del cumplimiento" y la evaluación del Grupo de que es necesario modificar el alcance de esta verificación (véase el párrafo 5.15).

5.37 Tras debatir las medidas solicitadas (véase también el párrafo 5.36) el Comité:

- .1 tomó nota de los avances logrados en relación con la elaboración de las Directrices genéricas [de la OMI] para la elaboración de normas basadas en objetivos;
- .2 tomó nota del debate sobre la elaboración de un proceso para vigilar la eficacia de las normas basadas en objetivos y acordó incluir en las directrices, entre corchetes, una nueva sección sobre vigilancia a fin de continuar examinándolas, y no adoptar nuevas medidas en este momento; y
- .3 en relación con la solicitud del Grupo de remitir el informe al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos a fin de que lo examine a fondo y lo debata reconociendo que la principal labor del Grupo en este periodo de sesiones es concluir las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, acordó debatir esta cuestión más adelante en el contexto del debate respecto de la futura labor sobre las normas basadas en objetivos (véanse los párrafos 5.40 y 5.41).

Directrices para la aprobación de proyectos de buques basados en los riesgos

5.38 El Comité tuvo ante sí los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/5/3 (Dinamarca) en el que se presentan, para información del Comité, directrices para el proceso de aprobación de buques proyectados en base a los riesgos, las cuales fueron elaboradas, utilizadas y sometidas a prueba en el marco del proyecto de investigación SAFEDOR para el uso previsto de autoridades y clientes/equipos de proyecto al examinar un proyecto basado en los riesgos y proporcionar orientación sobre los distintos aspectos que deben tenerse en cuenta al dar inicio al proceso de aprobación de proyectos y medidas alternativos; y
- .2 MSC 86/5/13 (Grecia), en el cual se señala que las directrices de aprobación estipuladas en el documento MSC 86/5/3 quizás no permitan la aprobación de alternativas basadas en los riesgos para cualquier regla prescriptiva y que éstas deben utilizarse de modo que puedan aprobarse las alternativas a ciertas reglas, y se señaló que, si bien las Directrices pueden ser útiles al utilizarlas como base para proyectos innovadores que actualmente no están tratados en las reglas, por el momento solamente deberían considerarse una herramienta para el futuro.

5.39 El Comité tomó nota de que las directrices propuestas por Dinamarca podrían proporcionar una herramienta útil al tratar con la aprobación de proyectos y medios alternativos y acordó que deberían continuar examinándose en un periodo de sesiones futuro, posiblemente bajo el punto "Evaluación formal de la seguridad", dado que tratan principalmente de la aprobación de los proyectos de buques basados en los riesgos.

Futura labor sobre las normas basadas en objetivos

5.40 El Comité recordó su decisión durante el MSC 85 de que este periodo de sesiones debería utilizarse para concluir todos los instrumentos relacionados con las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros y tomó nota de la necesidad de examinar qué otra labor resta hacer bajo ese punto del orden del día tras la conclusión prevista de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, recordando asimismo los aspectos de largo plazo del plan de trabajo sobre las normas basadas en objetivos acordado durante el MSC 84 (MSC 84/24, párrafo 5.20.5).

5.41 El Comité acordó celebrar un debate principal en el próximo periodo de sesiones respecto de cómo avanzar con este punto e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten propuestas pertinentes al MSC 87. Para facilitar la presentación de dichas propuestas se pidió a la Secretaría que elabore un documento que contenga una versión refundida de las Directrices genéricas [de la OMI] para la elaboración de normas basadas en objetivos.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos

5.42 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos bajo la presidencia del Sr. P. Little (Estados Unidos), y le encomendó que, teniendo en cuenta las observaciones propuestas y decisiones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 ultimar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros y el correspondiente proyecto de resolución MSC, basándose en el documento MSC 86/5 (anexo 1);
- .2 concluir el proyecto de normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros y el correspondiente proyecto de resolución, basándose en el documento MSC 86/5 (anexo 2);
- .3 concluir el proyecto de directrices para la verificación de la conformidad con las normas para la construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros y el correspondiente proyecto de resolución MSC basándose en el documento MSC 86/5 (anexo 3) y examinar las repercusiones que puede tener el proceso de verificación en los recursos, a fin de brindar asesoramiento al Comité;
- .4 concluir el proyecto de circular MSC que contiene las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque basándose en el documento MSC 86/5 (anexo 4); y
- .5 si el tiempo lo permite, examinar la posible necesidad de introducir enmiendas a otros instrumentos de la OMI tras la eventual adopción de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros y notificar de ello al Comité.

Informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos

5.43 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos (MSC 86/WP.5), el Comité aprobó el informe en general y tomó las medidas que se reseñan en los siguientes párrafos.

Enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.44 El Comité aprobó el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de enmiendas al Convenio SOLAS, mediante la cual se conferirá carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, el cual figura en el anexo 3, y solicitó al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que lo examine el MSC 87 con miras a su adopción.

5.45 A este respecto, el Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los posibles efectos de las enmiendas a las reglas, señalados por el Reino Unido (MSC 86/5/9), y las modificaciones del texto que propone Noruega (MSC 86/5/10) con respecto al uso de la expresión "organización reconocida", así como la relación con el Convenio sobre el Reciclaje de Buques, y arribó a las siguientes conclusiones:

- .1 aunque estuvo de acuerdo en que el proceso de verificación no debería tener repercusiones negativas en el proceso de elaboración de reglas, el Grupo decidió enmendar las normas y las Directrices sobre verificación a fin de garantizar que este principio se incorpore debidamente;
- .2 el Grupo se mostró en desacuerdo con la propuesta de utilizar la expresión "sociedad de clasificación" en lugar de "organización reconocida" en el proyecto de enmiendas, y señaló que "organización reconocida" es la expresión utilizada y definida en el Convenio SOLAS y en la resolución A.739(18) con respecto a la autorización de las organizaciones para que actúen en nombre de la Administración, y por lo tanto, también debería utilizarse en las enmiendas al Convenio; y
- .3 el Grupo no estuvo de acuerdo con la propuesta de revisar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para indicar que la expresión "ambientalmente inocuo" podría incluir materiales aceptables desde el punto de vista ambiental o reciclables y, en cambio, trató esta cuestión en las Directrices sobre verificación.

5.46 La delegación del Reino Unido señaló que, a su parecer, los párrafos 2.1 y 2.3 de la nueva regla II-1/3-10 propuesta del Convenio SOLAS no parecían estar redactados de modo adecuado para una regla. Por otra parte, también señaló una incongruencia entre el párrafo 2.4 de la regla y la prescripción funcional 11.2 del nivel II, que trata de las condiciones ambientales. Si bien en el primero se estipula que "están determinadas por la zona de operaciones del buque durante toda su vida útil", la prescripción funcional habla de "condiciones ambientales del Atlántico Norte" y, al parecer de la delegación, es necesario resolver esta incompatibilidad.

Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.47 El Comité aprobó el proyecto de resolución MSC mediante la cual se adoptan las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, que figuran en el anexo 4, a fin de examinarlas durante el MSC 87 con miras a su adopción, y tomó nota de que las Normas pasarían a tener carácter obligatorio tras la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS mencionadas en el párrafo 5.44 *supra*.

5.48 A este respecto, el Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la necesidad de garantizar que el proceso de verificación no tenga efectos negativos en la elaboración de reglas y de la propuesta de España (MSC 86/5/6) de que se revise la definición de "escantillones netos" y:

- .1 tras largas deliberaciones sobre funciones y responsabilidades de conformidad con un plan de autoevaluación y auditoría, con insistencia particular en las posibles repercusiones de la introducción de enmiendas a las reglas tras la verificación inicial en buques que se ya se han construido, el Grupo señaló que, en última instancia, el responsable de la expedición del Certificado de seguridad de construcción es el Estado de abanderamiento. Asimismo, el Grupo convino en que

las organizaciones reconocidas siguen siendo responsables de asegurarse de que se mantiene la conformidad de sus reglas con las Normas y que, tras la verificación inicial, se da por supuesto que toda modificación de una regla aplicada de conformidad con la autoevaluación se ajusta a lo dispuesto en las Normas a menos que se determine lo contrario tras efectuar una auditoría. El Grupo acordó asimismo que todo incumplimiento resultante de la realización de una auditoría de cambios en las reglas no debería afectar en ningún caso a los buques cuya construcción ya esté contratada, a menos que el Comité de Seguridad Marítima decida lo contrario, y añadió un nuevo párrafo 6.3 a las Normas para reflejar claramente esta condición; y

- .2 la mayoría del Grupo no respaldó la propuesta presentada por España (MSC 86/5/6) de enmienda de la definición de "escantillones netos" que aparece en una nota a pie de página.

Directrices para la verificación de la conformidad con las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.49 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las Directrices para la verificación de la conformidad con las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, que figuran en el anexo 5, a fin de que se examinen durante el MSC 87 con miras a su adopción, conjuntamente con la adopción de los instrumentos mencionados en los párrafos 5.44 a 5.47 *supra* tras examinar otras mejoras del proceso de verificación.

5.50 El Comité tomó nota de que, al examinar las Directrices sobre verificación, el Grupo había seguido las orientaciones del Comité de que el proceso de verificación debería basarse en la autoevaluación de la entidad autora de la regla, y en una auditoría efectuada por la Organización. El Grupo mantuvo largas deliberaciones sobre la mejor forma de incorporar ambos conceptos al marco de la verificación, y se mostró de acuerdo con dos principios fundamentales. En primer lugar, la entidad autora de la regla es responsable de asegurarse de que las reglas cumplen las normas. En segundo lugar, la auditoría realizada por la Organización se basa en el muestreo sin restricciones de los elementos que pueden comprobarse durante la auditoría.

5.51 En relación con el tiempo necesario para llevar a cabo la auditoría, el Comité observó que el Grupo había debatido largamente sobre esta cuestión, y señaló que era importante saber aproximadamente cuánto tiempo sería necesario (tiempo real) para planear la verificación inicial, especialmente considerando el número potencial de reglas y la necesidad de constituir varios equipos auditores. El Grupo señaló que no existía una base para calcular el tiempo, ya que el cálculo aproximado de tres meses notificado por el Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1) se basaba en la verificación y no en la auditoría. Sin embargo, el Grupo acordó que, únicamente a efectos de planificación, se podría utilizar el periodo de tres meses civiles.

5.52 El Comité tomó nota de que el Grupo también había examinado si debería asignarse a cada miembro del equipo auditor un presupuesto para los recursos previstos en relación con el número real de días de trabajo necesarios para ultimar la auditoría, por lo que algunas delegaciones señalaron que, sin un límite, la auditoría podría prolongarse indefinidamente y convertirse en algo semejante a una verificación completa. Otras delegaciones observaron que no estaba justificado fijar tal límite, y que imponer un número arbitrario de días podría impedir al equipo realizar la auditoría debidamente. La mayoría del Grupo se mostró de acuerdo con un presupuesto estimado de recursos de 15 días por auditor y por cada serie de reglas y el Grupo

señaló que con este presupuesto se esperaba un informe bien fundamentado y completo, aunque es posible que sea necesario revisarlo según su calidad y según la experiencia adquirida con la realización de las auditorías.

5.53 En relación con el debate del Grupo sobre otros enfoques para las auditorías de los cambios en las reglas, por ejemplo, si deben someterse a auditoría una vez al año o una vez cada cinco años, el Comité señaló que, tras un extenso debate, la mayoría del Grupo había convenido en que la Organización debería tratar de someter a auditoría anualmente el 10 % de las modificaciones a las reglas presentadas de conformidad con las Directrices sobre verificación. Si bien no fue posible justificar esta cifra del 10 %, el Grupo señaló que sólo se trataba de un objetivo y que la Organización mantendría la flexibilidad para modificar el porcentaje real de la auditoría con el paso del tiempo basándose en la cantidad de modificaciones que se presenten, en la experiencia adquirida y en otros factores pertinentes. Asimismo, el Grupo señaló que esa cifra del 10 % se aplica a todas las modificaciones a las reglas presentadas en un año concreto y que no requería que los auditores escojan el 10 % de cada solicitante. Por consiguiente, se espera que el equipo auditor utilice su criterio profesional para seleccionar las modificaciones más importantes desde el punto de vista de la seguridad y la protección del medio ambiente.

5.54 El Comité también señaló que, teniendo en cuenta la reducción del nivel de exigencia de las auditorías, la mayoría del Grupo había convenido en que los equipos auditores deberían estar integrados por tres o cinco miembros, y que era necesaria una mayoría simple para recomendar una conclusión de incumplimiento de una prescripción funcional.

5.55 El Comité también tomó nota de que el Grupo había acordado que era importante examinar y actualizar regularmente las Directrices sobre verificación basándose en la experiencia adquirida, y añadió el texto apropiado al proyecto de resolución MSC conexas.

5.56 Respecto de los factores que puede ser necesario considerar durante la implantación inicial de las Directrices sobre verificación, el Comité tomó nota de que el Grupo había propuesto que, para facilitar la planificación futura, los solicitantes deberían informar al Secretario General, tan pronto como sea posible, de que piensan presentar una solicitud. Por otra parte, el Grupo opinó que tal vez sería necesario pedir a las Administraciones que proporcionen estimaciones preliminares de los auditores que prevén nombrar. Algunas delegaciones que participaron en el Grupo señalaron que tal vez sea necesario examinar la posibilidad de anunciar todas las solicitudes de verificación al mismo tiempo a fin de no ofrecer una ventaja competitiva a ningún solicitante en concreto. A este respecto, el Grupo señaló que pueden necesitarse orientaciones adicionales para que las diversas partes interesadas lleven a cabo sus tareas. Así pues, el Grupo recomendó que, tras la adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS, el Comité debería considerar la necesidad de elaborar orientaciones adicionales.

5.57 En lo que respecta a la prescripción funcional 10 (Transparencia del proyecto), el Comité tomó nota de que el Grupo había dejado las prescripciones de información y documentación pertinentes de la parte B de las directrices (10.2.1) entre corchetes en espera de que se ultimen las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque durante el próximo periodo de sesiones (véase el párrafo 5.63).

5.58 En relación con las prescripciones de información y documentación y los criterios de evaluación para el reciclaje, el Comité tomó nota de que el Grupo había debatido largamente al respecto. Algunas delegaciones señalaron que podría interpretarse que las prescripciones exigen que la entidad autora de la regla evalúe si los materiales son ambientalmente inocuos, lo que es una cuestión reglamentaria, y no una consideración para la elaboración de reglas estructurales.

Algunas delegaciones señalaron que el Convenio sobre el Reciclaje de Buques recientemente adoptado no es útil a este respecto, puesto que todavía no entró en vigor y porque es posible que no tenga los mismos signatarios que el Convenio SOLAS. Algunas delegaciones del Grupo señalaron que esto no era un problema, puesto que el solicitante podría simplemente referenciar los instrumentos pertinentes de la OMI para cumplir las prescripciones. La mayoría del Grupo llegó a un acuerdo respecto de las prescripciones revisadas de las Directrices sobre verificación que se limitan a la identificación de los materiales utilizados en la construcción del buque, a fin de armonizarlas en el futuro con las prescripciones del Convenio sobre el Reciclaje de Buques. El Grupo recomendó que se vuelva a examinar esta cuestión cuando entre en vigor dicho Convenio, y también la posible necesidad de revisar las partes de las enmiendas al Convenio SOLAS y de las normas que se relacionan con el reciclaje.

5.59 La delegación de Alemania se reservó su posición respecto de la inclusión de prescripciones ya existentes en otras reglas de la OMI, alegando que menoscaba la autoridad de los Estados de abanderamiento en lo que se refiere a la interpretación de dichas reglas.

Repercusiones del proceso de verificación en cuanto a recursos

5.60 En relación con los recursos necesarios para llevar a cabo una verificación basada en la autoevaluación y auditoría, teniendo en cuenta la decisión previa (véase el párrafo 5.28) de que el solicitante de una verificación debería correr con todos los gastos de la verificación, el Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 el solicitante debería pagar los honorarios normales que cobra la Organización por los expertos (actualmente 400 dólares de los Estados Unidos por día) así como los gastos de viaje y las dietas necesarias para realizar la auditoría. Para el mantenimiento de la verificación, el solicitante debería hacerse cargo de los gastos del equipo auditor (por ejemplo, honorarios, viajes, dietas) que serían proporcionales a la cantidad de modificaciones de las reglas que se seleccionaron para la auditoría (véase el párrafo 5.28); y
- .2 con respecto a los aspectos financieros, no debería haber una relación directa entre el solicitante y los auditores. La Organización debería contratar a los expertos seleccionados y recuperar los gastos del solicitante siguiendo las prácticas establecidas de la Organización.

5.61 El Comité también tomó nota de la opinión del Grupo de que la implantación de las Directrices sobre verificación requeriría personal adicional en la Secretaría, incluido un secretario permanente y miembros del personal encargados de la contratación y tomó nota de que algunas delegaciones habían sugerido que se incluya al personal adicional en los costos que debe sufragar el solicitante.

5.62 A modo de ejemplo, el Comité señaló que una verificación inicial de una serie de reglas costaría aproximadamente 50 000 dólares si se supone que el equipo va a estar integrado por cinco auditores, que las solicitudes se presentan con la debida documentación y que la auditoría podría realizarse en 15 días, con unos honorarios diarios de 400 dólares y gastos de viaje/dietas de 4 000 dólares por auditor. El mantenimiento del proceso de verificación también costaría aproximadamente 50 000 dólares por año suponiendo un total de 20 series de reglas en cada una de las cuales se modifica anualmente cerca del 5 % de las reglas, lo cual equivale a efectuar una sola verificación inicial.

Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque

5.63 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado brevemente el proyecto de circular MSC relativo a las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque teniendo en cuenta los documentos MSC 86/5/7 y MSC 86/INF.10. Tras tomar nota de que un grupo de trabajo del sector estaba elaborando enmiendas al proyecto de Directrices relativas a la inclusión de las precauciones para la protección de la propiedad intelectual y enmiendas a la lista de información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque, el Grupo acordó que el proyecto de directrices debería finalizarse durante el MSC 87, cuando se disponga de las conclusiones de los exámenes realizados por el Grupo del sector, teniendo en cuenta además las propuestas formuladas por Australia en el documento MSC 86/5/7, según las cuales el proyecto de directrices que figura en el anexo 4 del documento MSC 86/5 debería constituir el marco básico que debe utilizarse para continuar trabajando en el texto.

Posible necesidad de introducir enmiendas en otros instrumentos de la OMI tras la ultimación de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.64 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado brevemente si sería necesario enmendar otros instrumentos de la OMI tras la eventual adopción de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros teniendo en cuenta la información facilitada por la Secretaría en el documento MSC 84/5/1, y acordó que no sería necesario enmendar otros instrumentos ni insertar referencias cruzadas tras la adopción de las normas basadas en objetivos.

Continuación de la labor durante el MSC 87

5.65 El Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos durante el MSC 87 para que concluya el proyecto de circular MSC sobre las Directrices para la información que deberá incluirse en el expediente de construcción del buque y prepare cualquier modificación necesaria a las Directrices sobre verificación, según proceda, y todas las enmiendas que sea necesario.

6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

DEBATE DEL MIÉRCOLES 27 DE MAYO DE 2009 (MAÑANA)

6.1 Al examinar, en el marco del punto 1 del orden del día (Adopción del orden del día), las disposiciones para la realización del trabajo durante el periodo de sesiones, el Comité decidió que el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT debería iniciar su trabajo al término del examen del punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI) sin que se examinaran primero en el Pleno los diversos documentos presentados en relación con este punto del orden del día, y le encargó que:

- .1 examinará las medidas cuya adopción se pide en los párrafos 11.1.1 a 11.1.4, 11.1.6, 11.1.10 y 11.1.11 del documento MSC 86/6/1 (Informe de la 7ª reunión del Grupo especial sobre la LRIT) y que recomiende el criterio que ha de adoptarse;
- .2 examinará todas las cuestiones relacionadas con el examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT (IDE), preparará las instrucciones y orientaciones conexas para el

coordinador LRIT y recomendará el criterio que ha de adoptarse (MSC 86/6/1, párrafos 11.1.7, 11.1.8 y 11.1.9, MSC 86/6/2 y Corr.1 (IMSO), MSC 86/6/4 (Canadá) y MSC 86/6/6 (IMSO));

- .3 examinará los métodos para proporcionar los datos pertinentes al coordinador LRIT en relación con el examen y auditoría del funcionamiento del IDE y de los centros de datos LRIT, y que recomendará el criterio que ha de adoptarse (MSC 86/6/7 (IMSO) y MSC 86/6/8 (Secretaría));
- .4 preparará, en caso de que sea necesario, un proyecto de orientación para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que invoquen la condición de Estado archipelágico sobre la definición de las distintas zonas geográficas para la inclusión de esta información en el plan de distribución de datos LRIT (MSC 86/6/3 (San Vicente y las Granadinas) y MSC 86/6/5 (Estados Unidos));
- .5 examinará la cuestión del establecimiento del IDE con carácter permanente y recomendará el criterio que debe adoptarse;
- .6 examinará las novedades en lo que respecta al establecimiento del sistema LRIT con miras a determinar las cuestiones que necesitan abordarse y las medidas que podrían tomarse con el propósito de agilizar el proceso de establecimiento de los centros de datos LRIT, y recomendará el criterio que debe adoptarse (MSC.1/Circ.1299, MSC 86/6 (sección 6), MSC 86/6/2 y Corr.1 (IMSO) y MSC 86/INF.15 (Secretaría));
- .7 examinará otras cuestiones que influyan o incidan en el funcionamiento del sistema LRIT y que recomendará el criterio que debe adoptarse (MSC 86/INF.7 (IMSO)); y
- .8 presentará un informe al Pleno el jueves 4 de junio de 2009,

a condición de que el Grupo presentará un informe verbal sobre la marcha de su labor el viernes 29 de mayo de 2009, en el que se determinarán todas las cuestiones de principio que pudiera ser necesario examinar y resolver en el Pleno.

6.2 Al término del examen del punto 2 del orden del día y antes de que el Grupo abandonara el Pleno, la delegación de Grecia hizo una declaración sobre los puntos definidos por las coordenadas geográficas de las zonas que había incluido Turquía en el entorno de pruebas del plan de distribución de datos del LRIT (DDP), de conformidad con lo dispuesto en la regla¹ V/19-1.8.2 y en los párrafos 11.2.2.1 y 11.2.2.2 de las normas de funcionamiento revisadas². Grecia comunicó que ya había transmitido sus observaciones a la Organización, y que se habían distribuido a todos los Estados Miembros mediante la circular N° 2961. El texto de la declaración de Grecia figura en la parte 1 del anexo 29.

¹ *Regla:* en esta sección, se refiere a una regla del anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

² *Normas de funcionamiento revisadas:* las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, adoptadas mediante la resolución MSC.263(84).

6.3 La delegación de Turquía hizo una declaración en respuesta a la delegación de Grecia, en la que formuló observaciones en ese contexto. El texto de la declaración de Turquía figura en la parte 1 del anexo 30.

6.4 La delegación de Chipre agradeció a la delegación de Turquía por su declaración y formuló observaciones sobre la declaración de la delegación de Grecia. El texto de la declaración de Chipre figura en la parte 1 del anexo 31.

6.5 La delegación de China formuló una serie de observaciones sobre las propuestas de San Vicente y las Granadinas (MSC 86/6/3) y los Estados Unidos (MSC 86/6/5) con respecto a las zonas geográficas que han de incluir en el DDP los Gobiernos Contratantes³ que invoquen la condición de Estado archipelágico, en relación con ese punto del mandato del Grupo. La delegación recordó los esfuerzos del Comité y el planteamiento adoptado con respecto a las prescripciones sobre identificación y seguimiento de largo alcance de los buques y señaló que, aunque entendía que los esfuerzos de San Vicente y las Granadinas iban encaminados a evitar cualquier efecto adverso sobre la implantación del sistema LRIT, el Comité debería seguir absteniéndose de iniciar debates sobre cuestiones delicadas y complejas, y mantener la práctica que ha seguido hasta ahora.

6.6 La delegación de San Vicente y las Granadinas señaló que estaban buscando una solución sencilla y práctica para el funcionamiento eficaz del sistema LRIT y sugirió que el Grupo podría examinar esta cuestión.

6.7 El Presidente señaló que, atendiendo a la anterior decisión del Comité, debería permitirse al Grupo que iniciara la labor sobre los aspectos técnicos de su trabajo, partiendo de la base de que se examinarían las cuestiones planteadas en el Pleno cuando el Grupo presente un informe sobre la marcha de su labor el viernes, 29 de mayo de 2009, y de que el Pleno tomaría las correspondientes decisiones sobre las medidas que procede adoptar.

6.8 La delegación de Chipre pidió al Presidente que informara de su decisión con respecto a la solicitud de la delegación de Grecia de publicar la circular N° 2961 como un documento que examinará el Comité.

6.9 El Presidente respondió que la circular N° 2961 ya se había publicado, y estaba a disposición de todos los Estados Miembros, y por tanto no era necesario publicar ningún documento adicional, a menos que se demostrara la necesidad imperiosa de publicar un documento independiente adicional.

6.10 La delegación de Turquía agradeció las recomendaciones del Presidente y declaró lo siguiente: "No deberíamos abrir la caja de Pandora en este foro. No podemos resolver disputas históricas de larga data en una sola sesión plenaria de la OMI, y tampoco es el foro más adecuado; lo mejor que podemos hacer es convocar el Grupo de trabajo, y si se plantea alguna cuestión en cualquiera de los foros de la Organización, estamos dispuestos a debatirla [y] tenemos respuestas a todos los puntos que se han planteado".

6.11 La delegación de Grecia declaró lo siguiente: "Por supuesto que no estamos hablando de una historia que venga de larga data, se trata de una cuestión totalmente nueva, ya que estamos hablando del sistema LRIT, que es un sistema completamente nuevo en el sector marítimo, y

³ *Gobiernos Contratantes*: en esta sección, los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

hemos de ser extremadamente prudentes al hablar de cuestiones que no sean sólo políticas, sino también técnicas. Estamos dispuestos a debatirlas y demostrarlas en el curso de las deliberaciones del Grupo de trabajo".

6.12 La delegación de Chipre señaló que estaba satisfecha con el modo de resolver la cuestión, siempre que las deliberaciones se reflejen en el informe.

6.13 El Presidente declaró que el Grupo podía iniciar sus deliberaciones bajo la capaz presidencia del Sr. Sam Ryan (Canadá).

DEBATE DEL LUNES 1 DE JUNIO DE 2009 (TARDE)

6.14 Se convocó al Grupo al Pleno el lunes 1 de junio de 2009, por la tarde, a fin de que presentara un informe sobre la marcha de su labor. No obstante, por falta de tiempo, el Presidente decidió que el Pleno examinaría únicamente la cuestión planteada por Grecia, y las demás cuestiones se examinarían más adelante durante el periodo.

6.15 Atendiendo a la solicitud del Presidente en este sentido, el Presidente del Grupo comunicó que, partiendo de la base de que esta cuestión se iba a examinar en el Pleno, había permitido a Grecia, Turquía y Chipre, y a cualquier otra delegación que deseara presentar observaciones sobre la cuestión, que presentaran información y manifestaran sus opiniones al respecto al Grupo, a fin de que los interesados pudieran prepararse para el debate en el Pleno.

6.16 La delegación de Grecia hizo una declaración sobre esta cuestión. El texto de la declaración de Grecia figura en la parte 2 del anexo 29.

6.17 La delegación de Turquía hizo una declaración en respuesta a la declaración de Grecia, y formuló observaciones a este respecto. El texto de la declaración de Turquía figura en la parte 2 del anexo 30.

6.18 La delegación de Chipre formuló observaciones sobre esta cuestión. El texto de la declaración de Chipre figura en la parte 2 del anexo 31.

DEBATE DEL MARTES 2 DE JUNIO DE 2009 (MAÑANA)

6.19 La delegación de Suecia, tras hacer una recapitulación breve de las deliberaciones del MSC 84 y la decisión del MSC 84 de que era necesario disponer de orientaciones sobre la definición de las zonas geográficas a los efectos de la LRIT, declaró que:

- .1 el Comité debe reafirmar que, si es necesario, todo Gobierno Contratante deberá estar en condiciones de demostrar que los datos y la información facilitada en relación con las zonas geográficas del DDP se ajustan a lo dispuesto en el derecho internacional, según se indica en la regla V/19-1 y en la sección 11.2 de las normas de funcionamiento revisadas; y
- .2 la terminología utilizada en los distintos instrumentos LRIT, y en particular, la que se utilice para definir las zonas geográficas LRIT, debería aplicarse e interpretarse de manera acorde con el derecho internacional; y no debería darse un nuevo significado en el contexto de la LRIT a términos que gocen de aceptación general, ni a los principios del derecho internacional.

6.20 La delegación de Bulgaria indicó que apoyaba las opiniones manifestadas por las delegaciones de Grecia y Chipre y consideraba que el problema no era político sino técnico. La delegación de Bulgaria señaló que, para cumplir sus obligaciones en virtud del derecho internacional, consideraba que éste era el foro adecuado para resolver esta cuestión, y que el Comité debía adoptar una decisión al respecto.

6.21 La delegación de Turquía formuló observaciones sobre las declaraciones anteriores. El texto de la declaración de Turquía figura en la parte 3 del anexo 30.

6.22 La delegación de Grecia formuló observaciones sobre una serie de aspectos planteados en las deliberaciones hasta ese momento. El texto de la declaración de Grecia figura en la parte 3 del anexo 29.

6.23 La delegación de Chipre formuló observaciones adicionales sobre la cuestión. El texto de la declaración de Chipre figura en la parte 3 del anexo 31.

6.24 La delegación del Reino Unido indicó que respaldaba plenamente la declaración formulada por la distinguida delegación de Suecia.

6.25 Tras tener en cuenta la labor y las deliberaciones y decisiones de los últimos años del Comité sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques y el sistema LRIT, así como las decisiones del MSC 84, el Presidente informó de que:

- .1 se espera que los Gobiernos Contratantes que sean Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o en la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua determinen las zonas geográficas de las aguas interiores y los mares territoriales que deseen incluir en el plan de distribución de datos LRIT, de conformidad con las disposiciones del tratado internacional del que sean Parte;
- .2 se espera que los Gobiernos Contratantes que no sean Estados Partes ni en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ni en la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua determinen las zonas geográficas de las aguas interiores y los mares territoriales que deseen incluir en el plan de distribución de datos LRIT, de conformidad con las disposiciones del derecho internacional consuetudinario acordadas durante el MSC 84;
- .3 si así lo desean, los Gobiernos Contratantes cuentan con la opción de informar a la Organización y a los demás Gobiernos Contratantes de que no desean facilitar coordenadas geográficas para las aguas interiores o para los mares territoriales, y, en consecuencia, permiten que los demás Gobiernos Contratantes reciban información LRIT transmitida por todos los buques cuando se encuentren en sus aguas interiores y por los buques con derecho a enarbolar su pabellón cuando se encuentren en sus aguas territoriales; y
- .4 la regla V/19-1.13 dispone que los Gobiernos Contratantes podrán notificar a la Organización de todo caso respecto del cual consideren que no se ha observado o cumplido, o no se está observando o cumpliendo, lo dispuesto en la presente regla o en cualquier otra prescripción conexas prevista por la Organización.

6.26 La delegación de los Países Bajos indicó que estaba satisfecha con el resumen del Presidente y que apoyaba plenamente su decisión.

6.27 El Presidente informó de que el Grupo podía reanudar sus deliberaciones.

DEBATE DEL MARTES 2 DE JUNIO DE 2009 (TARDE)

6.28 El martes 2 de junio de 2009 se convocó al Grupo al Pleno por la tarde, con miras a que presentara un informe de situación de sus deliberaciones.

6.29 En respuesta a la petición del Presidente, el presidente del Grupo informó de que éste había realizado avances notables en todas las cuestiones que había examinado y que incluso había encontrado una solución aceptable para el asunto planteado por San Vicente y las Granadinas. El Presidente del Grupo indicó que, si bien el Grupo había examinado brevemente el documento presentado por la IMSO (MSC 86/6/2 y Corr.1 (sólo en inglés)), lo hizo en el entendimiento de que los asuntos tratados en el documento mencionado deberían ser examinados por el Comité.

6.30 La IMSO (MSC 86/6/2 y MSC 86/6/2/Corr.1 (sólo en inglés)) facilitó información sobre los resultados del examen de varias cuestiones relacionadas con la LRIT llevado a cabo durante el 23º periodo de sesiones del Comité Consultivo de la IMSO (27 a 29 de enero de 2009). En particular, se examinaron, desde el punto de vista de la IMSO, las repercusiones económicas y operacionales del retraso en la ultimación del sistema LRIT; se facilitó información sobre la escala de tarifas y las condiciones de pago que se han establecido para el periodo comprendido entre el 31 de enero y el 31 de diciembre de 2009; y se explicaron los fundamentos de las decisiones adoptadas, dado que ésta era la única opción viable de la que disponía la IMSO para financiar sus responsabilidades y obligaciones en calidad de coordinador LRIT.

6.31 El Comité recordó que el párrafo 14.7 de las normas de funcionamiento revisadas dispone que el coordinador LRIT debería determinar cuánto cobrar para recuperar los gastos incurridos en la prestación de los servicios estipulados en los párrafos 14.2 a 14.5 de las normas de funcionamiento revisadas y comunicar de ello al Comité, y tomó nota de la información conexas que figura en los documentos MSC 86/6/2 y MSC 86/6/2/Corr.1 (sólo en inglés).

6.32 La delegación del Perú declaró que estaba convencida de la importancia del sistema LRIT y que compartía plenamente la decisión del Comité de designar a la IMSO como coordinador LRIT. Como sucede con otros proyectos similares, un proyecto tan complejo como éste requiere planes de emergencia alternativos que, aun en circunstancias excepcionales, permitan su operatividad en la fecha y en las condiciones propuestas. En este contexto, era importante recordar las decisiones adoptadas por la vigésima Asamblea de la IMSO, presentadas y examinadas durante el MSC 85, en la que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS manifestaron sus inquietudes sobre la fórmula destinada a asignar los costos de auditoría del funcionamiento y las estructuras de las tarifas de los centros de datos LRIT. En enero de 2009 se reunió el Comité Consultivo de la IMSO, y su orden del día incluyó una presentación de nuevas fórmulas de cálculo elaboradas por la delegación de Argentina y copatrocinadas por las delegaciones de Brasil, Chile y Perú. Sin embargo, como los miembros de dicho Comité tuvieron que dedicar la mayor parte del tiempo a tratar una cuestión de carácter excepcional, el Comité Consultivo de la IMSO decidió no examinar el asunto en dicho momento. Además, tras examinar la situación de la implantación del sistema LRIT, el Comité Consultivo de la IMSO estudió un aumento sustancial del costo para las autorizaciones provisionales de los centros de datos LRIT, a fin de cubrir el presupuesto LRIT aprobado con anterioridad. Varios miembros del Comité

Consultivo de la IMSO manifestaron su descontento y calificaron la propuesta de injusta (si bien tenía en cuenta, en parte, la decisión del 20º periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO en lo que respecta a la aprobación del presupuesto LRIT de la IMSO correspondiente a 2009), dado que la Asamblea de la IMSO modificó al mismo tiempo el costo de las autorizaciones provisionales para los centros de datos LRIT. Numerosas delegaciones, incluida la del Perú, intervinieron en este asunto, que tuvo que resolverse por consenso con la cooperación de todos los miembros del Comité Consultivo de la IMSO. De otro modo, la IMSO no habría podido desempeñar su función de Coordinador del sistema LRIT. La delegación del Perú manifestó su deseo de que no se repitiera una situación parecida y de que ésta no constituyera un precedente, porque, de otro modo, no podría aprobar ni aceptar cantidades que la Asamblea no hubiera autorizado previamente. Por último, la delegación del Perú recibió con agrado las declaraciones del Director General de la IMSO, en el sentido de que esta organización compartía la visión de que una oposición fundamentada y justificada en el sentido positivo de los términos estaba contribuyendo a que la IMSO se convirtiera en una organización con reglas claras, capaz de anticiparse y adaptarse con rapidez, eficacia y justicia a las circunstancias excepcionales que sin duda alguna se darían en el futuro. Esto debería traducirse en que la IMSO pudiera continuar ofreciendo sus servicios de manera coordinada, eficaz y eficiente en el ámbito operativo.

6.33 Las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, China, Colombia, Egipto, Filipinas, Jamaica, Papua Nueva Guinea, Qatar, República Bolivariana de Venezuela, República Islámica del Irán, San Vicente y las Granadinas, Uruguay y el observador de las Islas Feroe respaldaron y compartieron las inquietudes manifestadas por el Perú.

6.34 La delegación de Vanuatu reiteró su declaración anterior (párrafo 6.79 del informe del MSC 85 (MSC 85/26)), en la que había indicado que la fórmula de cálculo propuesta y adoptada por la Asamblea de la IMSO en octubre de 2008 no era justa ni razonable, dado que un centro de datos nacional como el de Vanuatu, con tan sólo unos cientos de buques LRIT, pagaría:

- .1 los mismos derechos que un centro de datos nacional que tuviera 3 000 buques LRIT; o
- .2 poco menos que un centro de datos regional, en el que se agrupen varias decenas de países, con 10 000 buques LRIT.

A Vanuatu le parecía evidente que la fórmula de distribución beneficia a las Administraciones grandes y a aquéllas que habían optado por un centro de datos regional o en régimen de cooperativa. Por otro lado, las Administraciones más pequeñas que habían optado por un centro de datos nacional habían resultado muy desfavorecidas. En el párrafo 6 del documento MSC 86/6/2 (IMSO) se indica que la Asamblea de la IMSO había aprobado la fórmula para asignar los costos derivados de la LRIT partiendo del supuesto de que, a finales de 2008, todos los centros de datos estarían preparados y que las auditorías de todos los centros de datos se realizarían a finales de 2009, lo que significaba que la tarifa de auditorías LRIT se habría pagado para finales de 2009. La delegación de Vanuatu se preguntaba cómo la IMSO podía haber obtenido el presupuesto de 365 000 libras esterlinas necesario para 2009 con la tarifa de 2 500 libras acordada anteriormente para la expedición de una carta de autorización. Parecería que en el momento en que se adoptaron la fórmula de distribución y el presupuesto éstos ya no eran factibles. No sólo la fórmula de distribución adoptada por la Asamblea de la IMSO no había cumplido las recomendaciones planteadas por el MSC 84 (párrafo 5 del documento MSC 86/6/2 de la IMSO), es decir, reducir la cuantía de las tarifas abonables al coordinador LRIT "a unos niveles asequibles, y distribuirlas de una manera justa y razonable entre quienes tienen que soportar la carga", sino que el Comité Asesor de la IMSO había decidido aumentar en un 340 %

la tarifa para la integración de un centro de datos en el entorno de producción de la LRIT. Según Vanuatu, esta decisión iba más allá de las decisiones de la Asamblea de la IMSO. Una vez más, si la fórmula de distribución hubiera sido justa y equitativa y basada en el número de buques, por ejemplo, el incremento del 340 % hubiera sido menos importante. Las Administraciones también tienen que pagar una tarifa anual para la auditoría y el examen que se fijará para el año 2010 en aproximadamente 10 000 libras según la IMSO, lo que representa el 20 % del costo anual de la LRIT para Vanuatu. La delegación de Vanuatu también estaba preocupada por el hecho de que la IMSO había sugerido (párrafo 16 del documento MSC 86/6/2 de la IMSO) que la citada tarifa podría aumentar si se producía una nueva prórroga en el calendario establecido para la implantación de la LRIT a fin de integrar los centros de datos en el entorno de producción LRIT. Si se tiene en cuenta el tiempo necesario para que todas las partes interesadas coordinen la entrada de los centros de datos en el entorno de producción y de pruebas de desarrollo, Vanuatu dudaba que todas las Administraciones estuvieran listas a finales de junio. Por consiguiente, Vanuatu preguntaba si esto quería decir que la tarifa de auditoría aumentaría en un 20, 40 ó 100 % para el año siguiente. La delegación de Vanuatu concluyó su intervención pidiendo al Comité que reiterara su recomendación a la IMSO de reducir la cuantía de las tarifas abonables "a unos niveles asequibles y de distribuirlas de una manera justa y razonable entre quienes tienen que soportar la carga".

6.35 Las delegaciones de Belice, Indonesia, Papua Nueva Guinea, Tailandia y Tuvalu respaldaron y compartieron las opiniones y preocupaciones manifestadas por la delegación de Vanuatu.

6.36 La delegación de China declaró que respaldaba el nombramiento de la IMSO como coordinador LRIT y opinó que los centros de datos LRIT no estaban en condiciones de iniciar la fase de pruebas de integración en el entorno de producción del sistema LRIT sin pagar la autorización provisional al coordinador LRIT, y pidió al Comité que considerara esta cuestión con seriedad a fin de garantizar la implantación oportuna del sistema LRIT. A este respecto, la delegación de China pidió al Comité que diera las instrucciones adecuadas al Grupo de trabajo sobre la LRIT.

6.37 La delegación de las Bahamas hizo suya la opinión de China respecto del nombramiento del coordinador LRIT por el Comité y recordó que el MSC, en sus periodos de sesiones 83°, 84° y 85°, ya había manifestado cierta preocupación por lo que respecta a la viabilidad financiera a largo plazo del sistema LRIT. Las Bahamas también opinaron que no debería considerarse la posibilidad de costos adicionales para una implantación temprana de los centros de datos LRIT y que los costos financieros deberían distribuirse equitativamente entre los Gobiernos Contratantes en su capacidad de Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños.

6.38 La delegación de Panamá opinó que la IMSO debería dar una explicación clara para responder a todas las preocupaciones manifestadas por los distintos Gobiernos Contratantes. Panamá opinó que debería volver a examinarse la fórmula para la distribución de los costos de la auditoría de los centros de datos LRIT en el futuro, cuando se disponga de más información, y recomendó que el tamaño de los centros de datos LRIT no debería ser el criterio principal para determinar los citados costos.

6.39 Al resumir las deliberaciones, el Presidente indicó que el Grupo debería examinar la cuestión de la implantación oportuna del sistema LRIT. Muchas delegaciones habían manifestado serias preocupaciones y reservas con respecto a los costos indicados por la IMSO. Recordó la decisión adoptada en el MSC 84 (MSC 84/24, párrafo 6.134), según la cual el Comité, sin desear injerir en los asuntos internos de la IMSO, había instado a los Gobiernos Contratantes que también sean Partes en la IMSO a que, durante las deliberaciones del Comité Asesor de dicha

Organización y en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, estudiaran la forma de reducir la cuantía de las tarifas abonables al coordinador LRIT por realizar el examen y la verificación del funcionamiento del sistema LRIT a unos niveles asequibles y de distribuirlos de una manera justa y razonable entre quienes tienen que soportar la carga. Además, había quedado claro que los Gobiernos Contratantes tenían serias preocupaciones con respecto a esta cuestión y que la IMSO debía volver a examinar seriamente estas preocupaciones.

6.40 El Director General de la IMSO hizo hincapié en que las preocupaciones expresadas por los Gobiernos Contratantes sólo podrán examinarse en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, en julio de 2010, y que cualquier modificación sólo podrá aprobarse en ese momento.

6.41 La delegación de Vanuatu, respaldada por la delegación del Reino Unido, señaló al Comité que, en la situación actual, muchos centros de datos LRIT todavía estarán esperando o llevando a cabo pruebas el 30 de junio de 2009 y, por consiguiente, es posible que los buques autorizados a enarbolar el pabellón del Gobierno Contratante que esté estableciendo o utilizando los servicios de datos LRIT se vean detenidos por las autoridades de un Estado rector del puerto sin que sea culpa suya.

6.42 Las delegaciones de las Bahamas, Islas Cook, Malta, República Bolivariana de Venezuela, República Islámica del Irán, San Vicente y las Granadinas y Tuvalu respaldaron las cuestiones planteadas y sugirieron que se considerara la posibilidad de elaborar un proyecto de circular MSC para proporcionar las orientaciones necesarias a los Gobiernos Contratantes. El Comité encargó al Grupo que examinara esta cuestión.

DEBATE DEL VIERNES 5 DE JUNIO DE 2009

GENERALIDADES

6.43 Tras recibir el informe del Grupo (MSC 86/WP.6⁴ y Add.1), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA LRIT

6.44 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría en los documentos MSC 86/6, MSC 86/INF.15, MSC 86/INF.16 y MSC 86/INF.17 y:

- .1 instó a los Gobiernos Contratantes a que presentaran inmediatamente a la Organización toda la información que estaban obligados a comunicar en virtud de las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las normas de funcionamiento revisadas u otras decisiones conexas del Comité y a actualizarlas sin demora tan pronto como se produzcan cambios;
- .2 autorizó a la Secretaría a que anexara a la especificación técnica para las comunicaciones del sistema LRIT información sobre el funcionamiento de centros de datos establecidos por territorios de ultramar a los cuales se había extendido o se extendería la aplicación del Convenio⁵; y

⁴ Tras concluir el periodo de sesiones se emitió el documento MSC 86/WP.6/Corr.1 como corrección a dicho documento.

⁵ *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.

- .3 solicitó a la Secretaría que hiciera accesible a todos los Gobiernos Contratantes y el coordinador LRIT un resumen de la información presentada a la Organización y los pormenores sobre la creación de los centros de datos y las pruebas a los mismos.

6.45 El Comité también tomó nota de que la delegación de los Estados Unidos, en su capacidad de creador y operador del intercambio internacional de datos (IDE), había informado al Grupo de una herramienta de validación técnica de polígonos que se había creado dentro de la interfaz administrativa de Internet del IDE. La delegación de los Estados Unidos informó de que la herramienta solamente verificaba polígonos desde una perspectiva técnica teniendo en cuenta las disposiciones conexas de la especificación técnica del plan de distribución de datos LRIT, incluido, por ejemplo, si se trataba de polígonos "cerrados" o de polígonos "simples". La herramienta no verifica el alcance geográfico de cada polígono en relación con las fronteras políticas de un Gobierno contratante. Los usuarios pueden cargar los ficheros de los polígonos (en formato GML) en la herramienta. La herramienta verifica el fichero y produce un informe resumido para el usuario con estadísticas relacionadas con el fichero del polígono e indica si los polígonos contenidos en el fichero de hecho son válidos desde el punto de vista técnico. Si alguno de los polígonos que se incluyen en el fichero del polígono que se telecargó no cumple las especificaciones técnicas, el resumen indicaría los errores que se encontraron y a qué polígonos pertenecen. Los datos de error que aparecen le dan al usuario información útil que le permite continuar analizando su fichero de polígono y corregirlo. La herramienta de validación también incluye una sección completa de "preguntas comunes" en la que se dan detalles sobre las distintas comprobaciones llevadas a cabo y una explicación de los errores que pueden encontrarse.

La delegación de los Estados Unidos informó de que los puntos nacionales de contacto para las cuestiones relacionadas con la LRIT, tras solicitarlo, recibirían su nombre o nombres de usuario y su contraseña o contraseñas para la interfaz administrativa por Internet del IDE. Estos usuarios serían usuarios con funciones administrativas y tendrían la posibilidad de crear cuentas de usuarios. La dirección del sitio de la interfaz administrativa del IDE en la Red es la siguiente: https://ide01.imo-ide.org:8443/ide_admin/faces/welcome.jsp. Las solicitudes de nombre de usuario y contraseña para acceder al sitio pueden enviarse al oficial de proyecto LRIT de los Estados Unidos, Sr. Gerrod Glauner (Gerrod.c.glauner@uscg.mil).

RESULTADOS DE LA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE LA LRIT

Revisión de las Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación de transmitir información LRIT

6.46 Teniendo en cuenta la labor llevada a cabo por el Grupo especial sobre la LRIT y las recomendaciones del Grupo, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1307, "Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación de transmitir información LRIT".

6.47 El observador de la ICS manifestó su agradecimiento por la labor llevada a cabo por el Comité y el Grupo y tomó nota de que los arreglos provisionales para concluir la implantación del sistema LRIT acordados por el MSC 85 expiran a finales de junio y que las medidas del sistema LRIT se aplicarán en pleno a partir del 1 de julio de 2009. El observador tomó nota de que, en reuniones previas, la ICS había manifestado su inquietud en relación con el número de Gobiernos Contratantes que aún no han comenzado los preparativos para las pruebas de sus centros de datos. Ésta continúa siendo la situación y, en un número indeterminado de casos, dichas pruebas no se van a poder concluir antes de la implantación plena del sistema, el 1 de julio

de 2009. Además, existen casos en los cuales las Partes no han acordado los aspectos financieros y de otro tipo. El observador de la ICS señaló que, dadas estas carencias, persistía el riesgo de que, a pesar de que los buques hayan hecho todos los esfuerzos necesarios para cumplir sus obligaciones en el marco del sistema LRIT, algunos puedan ser sancionados y posiblemente detenidos por deficiencias y cuestiones de incumplimiento respecto de las cuales no tienen control. Instó a las Administraciones a que apliquen plenamente las recomendaciones de la circular MSC.1 mencionada y sugirió que, al implantar regímenes de inspección LRIT de a bordo, se debería seguir un enfoque pragmático y se deberían reconocer adecuada y plenamente las medidas adoptadas por los buques para tratar de ajustarse a estas prescripciones.

Enmiendas a las especificaciones técnicas para el sistema LRIT

6.48 Teniendo en cuenta la labor realizada por el Grupo especial sobre la LRIT y las recomendaciones del Grupo, el Comité aprobó las enmiendas a las especificaciones técnicas para las comunicaciones del sistema LRIT y las especificaciones técnicas para el plan de distribución de datos LRIT adoptadas por el Grupo especial sobre la LRIT y las medidas tomadas por dicho Grupo como si hubieran sido adoptadas por el Comité.

Enmiendas que procede introducir a la circular MSC.1/Circ.1297

6.49 Teniendo en cuenta la labor llevada a cabo por el Grupo especial sobre la LRIT y las recomendaciones del Grupo, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1308, "Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT".

Enmiendas a los esquemas XML

6.50 Teniendo en cuenta la labor llevada a cabo por el Grupo especial sobre la LRIT y las recomendaciones del Grupo, el Comité aprobó las enmiendas propuestas a los esquemas XML y coincidió en que éstas deberían implantarse antes de finales de 2009, pero con posterioridad a la conclusión de las pruebas de integración de todos los centros de datos que están realizando o deberán realizar pruebas de desarrollo, de conformidad con las medidas que la Secretaría debe comunicar a tal fin tras celebrar consultas con el IDE.

Facilitación de información LRIT a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) en casos distintos a los estipulados en la regla V/19-1.12

6.51 El Comité acordó que los servicios de búsqueda y salvamento deberían poder solicitar y recibir información LRIT en casos distintos a los estipulados en la regla V/19-1.12; a tal fin, el Comité aprobó las enmiendas que se recogen en el anexo 6 del documento MSC 86/6/1, y acordó que, en su 87º periodo de sesiones decidiría las fechas a partir de las cuales deberían implantarse las enmiendas conexas.

Notas explicativas y orientaciones para la realización de las pruebas de los centros de datos

6.52 Teniendo en cuenta la labor llevada a cabo por el Grupo especial sobre la LRIT y las recomendaciones del Grupo, el Comité aceptó las notas explicativas y las orientaciones para la realización de las pruebas de los centros de datos LRIT (las notas explicativas) y autorizó a la Secretaría a incorporarlas del modo procedente en los protocolos y en las medidas adecuadas para las fases de prueba de prototipo, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT (los "protocolos").

6.53 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo especial sobre la LRIT y del Grupo, el Comité acordó que deberían seguirse los pasos necesarios para la autorización provisional de los centros de datos prescritos por la disposición de las notas explicativas que prevé la realización de pruebas adicionales después de éstos integrarse en el entorno de producción del sistema LRIT.

Elaboración de directrices para los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP) reconocidos

6.54 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo especial sobre la LRIT y del Grupo, el Comité decidió que no se debería continuar trabajando en las directrices para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar o seleccionar solicitudes para el reconocimiento de ASP y/o a conceder autorizaciones para los ASP de pruebas.

Plan de continuidad de servicio del sistema LRIT

6.55 El Comité tomó nota de que no se había avanzado en la elaboración de un plan de continuidad de servicio del sistema LRIT y, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo especial sobre la LRIT y del Grupo, convino en que la elaboración de dicho plan debería concluirse a más tardar para el MSC 87.

6.56 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo, el Comité autorizó la continuación de las medidas introducidas durante el MSC 85 (MSC 85/26, párrafo 6.100) hasta que se elabore y adopte un plan de continuidad de servicio del sistema LRIT. Es decir, en caso que el sistema se enfrentara a una situación de emergencia o a un ataque informático, los primeros que se enfrentaran o se encontraran con dichas situaciones deberían determinar, en consulta con el Presidente del Grupo especial sobre la LRIT, los Estados Unidos (actuando en nombre del IDE), la Secretaría (actuando en nombre de la Organización en cuestiones relacionadas con el plan de distribución de datos LRIT (DDP) y con la infraestructura en clave pública (PKI)), las medidas que deben adoptarse a fin de proteger al sistema del mejor modo posible, contener la propagación del problema a otros componentes del sistema, garantizar la continuidad del servicio y restablecer el funcionamiento normal.

Aprobación del informe de la 7ª reunión del Grupo especial sobre la LRIT

6.57 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo, el Comité aprobó en general el informe de la 7ª reunión del Grupo especial sobre la LRIT en espera de las observaciones presentadas en otra parte de este informe.

EXAMEN Y AUDITORÍA DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA LRIT

Cuestiones técnicas y de política

6.58 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo, el Comité aprobó los Principios y directrices relacionados con el examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos y del intercambio internacional de datos LRIT, cuyo texto figura en el anexo 6.

Métodos para enviar los datos pertinentes al coordinador LRIT

6.59 El Comité examinó los métodos (MSC 86/6/7 (IMSO) y MSC 86/6/8 (Secretaría)) para enviar los datos pertinentes al coordinador LRIT en relación con el examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos y del IDE y, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo, decidió:

- .1 que, teniendo en cuentas las características y capacidades operacionales de todos los centros de datos y del IDE, el coordinador LRIT debería determinar cuál sería el método más conveniente, oportuno y seguro que los centros de datos y el IDE deberían utilizar para enviar al coordinador LRIT los datos que éste solicita en relación con el examen y la auditoría del funcionamiento del sistema;
- .2 que, a tal respecto, el coordinador LRIT debería proporcionar información pertinente a todos los centros de datos y al IDE y que debería informar de ello al Comité en su próximo periodo de sesiones;
- .3 que la Organización debería expedir al coordinador LRIT certificados PKI para el entorno de producción del sistema LRIT a fin de posibilitar la transmisión de la información que los centros de datos y el IDE están obligados a enviar para el examen y la auditoría de su funcionamiento y para acceder al DDP, en el entendimiento de que dichos certificados PKI no darían de ningún modo acceso al coordinador LRIT a ciertas partes del sistema LRIT, como los centros de datos, el IDE o el servidor DDP; y
- .4 autorizar a la Secretaría, a reserva de que se informe de ello al Comité en el próximo periodo de sesiones, a que concluya, en consultas con el coordinador LRIT, los correspondientes preparativos y a que elabore notas orientativas y que las envíe a todos los centros de datos, al IDE y al coordinador LRIT (de manera similar a como se hizo en relación con los certificados PKI que se están expidiendo actualmente).

ORIENTACIONES PARA LOS GOBIERNOS CONTRATANTES QUE INVOQUEN LA CONDICIÓN DE ESTADO ARCHIPELÁGICO

6.60 Teniendo en cuenta las propuestas de San Vicente y las Granadinas (MSC 86/6/3), los Estados Unidos (MSC 86/6/5) y las recomendaciones del Grupo, el Comité adoptó la siguiente enmienda⁶ a la sección 5 de las Limitaciones sobre los polígonos de zonas geográficas en la parte I de las especificaciones técnicas para el plan de distribución de datos LRIT:

"5.5 Los Gobiernos Contratantes que invoquen la condición de Estado archipelágico deberían definir polígonos de manera acorde con el propósito y los objetivos de la regla V/19-1 a fin de permitir que los Gobiernos Contratantes, en su capacidad como Estado rector de puerto o Estado ribereño, y de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1, soliciten y puedan recibir información LRIT transmitida por buques que se encuentren en aguas respecto de las cuales puedan estar invocando la condición de Estado archipelágico."

⁶ Se intercala el siguiente texto nuevo a continuación del párrafo 5.4.4.

6.61 El Comité solicitó a la Secretaría que incorporara la enmienda mencionada en la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.1, "Especificaciones técnicas provisionales revisadas para el sistema LRIT" y que publicara una versión revisada de dicha circular.

ARREGLOS FINANCIEROS ENTRE LOS CENTROS DE DATOS

6.62 El Comité tomó nota del debate habido en el Grupo en relación con los arreglos financieros que deben establecerse entre los centros de datos y de las posibles consecuencias de carecer de dichos arreglos.

6.63 La delegación de China tomó nota de que, durante este periodo de sesiones, no había sido posible avanzar en las cuestiones relacionadas con los acuerdos y arreglos financieros que pueda ser necesario establecer entre los centros de datos. La delegación también se refirió a observaciones previas de la ICS y señaló que esto podría afectar y repercutir en la implantación del sistema LRIT y tomó nota de que los buques no deberían ser sancionados por la supervisión por el Estado rector del puerto como resultado de esta demora.

ARREGLOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL IDE DESPUÉS DEL 31 DE DICIEMBRE DE 2011

6.64 El Comité recordó que el MSC 85 había adoptado la resolución MSC.276(85) (Establecimiento del intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional), la cual dispone que los Estados Unidos van a operar el IDE de manera provisional hasta el 31 de diciembre de 2011.

6.65 El Comité también recordó que el MSC 85, teniendo presente que el ofrecimiento de los Estados Unidos era solamente un arreglo provisional y que debía encontrarse una solución definitiva para el IDE tan pronto como fuera posible, había acordado lo siguiente:

- .1 en su 86º periodo de sesiones debatirá el establecimiento y funcionamiento del IDE de manera permanente con miras a dar instrucciones al coordinador LRIT respecto de hacer un llamamiento a propuestas para el establecimiento y funcionamiento del IDE de manera permanente; y
- .2 en su 87º periodo de sesiones examinará las propuestas presentadas por el coordinador LRIT junto con un informe del coordinador respecto de la evaluación de los aspectos operacionales, técnicos, financieros y de gestión de las propuestas recibidas y adoptará una decisión al respecto.

6.66 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo, el Comité:

- .1 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 14.2 de las normas de funcionamiento revisadas, solicitó al coordinador LRIT que emita, tan pronto como sea posible y teniendo en cuenta lo dispuesto en los párrafos 6.67 a 6.70, una invitación para la presentación de propuestas respecto del establecimiento y funcionamiento del IDE, a partir de una fecha (entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2010) que escogerá el Comité;
- .2 teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 14.3 de las normas de funcionamiento revisadas, solicitó al coordinador LRIT que evaluara los aspectos operacionales, técnicos, financieros y de gestión de las propuestas recibidas teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1, las normas de

funcionamiento revisadas, las especificaciones técnicas para el sistema LRIT y cualquier otra decisión conexas del Comité, y que presentara sus recomendaciones a más tardar 13 semanas antes del comienzo del MSC 87 a fin de que las examine el Comité;

- .3 solicitó al coordinador LRIT que presentara los resultados de la evaluación en una "matriz de cumplimiento" que, en esencia, sería un cuadro de doble entrada que tendría, en un lado, las prescripciones establecidas (incluidas sus referencias correspondientes), y en el otro el cumplimiento de dichas prescripciones por la propuesta, incluida toda información adicional o complementaria; y
- .4 indicó al coordinador LRIT que solicitara la presentación de información adicional o suplementaria, aclaraciones o documentación complementaria que a su parecer fuera necesaria durante el proceso de evaluación, que adjuntara dichos documentos y toda la correspondencia conexas a la "matriz de cumplimiento" y que incluyera las referencias correspondientes en dicha matriz a fin de facilitar el examen de la cuestión.

6.67 En consonancia con el enfoque adoptado cuando el MSC 83 examinó propuestas para el establecimiento y funcionamiento del IDE y del centro internacional de datos LRIT, el Comité decidió que:

- .1 los Gobiernos Contratantes deben presentar dichas propuestas en inglés en su nombre o en nombre de partes interesadas a fin de que se examinen durante el MSC 87; deberían llegar a la Secretaría con una copia al coordinador LRIT a más tardar 20 semanas antes del comienzo del MSC 87;
- .2 la Secretaría debería elaborar todas estas propuestas en documentos para el examen del MSC 87, las cuales deberían distribuirse tan pronto como sea posible y a más tardar 13 semanas antes del comienzo del MSC 87; y
- .3 la Secretaría debería remitir al coordinador LRIT todas las propuestas no bien las reciba y sin esperar a que sean procesadas como documentos para el MSC 87, independientemente de si se ha enviado o no copia de las mismas al coordinador LRIT.

6.68 El Comité solicitó al coordinador LRIT que tratara las siguientes cuestiones en las solicitudes para la presentación de propuestas:

- .1 cuestiones operacionales y técnicas relacionadas con la transferencia de los centros de datos, que pasarán del IDE operado por los Estados Unidos al futuro IDE;
- .2 cuestiones relacionadas con los protocolos y medios para las pruebas que se van a llevar a cabo para la aceptación del IDE futuro y su puesta en servicio;
- .3 cuestiones relacionadas con los protocolos y preparativos para las pruebas que deben pasar los centros de datos y el servidor DDP para su integración con el IDE futuro; y

- .4 cualquier otro preparativo que deba llevarse a cabo para garantizar el funcionamiento continuo del sistema LRIT durante el proceso de transferencia.

6.69 El Comité tomó nota de que la delegación de los Estados Unidos había informado al Grupo de que, en espera de la expedición de las licencias del soporte lógico que utiliza el IDE, los Estados Unidos estaban dispuestos a considerar la posibilidad de transferir al eventual operador parte o partes del soporte lógico del IDE existente a reserva de que se llegue a un acuerdo sobre los preparativos conexos.

6.70 El Comité agradeció el ofrecimiento de los Estados Unidos y le pidió que hiciera llegar al MSC 87 y al coordinador LRIT, tan pronto como fuera posible y teniendo en cuenta los plazos estipulados *supra*, pormenores de qué estaba dispuesto a transferir y cómo se llevaría a cabo la transferencia.

6.71 El Comité, teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 14.3 de las normas de funcionamiento revisadas, solicitó al coordinador LRIT que, en la solicitud para la presentación de propuestas, se especifique lo siguiente:

- .1 tras consultas con los Estados Unidos, la parte o partes del soporte lógico del IDE que se pondría a disposición del eventual operador; y
- .2 que la Organización continuaría expidiendo y renovando los certificados PKI para todos los centros de datos, el IDE y el servidor DDP y para el uso del coordinador LRIT.

OTRAS CUESTIONES

Cuestiones relacionadas con los centros de datos que no concluirían su integración al sistema LRIT para el 30 de junio de 2009

6.72 El Comité tomó nota de que varios centros de datos estarían siendo sometidos a pruebas el 30 de junio de 2009 o posteriormente, y consideró la posibilidad de extender el plazo de los preparativos provisionales estipulados por el MSC 85 y si el Grupo debería elaborar un proyecto de circular MSC.1 sobre la información que se comunica a la Organización en relación con el establecimiento de centros de datos LRIT y su posición en relación con las pruebas de desarrollo o el sistema de producción LRIT.

6.73 La delegación del Reino Unido sugirió que se enmendara el párrafo 1 del proyecto de circular MSC.1 añadiendo la siguiente frase al final del texto existente: "Si bien la implantación plena de la LRIT comenzará a partir del 30 de junio de 2009, se insta a los Gobiernos Contratantes a que sigan un enfoque pragmático y positivo en caso de que surjan malentendidos con otros Gobiernos Contratantes en el periodo inicial".

6.74 Posteriormente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1309, "Información comunicada a la Organización en relación con el establecimiento de centros de datos LRIT y su situación con respecto a las pruebas de desarrollo y el entorno de producción del sistema LRIT".

6.75 El Comité también decidió que, a partir del 1 de julio de 2009, se debería considerar revocada la circular MSC.1/Circ.1299, "Disposiciones transitorias y medidas para acelerar la ultimación del establecimiento del sistema LRIT".

Preparativos entre periodos

6.76 El Comité solicitó al Secretario General que, tras consultas con el Presidente del Comité y el Presidente del Grupo especial sobre la LRIT, convoque nuevas reuniones del Grupo especial sobre la LRIT cuando éstas sean necesarias como resultado de un cambio de situación o de eventos que afecten adversamente la implantación de las disposiciones de la regla V/19-1 o el funcionamiento del sistema LRIT o cuando sea necesario resolver cuestiones que no puedan aplazarse para ser examinadas por el MSC 87.

6.77 El Comité aprobó el mandato revisado para el Grupo especial sobre la LRIT, el cual figura en el anexo 4 del documento MSC 86/WP.6.

6.78 Teniendo en cuenta los preparativos que el MSC 85 estableció para el lapso que medió entre su 85° y su 86° periodo de sesiones, el Comité autorizó, para el lapso entre su 86° y su 87° periodo de sesiones, que la Secretaría, en consultas con el Presidente del Grupo especial sobre la LRIT y/o los Estados Unidos como proveedor del IDE, y a reserva de la aprobación del Secretario General, iniciara y adoptara las medidas necesarias con miras a avanzar en la conclusión del establecimiento del sistema LRIT o para resolver problemas o dificultades que puedan surgir con la implantación de lo dispuesto en la regla V/19-1 o el funcionamiento del sistema LRIT. En dichos casos, la Secretaría debería notificar correspondientemente al Comité en su próximo periodo de sesiones.

CUESTIONES DEBATIDAS TRAS EXAMINAR EL INFORME DEL GRUPO

6.79 La delegación de China recordó al Comité que el Comité asesor de la IMSO, en su periodo de sesiones de enero de 2009, había aumentado la tarifa para la autorización provisional de manera considerable, de 2 500,00 a 8 500,00 libras. China señaló que este aumento llevaría indudablemente a una situación difícil para muchos Gobiernos Contratantes, en particular de países en desarrollo, dado que algunos no estarían en condiciones de pagar las tarifas para obtener la carta de autorización provisional del coordinador LRIT. A su vez, esto conllevaría la imposibilidad de obtener de la Organización un certificado PKI para utilizar en su centro o centros de datos en el entorno de producción del sistema LRIT y, en consecuencia, no serían capaces de cumplir sus obligaciones en relación con la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques antes de finales de junio de 2009. China señaló que este aumento tendría un efecto muy adverso en el establecimiento oportuno del sistema LRIT, y sugirió que el Comité autorice a la Secretaría a tratar de resolver, durante el lapso entre el MSC 86 y el MSC 87, todo problema o dificultad en relación con el establecimiento del sistema LRIT y que, inmediatamente después de la clausura del presente periodo de sesiones, celebre consultas con la IMSO a fin de encontrar una solución para este problema grave que enfrentan los Gobiernos Contratantes antes de finales de junio. De ese modo, se posibilitará la integración de los centros de datos al sistema LRIT antes de finales de junio.

6.80 Las delegaciones de India, Jamaica, San Vicente y las Granadinas, Sudáfrica y Tailandia compartieron y apoyaron las opiniones manifestadas por China.

6.81 El secretario del Comité señaló lo siguiente:

- .1 si bien la Secretaría podría remitir a la IMSO la inquietud planteada por China, esta cuestión no debería simplemente dejarse a que se debata y decida entre la IMSO y la Secretaría y, teniendo en cuenta las profundas repercusiones que puede tener cualquier decisión sobre la política de tarifas en la fase de desarrollo,

el Comité debe ser responsable de adoptar decisiones respecto del establecimiento correcto de la LRIT, incluida la política de tarifas de la IMSO, en particular para el periodo inicial de establecimiento del sistema LRIT; y

- .2 en previos debates sobre esta cuestión durante el presente periodo de sesiones, el Comité no adoptó ninguna decisión concreta y, si posteriormente el Comité deseara solicitar a la Secretaría que adopte alguna medida concreta, el Comité debería volver a abrir el debate sobre las tarifas para la autorización provisional y adoptar decisiones definitivas en vez de simplemente dejar esta cuestión para que se resuelva con consultas entre la IMSO y la Secretaría.

6.82 Tras un intercambio de opiniones entre el Presidente, el secretario del Comité y el Director General de la IMSO, el Presidente solicitó a la Secretaría que consultara a la IMSO en relación con las inquietudes expresadas por varias delegaciones respecto de las tarifas aplicables para la autorización provisional teniendo en cuenta la sugerencia de China y las opiniones expresadas durante las deliberaciones respecto de esta cuestión y que notificara de ello al próximo periodo de sesiones del Comité.

6.83 La delegación de Sudáfrica, apoyada por el observador de la Unión Africana, señaló a la atención del Comité los avances logrados en la implantación del sistema LRIT y sobre la falta de preparación de los países en desarrollo y, en particular, de los países del continente africano. Sudáfrica solicitó a la Secretaría que redoblara sus esfuerzos para promover una mayor cooperación entre los países africanos en los preparativos para el cumplimiento del sistema LRIT. La delegación de Sudáfrica sugirió que el cumplimiento podría lograrse mediante la cooperación entre los países interesados y reiteró que, como habían señalado en periodos de sesiones previos, estaban dispuestos a asociarse y a ayudar a los países que aun enfrentaban dificultades para cumplir sus obligaciones estipuladas por el sistema LRIT.

6.84 La Secretaría dio una reseña de los preparativos que se habían realizado, en respuesta a las decisiones del MSC 85, con miras a ayudar a los Gobiernos Contratantes a cumplir sus obligaciones previstas en la regla V/19-1 y señaló que se debería examinar la posibilidad de llevar a cabo nuevas actividades de creación de capacidad tras haber concluido la mayoría de las pruebas de los centros de datos.

6.85 Durante el examen del proyecto de informe del Comité sobre este punto del orden del día (MSC 86/WP.12/Add.3), la delegación de Suecia sugirió en un principio una enmienda y posteriormente, tras examinar más a fondo esta cuestión, solicitó que se suprimiera parte de su intervención de las actas (véase el párrafo 6.19). En la parte 4 del anexo 30 se recogen las observaciones de la delegación de Turquía en relación con este tema.

7 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 13º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.1 El Comité aprobó en general el informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (DSC 13/20 y MSC 86/7) y adoptó las medidas indicadas a continuación, tras recordar que el MSC 85 ya había adoptado medidas en relación con las cuestiones urgentes derivadas del DSC 13.

Procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código IMSBC

7.2 Conforme a lo acordado por el Subcomité, el Comité aprobó el procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), según se indica a continuación:

- .1 las enmiendas al Código IMSBC podrán adoptarse cada dos años, de modo que puedan entrar en vigor el 1 de enero de los años impares, es decir, el 1 de enero de 2013, el 1 de enero de 2015 y así sucesivamente;
- .2 en los periodos de sesiones que se celebran en años pares, el Subcomité prepara y acepta propuestas de enmiendas elaboradas a partir de las propuestas formuladas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales;
- .3 las propuestas de enmienda al Código IMSBC acordadas de esa manera por el Subcomité son distribuidas por el Secretario General a todos los Miembros de la OMI y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) de dicho convenio, a fin de que las examine y adopte el Comité ampliado en su siguiente periodo de sesiones;
- .4 las propuestas de enmienda que pueda adoptar el Comité ampliado de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII vi) 2) bb) del Convenio SOLAS entrarán en vigor 18 meses después, es decir, el 1 de enero de un año impar;
- .5 un año antes de la fecha de entrada en vigor de las nuevas enmiendas, se invita a los Gobiernos a que las apliquen con carácter voluntario. Durante dicho periodo, se debería aceptar el transporte de cargas sólidas a granel regido por el Código IMSBC en vigor o bien por el Código que incorpore las nuevas enmiendas; y
- .6 la resolución MSC sobre la adopción de nuevas enmiendas al Código IMSBC debería incluir, en un párrafo de la parte dispositiva, una cláusula sobre el tratamiento antes mencionado del Código enmendado.

Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema de extinción de incendios por gas (MSC/Circ.1146)

7.3 El Comité recordó que el MSC 64 había decidido que era necesario facilitar a las Administraciones directrices relativas a las disposiciones de la regla II-2/10 del Convenio SOLAS por lo que respecta a las exenciones de las prescripciones relativas a los sistemas de extinción de

incendios, y que posteriormente había aprobado la circular MSC/Circ.671, en la que se facilitan las listas de las cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas (posteriormente revocada por la circular MSC/Circ.1146). Asimismo, el Comité, tomó nota de que estaba previsto que el Código IMSBC tuviera carácter obligatorio, y acordó que podría ser conveniente introducir mejoras en las listas mencionadas y encargó al Subcomité que examinara y que, cuando fuera necesario, enmendara la circular MSC/Circ.1146 en consecuencia.

Información sobre los reglamentos locales

7.4 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que una buena manera de distribuir información sobre los reglamentos locales es mantener dicha información en GISIS y publicar una circular MSC en la que se informe a las entidades de la disponibilidad de tal información en GISIS. Tras refrendar esta decisión, el Comité encargó al Subcomité que preparase el correspondiente proyecto de circular MSC con miras a su aprobación y pidió a la Secretaría que elaborase un módulo apropiado en GISIS para difundir la información.

Enmiendas al Código ESC

7.5 En relación con las enmiendas al Código ESC, el Comité tomó nota de que el Subcomité, tras examinar las cuestiones relacionadas con las dimensiones para el proyecto de los lugares de trinca, incluida la necesidad de realizar una evaluación formal de la seguridad adecuada, la aplicación de algunas partes de las Directrices a los buques nuevos y existentes, la necesidad de una definición de "buque nuevo", etc., había acordado examinar las cuestiones anteriormente mencionadas y otras cuestiones conexas en el DSC 14, al tratar el punto del orden del día titulado "Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas".

Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas

7.6 El Comité tomó nota de la observación del Subcomité de que tendrían que actualizarse las "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte" (MSC.1/Circ.1265), habida cuenta de las enmiendas al Código IMDG y que, en el contexto de este punto, quedaba pendiente la cuestión de la lucha contra las plagas de roedores en todos los tipos de buques. El Comité aceptó la propuesta del Subcomité de ampliar el plazo previsto para la ultimación de este punto a fin de concluir la labor sobre ambas cuestiones.

Enmiendas a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores

7.7 Tras tomar nota de los resultados del examen que efectuó el Subcomité acerca de las propuestas pertinentes relativas a las cantoneras, el Comité aprobó la circular CSC.1/Circ.137, "Enmiendas a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores".

Módulo del GISIS sobre los instrumentos de carácter no obligatorio y las recomendaciones

7.8 El Comité tomó nota de que, en relación con su instrucción de señalar los instrumentos de carácter no obligatorio respecto de los cuales debería recopilarse información sobre su implantación, el Subcomité apoyó la elaboración de un módulo del GISIS sobre los instrumentos y las recomendaciones de carácter no obligatorio, de cuya actualización se encargará la Secretaría.

8 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INFORME DEL 13º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (COMSAR 13/14 y MSC 86/8), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones

Examen del Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM)

8.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1310, que contiene el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) revisado.

Coordinadores de zonas NAVAREA

8.3 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que distribuya la circular COMSAR.1/Circ.44, que contiene la lista de coordinadores de zonas NAVAREA.

Orientaciones sobre los alertas de socorro

8.4 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que distribuyera la circular COMSAR.1/Circ.45, "Orientaciones sobre los alertas de socorro".

Cuestiones relacionadas con la UIT

Radios portátiles: "Clase H de LSD"

8.5 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmitiera una declaración de coordinación para la UIT y el CIRM sobre la propuesta de nueva "Clase H de LSD", que sería una radio LSD portátil destinada principalmente a alertas y comunicaciones de socorro.

Transmisores de búsqueda y salvamento del sistema de identificación automática (AIS-SART)

8.6 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de transmitir una declaración de coordinación a la UIT, la AISM, la CEI y el CIRM sobre los transmisores de búsqueda y salvamento del sistema de identificación automática (AIS-SART).

Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2011 (CMR-11)

8.7 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmitiera una declaración de coordinación a la UIT sobre el carácter reglamentario de las radiofrecuencias del SIA para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2011 (CMR-11).

8.8 El Comité encargó al NAV 55 que examinara las cuestiones relacionadas con el carácter de las frecuencias del SIA y asesorara al COMSAR 14 al respecto.

8.9 El Comité encargó también al DSC 14 que examinara la cuestión del seguimiento y la identificación de los contenedores de carga y asesorara al COMSAR 14 al respecto.

8.10 El Comité encargó asimismo al NAV 55 que examinara las posibles necesidades de espectro para la navegación electrónica en el futuro, y que asesorara al COMSAR 14 al respecto.

8.11 El Comité autorizó a la Secretaría a que transmitiera directamente al Grupo de trabajo 5B del UIT-R el proyecto de postura de la OMI, tras el COMSAR 14 pero antes de su aprobación por el MSC 87, a fin de informar a la UIT con suficiente antelación de la postura que adoptará la OMI en la CMR-11.

8.12 El Comité tomó nota de las cuestiones de importancia para los servicios marítimos incluidas en el orden del día de la CMR-11 y del anteproyecto pormenorizado de la postura de la OMI en relación con los puntos 1.2, 1.3, 1.5, 1.7, 1.9, 1.10, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.22, 1.23, 2, 4 y 8.2 del orden del día de la CMR-11.

8.13 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de transmitir una declaración de coordinación a la UIT sobre la implantación de la resolución 355 (CMR-07), relativa al Manual marítimo.

Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas

8.14 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de volver a constituir el Grupo mixto de expertos OMI/UIT, así como el mandato del Grupo y la celebración de una reunión del 23 al 25 de junio de 2009 en la sede de la OMI.

Servicios satelitarios

Lista de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat

8.15 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que publicara la circular COMSAR.1/Circ.47, "Lista actualizada de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat".

8.16 Tras observar que la información recogida en la circular COMSAR.1/Circ.47 es una actualización periódica de la información facilitada por Inmarsat, el Comité autorizó a la Secretaría a que revisara y publicara anualmente la circular COMSAR que contiene la lista de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat sin someterla previamente a la aprobación del Subcomité.

Cuestiones relacionadas con búsqueda y salvamento

Lista de los documentos y publicaciones de la OMI que deben tener los MRCC

8.17 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría a que publicara la circular SAR.7/Circ.9, "Lista de documentos y publicaciones que deben tener los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC)".

Posibilidad de que los servicios SAR soliciten y reciban información LRIT sobre determinados buques

8.18 El Comité tomó nota de que el COMSAR 13 había decidido invitar al MSC 86 a que encargase al Grupo especial sobre la LRIT que elaborara una propuesta sobre los cambios que procede introducir en las especificaciones técnicas del sistema LRIT, si es necesario, para posibilitar a los servicios SAR obtener información sobre determinados buques, que se recibiría no sólo para fines de búsqueda y salvamento de personas en peligro en el mar, según se establece actualmente en la regla V/19-1.12, sino también sobre determinados buques en caso de que se declare por ejemplo una fase de incertidumbre o de alerta, según se definen éstas en el Convenio SAR 1979.

8.19 El Comité tomó nota asimismo de que el Grupo de trabajo especial sobre la LRIT ya había examinado esta cuestión en su séptima reunión (MSC 86/6/1, sección 3.4.2 y anexo 6) y que había acordado informar al MSC 86 de la cuestión planteada por el COMSAR 13.

8.20 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT y a los Protocolos, y las enmiendas que procede introducir a la circular MSC.1/Circ.1297, elaborada por el Grupo de trabajo especial sobre la LRIT (MSC 86/6/1, anexo 6) y acordó que los servicios SAR deberían poder solicitar y recibir información LRIT en otros casos además de los definidos en la regla V/19-1.12 y también acordó decidir, en su próximo periodo de sesiones, la fecha a partir de la cual deberían implantarse dichas enmiendas (MSC 86/WP.6, párrafo 4.7).

Decimosexta reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

8.21 El Comité aprobó la celebración, y el mandato y el orden del día provisional, de la 16ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento. El Comité tomó nota de que la celebración de la 16ª reunión está prevista provisionalmente en Gales (Reino Unido) del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009.

Mensajes del SIA relacionados con la seguridad

8.22 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría a que publicara la circular COMSAR.1/Circ.46, "Mensajes del SIA relacionados con la seguridad".

AIS-EPIRB

8.23 El Comité tomó nota de la información facilitada con respecto al transmisor del sistema de identificación automática para las radiobalizas de localización de siniestros (AIS-EPIRB) en el marco de la propuesta de un nuevo punto del programa de trabajo que figura en el documento MSC 86/23/1 (Estados Unidos), y decidió examinarla más a fondo en relación con el punto 23 del orden del día (véase el párrafo 23.19).

Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR

8.24 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento había elaborado, en su 15ª reunión, celebrada en Canberra (Australia) del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2008, proyectos de enmiendas al Manual IAMSAR que posteriormente habían sido aprobados por el COMSAR 13.

8.25 De conformidad con los procedimientos estipulados en el anexo de la resolución A.894(21), y tras tomar nota de que la OACI había notificado que estaba de acuerdo en que las enmiendas propuestas se incorporaran al Manual IAMSAR, el Comité las aprobó, con miras a distribuirlas mediante la circular MSC.1/Circ.1311, y decidió que estas enmiendas empezarían a aplicarse el 1 de junio de 2010.

Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

8.26 El Comité tomó nota de que, tras examinar los resultados de las deliberaciones del FAL 35 con respecto a las medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar, el COMSAR 13 había acordado que sería prematuro remitir esta cuestión al Grupo de trabajo SAR dado que no se habían presentado documentos al respecto y, por tanto, también había convenido en:

- .1 tomar nota de los resultados del FAL 35;
- .2 informar de las conclusiones de los debates al FSI 17 y al MSC 86 para su examen; y
- .3 invitar a las partes interesadas a que presenten propuestas para su examen por el FSI 17, el MSC 86 y el COMSAR 14, según proceda, con objeto de poder avanzar en el debate sobre esta cuestión.

9 FORMACIÓN Y GUARDIA

Informe del 40º periodo de sesiones del Subcomité

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 40º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (STW 40/14 y MSC 86/9), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Formación de los representantes del buque en cuestiones de seguridad

9.2 El Comité tomó nota de las deliberaciones en curso del Subcomité respecto de la formación de los representantes del buque en cuestiones de seguridad (SSR) y de que el STW 40 había decidido esperar los resultados de la labor del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que está previsto que se reúna en el MEPC 59, con respecto a la posibilidad de incluir disposiciones sobre los SSR en el Código IGS, y que el MEPC 59 comunicaría directamente los resultados de las deliberaciones del Grupo sobre la cuestión, y su propia decisión, al STW 41, para que el Subcomité pueda examinar los correspondientes requisitos de formación para los SSR, si se estima necesario.

Examen general del Convenio y el Código de Formación

9.3 El Comité encargó al NAV 55 que:

- .1 examinara la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS, referente a llevar a bordo una lámpara de señales diurnas, y el anexo IV del Reglamento de Abordajes y el apéndice 1 del Código Internacional de Señales, en los que se prescribe que la señal de socorro SOS se envíe mediante una lámpara de señales, con el propósito de suprimir del Convenio de Formación los requisitos de formación relativos al envío de señales visuales por código Morse; y

- .2 teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios y la labor actual sobre la navegación electrónica, formulara una recomendación sobre la terminología genérica correcta para reemplazar los términos "Decca" y "Loran",

y asesorara al STW 41 y al Grupo de trabajo sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación, en su reunión interperiodos, a este respecto.

9.4 El Comité aprobó la celebración de una reunión especial interperiodos de dicho Grupo de trabajo para avanzar en el examen general del Convenio y el Código de Formación, con arreglo al mandato que figura en el anexo 4 del documento STW 40/14.

9.5 Por lo que respecta a la fecha de la celebración de esta reunión interperiodos, la delegación de Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que la reunión interperiodos propuesta debería celebrarse en septiembre de 2009, para que quede un cierto tiempo entre la reunión interperiodos y el STW 41. A su juicio, estos plazos facilitarían la labor de la Secretaría de preparar documentos refundidos que reflejen la situación actual de las enmiendas propuestas al Convenio y el Código de Formación, y permitirían que las delegaciones entablaran consultas con distintos expertos dentro de sus propias administraciones antes de examinar y aprobar los mejores textos finales posibles en el STW 41.

9.6 Tras un breve debate, el Comité aprobó la celebración de la reunión interperiodos del 7 al 11 de septiembre de 2009.

9.7 El Comité aprobó, en principio, el anteproyecto revisado de texto del Convenio y el Código de Formación, que figura en los anexos 1 a 3 del documento STW 40/14, elaborado por el Subcomité, y autorizó al STW 41 a que ultimara el proyecto revisado de texto de las enmiendas, con miras a que el Secretario General lo distribuya para su examen por la Conferencia diplomática.

9.8 El Comité, tras tomar nota de las consultas del Secretario General con el Director General de la UIT, y de que este último se había mostrado de acuerdo, pidió al Secretario General que tomara las medidas oportunas para convocar una conferencia diplomática en Filipinas en junio de 2010, a fin de adoptar las enmiendas al Convenio y al Código de Formación, a reserva de las decisiones que tomen el Consejo y la Asamblea sobre el presupuesto para el bienio 2010-2011.

9.9 El Comité también pidió al Secretario General que, una vez que el STW 41 ultime el texto de las enmiendas propuestas, lo distribuyera a la Conferencia para su examen, con miras a su adopción, y que publicara, en su momento, una nota verbal en la que se invite a enviar representantes a la Conferencia, junto con la demás documentación pertinente.

Examen de los Principios relativos a la dotación de seguridad

9.10 El Comité encargó al NAV 55 que examinara de forma preliminar el proyecto de la resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, que se recoge en el anexo 5 del documento STW 40/14. En este contexto, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 56 un punto titulado "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques" (véase el párrafo 23.24).

PREPARACIÓN DE INFORMES EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

Informe del Secretario General para el Comité

9.11 En la presentación de su informe (MSC 86/WP.2), el Secretario General comunicó al Comité que, al preparar los informes exigidos en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista establecida en virtud del párrafo 5 de dicha regla, y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. De conformidad con lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.796/Rev.1, cada informe comprendía lo siguiente:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos;
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo; y
- .4 una indicación de los aspectos que no son aplicables al Gobierno Contratante interesado.

9.12 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 86/WP.2 con objeto de confirmar si la información facilitada por los Gobiernos interesados demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

9.13 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó examinar individualmente el informe de cada una de las Partes a fin de:

- .1 determinar el alcance de la información evaluada por los paneles a partir del informe del Secretario General;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiriera aclaración;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo, a fin de verificar que se ajusta al informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que en todos los informes se refleja que se han seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por las Partes interesadas.

9.14 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada se habían seguido correctamente con respecto a las Partes en el Convenio de Formación incluidas en el informe del Secretario General, y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.1163/Rev.3 en consecuencia, y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.4.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DE LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

9.15 En la presentación de su informe (MSC 86/WP.2/Add.1), el Secretario General comunicó al Comité que, al preparar los informes exigidos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista establecida en virtud del párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC /Circ.797. De conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.997, cada informe comprendía lo siguiente:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos; y
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo.

9.16 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 86/WP.2/Add.1 con objeto de confirmar si la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación en virtud de la regla I/8 de dicho Convenio demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

9.17 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó examinar individualmente el informe de cada una de las Partes a fin de:

- .1 determinar el alcance de la información evaluada por los paneles utilizando el informe del Secretario General;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiriera aclaración;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo; y
- .4 confirmar que cada informe muestra que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por las Partes interesadas.

9.18 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de la información facilitada con respecto a ocho Partes en el Convenio de Formación, y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.1164/Rev.5 en consecuencia y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.6.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

9.19 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 86/9/1 y Add.1), y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.797/Rev.17 en consecuencia, y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.18.

¡HAZTE A LA MAR! – LANZAMIENTO DE UNA CAMPAÑA PARA CAPTAR NUEVOS MARINOS

9.20 La Secretaría (MSC 86/9/2) facilitó información al Comité sobre el lanzamiento de una campaña para captar nuevos marinos y conservar a los marinos en servicio en el sector del transporte marítimo, y sobre las iniciativas del Secretario General y la mesa redonda del sector, en colaboración con la ITF, para hacer frente a la presente escasez de gente de mar.

9.21 El observador de la ITF facilitó información sobre las actividades de un grupo de discusión de jóvenes marinos copatrocinado por INTERTANKO y la ITF. El grupo de discusión mantuvo una serie de conversaciones francas y espontáneas con el Secretario General y con varias partes interesadas sobre aspectos de actualidad a la hora de seguir una carrera en el mar.

9.22 El observador de la ICS, que intervino hablando también en nombre de la ISF, acogió con agrado el lanzamiento de la campaña "¡Hazte a la mar!" del Secretario General, que tiene por objeto poner de relieve en los Gobiernos y el sector la importancia de garantizar la disponibilidad de un número adecuado de marinos con formación de alto nivel. A tal efecto, informó al Comité de que la mesa redonda de asociaciones internacionales del sector marítimo, integrada por ICS, ISF, INTERTANKO, INTERCARGO y BIMCO, estaba elaborando una estrategia para apoyar esta iniciativa, que abarcará los siguientes aspectos:

- .1 contratación;
- .2 educación y formación;
- .3 alojamiento e instalaciones a bordo;
- .4 restricciones sobre el movimiento de las tripulaciones; y
- .5 trato justo de la gente de mar en casos de accidentes marítimos.

Los pormenores de esta estrategia se comunicarán en el próximo periodo de sesiones del Comité. Además, en apoyo de la campaña, la ISF ha realizado una película internacional en la cual se explican a los jóvenes las carreras de la marina mercante y se hace hincapié en que el trabajo marítimo puede ser una vía para desarrollar una carrera profesional interesante a lo largo de toda una vida; esta película se distribuyó gratuitamente a escala internacional como complemento de los esfuerzos de promoción de las asociaciones nacionales de armadores de buques en los distintos países. El observador de la ICS también informó de que esta película se encuentra a disposición de todos los delegados, en formato DVD y en todos los idiomas oficiales de la Organización, en la Sección de Documentos de la Organización.

9.23 La delegación de la India manifestó su agradecimiento por los esfuerzos del Secretario General y facilitó información sobre las iniciativas que había adoptado su país para promover las carreras en la marina mercante. Entre ellas cabe destacar:

- .1 la vinculación de la formación de todas las categorías de oficiales a títulos oficiales, para facilitar la transición de los marinos de una carrera en el mar a una carrera en tierra;
- .2 conceder los beneficios fiscales del plan de arqueo solamente en los casos en los que los armadores ofrezcan plazas de formación a bordo (con una proporción

de 1,5 alumnos por cada 10 marinos empleados con arreglo al documento sobre la dotación de seguridad);

- .3 establecer cursos de transición para el paso de marinero a oficial, ya que en la actualidad hay un excedente de marineros; y
- .4 la Universidad Marítima de la India ha establecido cursos especialmente ideados para ayudar a los marinos a encontrar oportunidades de empleo en tierra.

Además, señaló que, en su opinión, aún era posible incrementar el número de alumnos que se gradúan de las instituciones de formación, pero que la limitación más importante radicaba en la escasez de plazas de formación a bordo.

9.24 El observador de la OIT se mostró de acuerdo en que la campaña, lanzada conjuntamente por la OMI, la OIT y los socios del sector, era una iniciativa excelente que llegaba en el momento oportuno. También observó que, para atraer nuevos candidatos y conservar a los marinos existentes en servicio, era necesario establecer buenas condiciones de trabajo. En este contexto, destacó que, a su juicio, la ratificación y aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 no sólo permitiría mejorar la protección jurídica de la gente de mar, sino que también transmitiría un mensaje importante a la gente de mar y a los futuros candidatos de que todos los que tienen alguna conexión con el sector marítimo tienen la firme intención de ofrecerles unas condiciones de trabajo favorables. A este respecto, agradeció al Secretario General por sus esfuerzos para alentar a los Gobiernos Miembros a ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 lo antes posible.

9.25 Las delegaciones de Malta e Italia valoraron los esfuerzos de la India de establecer un vínculo entre la formación de todas las categorías de oficiales y la titulación oficial. En su opinión, se trata de un elemento importante que animará a los jóvenes a dedicarse a carreras en el sector marítimo. No obstante, en su opinión, es necesario ir más allá y establecer una equivalencia entre los certificados de competencia de los actuales capitanes y jefes de máquinas y concederles títulos que puedan ayudarlos a encontrar trabajo en tierra.

9.26 Las delegaciones de Nigeria y el Japón informaron al Comité de los pasos que han dado sus Gobiernos para fomentar el trabajo marítimo entre los jóvenes graduados para asegurar un suministro estable y constante de marinos. En este contexto, destacaron que desearían presentar información más detallada sobre las actividades que han realizado en apoyo de los objetivos de esta campaña en el próximo periodo de sesiones del Comité.

9.27 La delegación de Kenya instó a los armadores a que ofrecieran más plazas de formación a bordo para los candidatos de países en desarrollo que han cursado la formación previa al embarco pero que carecen de oportunidades para completar su formación obligatoria a bordo.

9.28 Tras un cierto debate, el Comité acogió con satisfacción la información facilitada por la Secretaría (MSC 86/9/2) sobre el lanzamiento de una campaña para captar nuevos marinos y conservar a los marinos en servicio en el mar, y encomió los esfuerzos realizados por el Secretario General y la mesa redonda del sector, en colaboración con la ITF, para hacer frente a la actual escasez de marinos. En este contexto, el Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que facilitaran información sobre las actividades que hayan realizado o tengan intención de realizar en apoyo de los objetivos de esta campaña, con miras a que el intercambio de opiniones sobre los elementos que constituyan las mejores prácticas, los ejemplos positivos y la experiencia útil adquirida en una parte del mundo pueda redundar en beneficio de las actividades que desarrollen otros países.

10 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

INFORME DEL 53º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

10.1 El Comité aprobó en general el informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 53/23 y Add.1 y MSC 86/10) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Criterios de eficacia y ensayo y verificación de los concentrados de espuma para los sistemas fijos de extinción de incendios

10.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1312, "Directrices revisadas para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios".

Código SSCI – asuntos conexos

Enmiendas al Código SSCI

10.3 El Comité aprobó:

- .1 el proyecto de enmiendas al capítulo 1 del Código SSCI a fin de aclarar que las enmiendas al Código relacionadas con la estructura del buque y adoptadas después del 1 de julio de 2002 deberían, salvo indicación contraria, aplicarse únicamente a los buques construidos en la fecha en que las enmiendas entren en vigor o posteriormente;
- .2 el proyecto de enmiendas al capítulo 10 del Código SSCI por lo que respecta a los sistemas de detección de humo por extracción de muestras; y
- .3 el proyecto de nuevo capítulo 16 del Código SSCI sobre las cuestiones relacionadas con los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos,

que figuran en el anexo 7, y pidió al Secretario General que distribuya las enmiendas propuestas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen con miras a adoptarlo durante el MSC 87.

Aplicación del capítulo 5 del Código SSCI revisado

10.4 El Comité examinó el proyecto de orientaciones sobre la aplicación del capítulo 5 revisado del Código SSCI, enmendado mediante la resolución MSC.206(81), y dio instrucciones al Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, constituido bajo el punto 3 del orden del día, de que también examinara las cuestiones relacionadas con el alcance de la aplicación de las enmiendas al Código SSCI adoptadas mediante la resolución MSC.217(82) (véanse también los párrafos 3.18 y 3.19.2).

10.5 El Comité examinó la parte del informe del Grupo de redacción (MSC 86/WP.4) relacionada con este punto y tomó nota de que el Grupo había reconocido que serían necesarias ligeras modificaciones al proyecto de orientaciones (y, de hecho, las había elaborado), a fin de

aclarar el alcance de la aplicación de las enmiendas al Código SSCI adoptadas mediante las resoluciones MSC.206(81) y MSC.217(82), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1313, que contiene las Orientaciones para la aplicación de los capítulos 4 a 7 y 9 del Código SSCI, enmendadas por las resoluciones MSC.206(81) y MSC.217(82).

Capacidad de las bombas contra incendios de emergencia

10.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1314 sobre la aplicación de la regla II-2/10 del Convenio SOLAS y el capítulo 12 del Código SSCI en relación con la capacidad de las bombas contra incendios de emergencia, a fin de aclarar la aplicación de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS por lo que respecta a determinar la capacidad de las bombas contra incendios de emergencia cuando éstas se disponen para proporcionar servicios adicionales más allá de los servicios básicos prescritos en el Código SSCI.

Enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS

10.7 El Comité adoptó la resolución MSC.284(86), que contiene las Enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS (resolución A.800(19)), la cual figura en el anexo 8, y en la cual se aclara la aplicación de las enmiendas a las Directrices revisadas adoptadas mediante la resolución MSC.265(84).

Sistemas fijos de extinción de incendios a base de polvo químico seco para la protección de los buques que transportan gases licuados a granel

10.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1315, que contiene las Directrices para la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de polvo químico seco para la protección de buques que transportan gases licuados a granel.

Valores NOAEL y LOAEL para los agentes de extinción de incendios a base de hidrocarburos halogenados

10.9 Tras aceptar una pequeña modificación, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1316, que contiene las Directrices sobre la determinación de los valores del nivel sin efecto adverso observado (NOAEL) y del nivel más bajo con efecto adverso observado (LOAEL) para los agentes de extinción de incendios basados en hidrocarburos halogenados, a los que se hace referencia en la circular MSC.1/Circ.1267, "Enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por gas, equivalentes a los indicados en el Convenio SOLAS 1974 para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (MSC/Circ.848)".

Explosión de la maqueta de una máquina durante una prueba

10.10 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de aprobar y publicar la circular FP.1/Circ.38, "Explosión de la maqueta de una máquina durante una prueba", a raíz de la explosión de la maqueta de una máquina ocurrida durante una prueba con un sistema de extinción de incendios a base de agua realizada de conformidad con las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (MSC/Circ.1165).

Aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga

10.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1317, "Aplicación de las aprobaciones actuales de conformidad con las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes a los indicados en el Convenio SOLAS 1974, para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (MSC/Circ.848)".

Mantenimiento e inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico

10.12 El Comité examinó una propuesta de la delegación de Suecia de introducir modificaciones en el proyecto de directrices sobre el mantenimiento e inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico (FP 53/23, anexo 12), y acordó introducir ligeras modificaciones en el párrafo 6.1 del proyecto de directrices elaborado por el Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (MSC 86/WP.4, anexo 6). En relación con el intervalo de pruebas periódico mencionado en el párrafo 6.1.2 del proyecto de directrices, el Comité decidió que el Subcomité debería continuar examinando esta cuestión e invitó a Suecia a que presentara observaciones al FP 54. A pesar de lo que antecede y teniendo en cuenta las opiniones expresadas en el sentido de que el proyecto de directrices podría aprobarse durante el presente periodo de sesiones sin que ello afecte negativamente a dicho intervalo periódico de pruebas, examinado y acordado por el FP 53, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1318, "Directrices para el mantenimiento y la inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico".

Evaluación de la resistencia al fuego y aprobación de puertas contraincendios de grandes dimensiones

10.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1319, "Recomendación para la evaluación de la resistencia al fuego y la aprobación de puertas contraincendios de grandes dimensiones".

Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010)

10.14 Al examinar el proyecto de código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas de que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales no habían tenido tiempo suficiente para examinar el proyecto de código en detalle a fin de verificar la exactitud de su contenido técnico. En este contexto, el Comité también tomó nota de las observaciones realizadas por el Presidente del Subcomité de que está previsto que el FP 54 se celebre en abril de 2010, un mes antes del MSC 87, y de que el FP 54 había acordado constituir un Grupo de redacción para examinar el proyecto de código a fin de introducir las correcciones de redacción que proceda y que, en su opinión, resultará difícil examinar, preparar y presentar el documento completo, incluidos los aspectos técnicos, al MSC 87.

10.15 A luz de lo anterior, el Comité acordó invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten observaciones sobre el proyecto de código PEF 2010 al FP 54 y que el MSC 87 examinará el proyecto de código elaborado por el FP 53 (FP 53/23/Add.1, anexo 14), así como las modificaciones al proyecto de código elaboradas en el FP 54, con miras a su aprobación y posterior adopción durante el MSC 88.

Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

10.16 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS (cuyo texto figura en el anexo 9), el cual conferirá carácter obligatorio al citado Código PEF 2010, y pidió al Secretario General que distribuya las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que se examinen con miras a su adopción en el MSC 88, junto con la adopción del proyecto de código.

Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación

10.17 El Comité recordó que había encargado a los subcomités FP, BLG y DE que examinaran las cuestiones relativas a las medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros nuevos que transporten cargas con un bajo punto de inflamación, y tomó nota de que el Subcomité:

- .1 había acordado que debían instalarse sistemas de gas inerte en los petroleros nuevos de peso muerto inferior a 20 000 toneladas y que era necesario seguir examinando la necesidad de aplicar un límite inferior basándose en las actuales propuestas de [8 000] [6 000] [4 000] toneladas de peso muerto, tras reconocer que dichas prescripciones podrían introducirse mediante la modificación adecuada de las disposiciones de la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS;
- .2 había acordado que debían elaborarse prescripciones para la instalación de sistemas de gas inerte en los quimiqueros nuevos y que, dado que los quimiqueros presentaban problemas mucho más complejos que los petroleros, quizá fuera necesario elaborar prescripciones distintas para ellos, lo cual requeriría introducir modificaciones a la regla II-2/4.5.5.2 del Convenio SOLAS;
- .3 había llegado a la conclusión de que era necesario seguir debatiendo intensamente esta cuestión durante dos periodos de sesiones más y, por consiguiente, invitó al MSC a que ampliara hasta 2011 el plazo de ultimación de este punto del programa de trabajo; y
- .4 había invitado a los Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al FP 54 propuestas sobre enmiendas concretas a los instrumentos pertinentes de la OMI y cualquier otra información relacionada con esta cuestión.

10.18 A la luz de lo anterior, el Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de las Islas Cook de que el Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos (MAIIF), en cuyo programa de trabajo hay un punto permanente sobre la cuestión de las muertes en los espacios cerrados, presentaría un informe al Subcomité FSI y que, en su opinión, los resultados de esta labor deberían ser también examinados por el Subcomité FP, ya que el tema está relacionado con la labor de este Subcomité (véase también el párrafo 13.22).

Desagüe del agua de los sistemas de lucha contra incendios de los espacios para vehículos y espacios de carga rodada cerrados y de los espacios de categoría especial en los buques de pasaje y de carga

10.19 En el contexto de este punto del orden del día, el Comité examinó el documento MSC 86/10/1 (Panamá), el cual contiene información sobre cuestiones relativas a la eficacia de los sistemas de desagüe en los espacios para vehículos y espacios de carga rodada

cerrados y en los espacios de categoría especial, y se mostró de acuerdo con introducir modificaciones a las fórmulas que figuran en los párrafos 3.1.4.1 y 3.1.4.2 del proyecto de directrices.

10.20 Posteriormente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1320, "Directrices para el desagüe del agua de los sistemas de lucha contra incendios de los espacios para vehículos y espacios de carga rodada cerrados y de los espacios de categoría especial en los buques de pasaje y de carga", para ayudar a las Administraciones en la implantación de las enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS adoptadas mediante la resolución MSC.256(84).

Medidas para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga

10.21 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1321, "Directrices sobre medidas para evitar los incendios en las cámaras de máquinas y en las cámaras de bombas de carga".

Seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques

10.22 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado los capítulos II y III del proyecto de directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques, en relación con la protección contra incendios, para remitirlos al Subcomité BLG a fines de coordinación.

Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS

10.23 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1322, "Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS".

Enmiendas a la regla II-2/4.5.7 del Convenio SOLAS

10.24 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.5.7 del Convenio SOLAS, cuyo texto figura en el anexo 9, en relación con la medición y detección de los gases, y pidió al Secretario General que distribuya las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que se examinen con miras a su adopción durante el MSC 87.

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

10.25 El Comité tomó nota de los resultados del examen realizado por el Subcomité de las cuestiones relativas a los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio.

Enmiendas al Código MODU

10.26 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado el proyecto de enmiendas al Código MODU por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la protección contra incendios, a fin de remitirlas al Subcomité DE a fines de coordinación.

Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta

10.27 El Comité tomó nota de que el Subcomité se había mostrado de acuerdo con las disposiciones del proyecto de recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 m y los buques pesqueros sin cubierta, en relación con las disposiciones generales y la seguridad contra incendios, a fin de remitirlas al Subcomité SLF a fines de coordinación.

Incendio a bordo del buque de carga de transbordo rodado "Und Adriyatik"

10.28 La delegación de Turquía manifestó su agradecimiento por el examen realizado por los subcomités FSI y FP de las conclusiones preliminares de una investigación sobre el suceso marítimo relacionado con el reciente incendio (febrero de 2008) a bordo del buque de carga rodada **Und Adriyatik**, de pabellón de Turquía, y el plan sobre el modo de proceder adoptado por el FSI 16. La delegación también informó al Comité de que se había ultimado la investigación y de que el informe completo estaba disponible en versión impresa y a través de GISIS, a fin de que todos los órganos pertinentes de la OMI puedan tener debidamente en cuenta sus conclusiones definitivas.

11 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

INFORME DEL 13º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ BLG

Generalidades

11.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del 13º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (BLG 13/18 y MSC 86/11) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

Prohibición de las operaciones de mezclas a bordo efectuadas en el mar

11.2 Tras examinar los resultados del Subcomité relativos a las cuestiones relacionadas con las mezclas a bordo efectuadas en el mar, el Comité acordó que dicha práctica debería prohibirse y que se deberían elaborar disposiciones obligatorias. Mientras tanto, tras examinar la recomendación del Subcomité de que el MSC y el MEPC deberían plantearse la conveniencia de distribuir una circular MSC-MEPC sobre la prohibición de las operaciones de mezclas a bordo efectuadas en el mar, el Comité examinó la propuesta del Grupo oficioso (MSC 86/WP.15) y, tras convenir poner entre corchetes la expresión "durante las travesías en el mar" y añadir la expresión "[en el mar]" aprobó, a reserva de que el MEPC adopte la misma decisión al respecto, un proyecto de circular MSC-MEPC sobre la prohibición de las operaciones de mezclas a bordo efectuadas en el mar, cuyo texto figura en el anexo 10.

Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques

11.3 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado la elaboración de las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques y que había iniciado la labor sobre la elaboración del Código internacional para la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques (Código IGF), y adoptó la resolución MSC.285(86), "Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques", cuyo texto figura en el anexo 11.

Nota a pie de página de la regla II-1/26 del Convenio SOLAS

11.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité, tras ultimar las Directrices provisionales mencionadas en el párrafo 11.3, había aceptado la nota a pie de página de la regla II-1/26 del Convenio SOLAS y había pedido a la Secretaría que la insertara en la próxima edición refundida de la publicación del Convenio SOLAS.

Interpretaciones unificadas del Código CIQ

11.5 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado, con miras a su aprobación por el Comité, el proyecto de interpretaciones unificadas de los párrafos 11.1.1.3 y 11.1.1.4 del Código CIQ en aras de la uniformidad para la aplicación de las reglas II-2/10.2, 10.4 y 10.5 del Convenio SOLAS a los buques de carga de arqueo bruto entre 500 y 2 000 y a los quimiqueros de arqueo bruto entre 500 y 2 000, y aprobó la circular MSC.1/Circ.1323, "Interpretaciones unificadas del Código CIQ".

Recomendaciones relativas a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas de hidrocarburos que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el combustible líquido para usos marinos

11.6 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC, "Recomendaciones relativas a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas de hidrocarburos que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el combustible líquido", recogido en el anexo 12 del documento BLG 13/18 y en el documento MSC 86/WP.16 (Secretaría) y, tras decidir introducir en el proyecto de resolución las siguientes modificaciones:

- .1 sustituir, en el párrafo 2 de la parte dispositiva, las palabras "[fecha de adopción]" por "1 de julio de 2009";
- .2 añadir el siguiente nuevo párrafo 3 en la parte dispositiva:

"3. INSTA ASIMISMO a los Gobiernos a que den instrucciones a sus funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto de que, a partir del 1 de julio de 2009, acepten las MSDS que se ajusten a las recomendaciones adoptadas mediante esta resolución en lugar de las que se ajusten a las recomendaciones adoptadas mediante la resolución MSC.150(77); y"; y
- .3 sustituir el actual párrafo 3 de la parte dispositiva por el siguiente:

"4. REVOCA la resolución MSC.150(77) con efecto a partir del 1 de julio de 2009.",

adoptó la resolución MSC.286(86), "Recomendaciones relativas a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas de hidrocarburos que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el combustible líquido", recogida en el anexo 12.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH

11.7 El Comité aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2010 a reserva de que el MEPC 59 adopte la misma decisión al respecto,.

Enmiendas a las Normas revisadas para el proyecto, la prueba y el emplazamiento de los dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga de los buques tanque (circular MSC/Circ.677)

11.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1324, "Enmiendas a las Normas revisadas para el proyecto, la prueba y el emplazamiento de los dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga de los buques tanque (circular MSC/Circ.677)".

Información que falta sobre los grupos de aparatos en la columna i" del capítulo 17 del Código CIQ

11.9 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1325, "Información que falta sobre los grupos de aparatos en la columna i" del capítulo 17 del Código CIQ".

12 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 52º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que le fueron remitidas (MSC 86/12) y que derivan del 52º periodo de sesiones del Subcomité DE (DE 52/21 y DE 52/21/Add.1) y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes. El Comité tomó nota de que, aparte de las cuestiones urgentes acordadas por el MSC 85 con miras a que sean examinadas durante el presente periodo de sesiones, el Subcomité también lo había invitado a que examinara, con carácter de urgencia, las enmiendas a la resolución A.744(18), las cuestiones relacionadas con la compatibilidad de los dispositivos de salvamento, las normas de prueba para la ampliación del intervalo entre servicios de las balsas salvavidas inflables y las Directrices para los buques que naveguen en aguas polares.

Enmiendas a las Directrices ESP (resolución A.744(18))

12.2 El Comité tomó nota de las novedades con respecto a las enmiendas a las Directrices ESP (resolución A.744(18)), en particular la decisión del Subcomité de mantener la estructura de las Directrices tan armonizada como sea posible con la serie Z10 de la IACS con objeto de que las Directrices sean siendo sencillas y fáciles de utilizar. El Comité tomó nota además de la petición de extender el plazo previsto de terminación de los trabajos correspondientes a este punto, que fue examinada bajo el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

Código de Alertas e Indicadores, 2009

12.3 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC adopte una decisión en el mismo sentido, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código de Alertas e Indicadores, 2009, cuyo texto figura en el anexo 13, a fin de remitirlo al vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción.

Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009

12.4 El Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009, preparado por el Subcomité, junto con el documento MSC 86/12/3 (IADC), formuló observaciones sobre dicho proyecto de código, y tras deliberar:

- .1 no aceptó las modificaciones propuestas a las secciones 3.7.9 y 3.7.15 del proyecto de código; se argumentó que esta cuestión está adecuadamente tratada en las prescripciones pertinentes del Código de Estabilidad sin Avería, 2008; y
- .2 acordó que se añada en la sección 14 del proyecto de código un nuevo párrafo correspondiente a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales; y
- .3 respecto a la actualización propuesta de hacer referencia al Código MODU, 2009, en el Código de Estabilidad sin Avería, 2008, y de que las disposiciones del primero se reflejen en éste último, se remitió la cuestión al SLF 52 para que éste la examine y asesore al Comité, según proceda.

12.5 Posteriormente, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009, cuyo texto figura en el anexo 14, a fin de remitirlo al vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción.

12.6 En este contexto, el Comité tomó nota de la justificación preparada por el Subcomité para introducir un nuevo punto del programa de trabajo titulado "Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros en el Convenio SOLAS y en el Código MODU" y acordó examinarla bajo el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 23.39).

Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

Orientaciones sobre la puesta a flote de botes salvavidas durante los ejercicios de abandono del buque

12.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1326, con una aclaración de la regla III/19 del Convenio SOLAS, que proporciona orientaciones sobre la puesta a flote de los botes salvavidas durante los ejercicios de abandono del buque.

Nuevas prescripciones relativas a los mecanismos de suelta con carga y el peso supuesto de las personas que deberá utilizarse para las balsas salvavidas

12.8 El Comité aprobó sendos proyectos de enmiendas:

- .1 al Código IDS, consistente en nuevas prescripciones relativas a los mecanismos de suelta con carga y el peso supuesto de las personas que deberá utilizarse para las balsas salvavidas, cuyo texto figura en el anexo 15; y
- .2 al capítulo III del Convenio SOLAS en relación con la sustitución de los mecanismos de suelta con carga existentes, cuyo texto figura en el anexo 16,

y pidió al Secretario General que los distribuya, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para someterlos al examen del MSC 87, con miras a su adopción.

12.9 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), cuyo texto figura en el anexo 17, en lo referente al aumento del peso supuesto de las personas que deberá utilizarse para los dispositivos de supervivencia, con vistas a su adopción por el MSC 87, junto con las enmiendas conexas al Código IDS, a las que se hace referencia en el párrafo 12.8.1.

Instalación y utilización de los dispositivos de prevención de caídas

12.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1327, "Directrices para la instalación y utilización de los dispositivos de prevención de caídas".

Revisión y situación actual de la circular MSC.1/Circ.1206

12.11 El Comité examinó el documento MSC 86/12/5 (Dominica, Islas Cook, Islas Marshall, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF), en el que se presenta una incongruencia encontrada entre la redacción del proyecto de enmienda al párrafo 1.1 y el párrafo existente 2.3 del apéndice del anexo 1 de la circular MSC.1/Circ.1206 y, a los efectos de corregirla, propuso suprimir el párrafo 2.3, dado que es una duplicación del proyecto de enmienda al párrafo 1.1.

12.12 Tras deliberar, el Comité remitió la cuestión al Grupo de redacción sobre enmiendas a instrumentos obligatorios y, tras examinar la recomendación del Grupo (MSC 86/WP.4), acordó aprobar que se suprima el párrafo 2.3 del apéndice del anexo 1 del proyecto de circular revisada y aprobó la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 sobre medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, tomando nota de que reemplazará a la circular MSC.1/Circ.1206 y de que podría ser enmendada nuevamente, según los resultados del DE 53 (véase también el párrafo 12.16).

12.13 En el transcurso de las deliberaciones sobre la situación de la circular, el Comité examinó los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/12/1 (Noruega), en el que se expresa la opinión de que los avances logrados en el establecimiento de la cobertura mundial de los servicios de mantenimiento de los botes por parte de los fabricantes (DE 52/6), la elaboración de la circular MSC.1/Circ.1277 (Recomendación provisional sobre las condiciones para la autorización de los proveedores de servicios de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los aparejos de suelta con carga) y las últimas enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1206 han solucionado la mayoría de los problemas planteados en relación con la obligatoriedad de dicha circular y, por lo tanto, se propone que se encargue al Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque que elabore las enmiendas necesarias al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 y posiblemente también a algunas de las que se recogen en la circular MSC.1/Circ.1277; y
- .2 MSC 86/12/2 (ICS), en el que se opina que la asignación de carácter obligatorio a la circular MSC.1/Circ.1206 sigue sin estar plenamente justificada, y que no se cumplen las condiciones previas acordadas por el Comité para seguir examinando dicha asignación, es decir, no ha progresado lo suficiente ni el establecimiento de

una cobertura mundial oportuna de proveedores adecuados de servicios, ni la información sobre la disponibilidad de formación destinada a la titulación del personal de servicio y, en consecuencia, se propone que debería confirmarse el carácter de recomendación a largo plazo de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1.

12.14 El Comité recordó que, tras reconocer, en su 82º periodo de sesiones (MSC 82/24, párrafo 10.6) las dificultades existentes para implantar las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206 (relacionadas principalmente con la formación y titulación del personal de servicio a cargo del fabricante, y la cobertura geográfica adecuada de la representación de los fabricantes) y, si bien manifestó apoyo por el principio de conferir carácter obligatorio a todas las disposiciones o parte de ellas tras resolver dichas dificultades, acordó mantener, por el momento, el carácter no obligatorio de la circular, pero, al mismo tiempo, acordó remitir la cuestión al Subcomité DE para que la examine en detalle y le brinde asesoramiento, de manera de que la decisión definitiva del Comité sobre este asunto se haga efectiva, a más tardar, en 2010.

12.15 Durante las deliberaciones que siguieron se puso de manifiesto que en el Comité había opiniones divergentes. Varias delegaciones declararon que, si bien apoyaban la circular en principio, no podían aceptar la propuesta de conferirle carácter obligatorio en esta etapa, dado que no se habían cumplido las condiciones de tal aplicación obligatoria, especialmente en lo que respecta a la cobertura mundial de servicio de fabricantes de botes salvavidas y a la formación y titulación del personal de servicio y los proveedores independientes de servicios a cargo de los fabricantes. Otras delegaciones apoyaron la aplicación obligatoria de la circular, declarando a este respecto que los fabricantes tendrían un incentivo para mejorar dicha cobertura, formación y titulación del personal de servicio.

12.16 Tras las deliberaciones y habiendo tomado nota de que el punto sobre "Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas" permanecerá en el orden del día del DE 53, el Comité encargó al Subcomité DE que elaborara un programa y reseñara las medidas necesarias para conferir carácter obligatorio total o parcial a la circular, teniendo en cuenta los documentos MSC 86/12/1 y MSC 86/12/2, y también invitó a que se presentaran ponencias al DE 53 para abordar las cuestiones que estaban obstaculizando la aplicación obligatoria de las disposiciones de la circular. En este contexto, el Comité tomó nota de una propuesta presentada por la delegación de China para enmendar el párrafo 9 del anexo 1 de la circular, e invitó a la delegación a que presentara una propuesta pertinente al DE 53.

12.17 La delegación de Cuba no pudo dar su conformidad a la propuesta de conferir carácter obligatorio a la circular y estimó que el DE 53 debería examinar el factor costo-beneficio de la implantación de las medidas por los países en desarrollo antes de presentar una propuesta en firme al próximo periodo de sesiones del Comité.

Directrices para la aprobación de las balsas salvavidas inflables sujetas a intervalos entre servicios ampliados que no excedan de 30 meses

12.18 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1328, "Directrices para la aprobación de las balsas salvavidas inflables sujetas a intervalos entre servicios ampliados que no excedan de 30 meses".

12.19 El observador de la ILAMA hizo referencia a las disposiciones de las directrices antedichas que establecen que a los componentes que tienen fechas de caducidad les deberá quedar suficiente vida útil para cumplir el periodo completo de servicio para las balsas salvavidas, y reiteró la propuesta de ILAMA, formulada durante el DE 52, de enmendar, según proceda, la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18)). A su juicio, dicha recomendación es imperfecta, y hasta posiblemente ilegal, para todos los "elementos con fecha de caducidad" de las juntas estancas de las balsas salvavidas que actualmente son sujetas a un servicio anual. De hecho, la Recomendación permite expresamente que las estaciones de servicio continúen utilizando los elementos con fecha de caducidad durante otro periodo de 12 meses, con lo cual, en el momento de efectuar el siguiente servicio, se estarían utilizando elementos más de seis meses después de su vencimiento. También señaló que, alegando obligaciones operacionales, los propietarios de buques pueden solicitar la postergación del servicio siguiente de sus balsas salvavidas durante un periodo de cinco meses y que, como esta ampliación suele concederse en la mayoría de los casos, serían concebibles casos en los que, en el momento del servicio, se sigan utilizando elementos que llevan 11 meses vencidos. Declaró además que los fabricantes de la ILAMA que fijan fecha de caducidad para sus productos estaban consternados ante una situación en la que se ignoran fechas de vencimiento aprobadas y declaradas. Propone por ello que se suprima o enmiende tan pronto como sea posible el párrafo 5.11 de la Recomendación. Subrayó que, en caso de litigio, los fabricantes del ILAMA son muy conscientes de que los supervivientes en las balsas salvavidas en el mar podrían perecer debido a desperfectos o fallos de un equipo de seguridad vencido, tales como dispositivos pirotécnicos o luces direccionales, particularmente durante la noche, y sostienen que la responsabilidad no es de los fabricantes de productos con fecha de caducidad, dado que éstos indican claramente las fechas de vencimiento de sus productos, cifras a las que llegan gracias a años de experiencia y a la realización de pruebas basadas en normas muy estrictas de la OMI. En consecuencia, el observador pidió que este problema se presente al examen del Comité, en cuyo seno quizá pueda resolverse esta anomalía.

12.20 Tras tomar nota de que varias delegaciones compartían la inquietud expresada, el Comité invitó a la ILAMA a que presentara una propuesta para incluir un punto pertinente en el programa de trabajo, patrocinado por un Gobierno Miembro, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo.

Directrices para los buques que naveguen en aguas polares

12.21 El Comité estudió el proyecto de directrices para los buques que naveguen en aguas polares, y debatió el documento MSC 86/WP.13 (Secretaría), en el que se proporcionan nuevos mapas mejorados para la aplicación de las Directrices a la máxima extensión de las aguas árticas y antárticas (figuras 1 y 2 de la sección "Guía" de las Directrices), preparadas con la ayuda esencial de los expertos de *Transport Canada*, y también se proponen los cambios que procede introducir al párrafo G-3.3, que trata de la definición geográfica de "aguas árticas". El Comité aprobó la sustitución de los mapas y las modificaciones propuestas al párrafo G-3.3 del proyecto de directrices.

12.22 El Comité aprobó seguidamente, a reserva de que el MEPC adopte una decisión similar, el proyecto de resolución de la Asamblea mediante el cual se aprueban las Directrices para los buques que naveguen en aguas polares, cuyo texto figura en el anexo 18, para presentarlo a la Asamblea con miras a adoptarlo en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

12.23 En el contexto de este punto, el Comité tomó nota de la justificación preparada por el Subcomité para la introducción de un nuevo punto del programa de trabajo titulado "Elaboración de un código para los buques que naveguen en aguas polares", teniendo en cuenta que el Subcomité necesitaría consultar al MEPC sobre cuestiones ambientales. El Comité también tomó nota del documento MSC 86/12/4 (Reino Unido), en el que se apoya la inclusión de dicho nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité y acordó examinar la cuestión bajo el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo), cuando se debata una propuesta pertinente de Estados Unidos, Dinamarca y Noruega (MSC 86/23/9) (véanse los párrafos 23.32 a 23.34).

Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad

12.24 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1329, "Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad".

Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores

12.25 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1330, "Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores".

Nueva regla del Convenio SOLAS sobre la protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos

12.26 El Comité aprobó el proyecto de nueva regla del Convenio SOLAS sobre la protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, cuyo texto figura en el anexo 19, y pidió al Secretario General que distribuya el proyecto de nueva regla del Convenio SOLAS, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que lo examine el MSC 87 con miras a su adopción junto con las normas de funcionamiento conexas a las que se hace referencia en el párrafo 12.27.

12.27 A este respecto, el Comité tomó nota de que el Subcomité había acordado ultimar durante el DE 53 el proyecto de norma de funcionamiento para los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos y el proyecto de norma de funcionamiento para medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, para que puedan ser adoptados durante el MSC 87, junto con el proyecto de nueva regla del Convenio SOLAS sobre protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (véase el párrafo 12.26) y conferirles carácter obligatorio.

Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta

12.28 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado las modificaciones del proyecto de recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta, a fin de remitirlas al Subcomité SLF, en su 52º periodo de sesiones, para que se adopten las medidas que se estimen oportunas.

Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de las escalas reales y las planchas de desembarco

12.29 El Comité debatió el proyecto de directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de las escalas reales y las planchas de desembarco, y tomó nota de la inquietud manifestada por el observador de la IACS por entender que la segunda frase del párrafo 3.3 del proyecto de directrices, que establece que el párrafo no intenta prescribir aros salvavidas distintos a los que se estipulan en virtud del capítulo III del Convenio SOLAS, podría contradecir las disposiciones pertinentes de la regla III/7.1.3 del Convenio SOLAS, dado que podría interpretarse que se prescribe un aro salvavidas adicional equipado con una luz de encendido automático y una rabiza flotante. En el contexto de este punto, el observador señaló también que la prescripción que figura en el párrafo 3.1 del proyecto de directrices, es decir que los medios de embarque y desembarque deberían estar situados a distancia del área de trabajo y que no deberían ubicarse por debajo del recorrido de la carga u otros pesos, contravendría los medios para el transbordo de prácticos para la utilización de escalas reales junto con las escalas de práctico, actualmente sometidos a examen por el Subcomité NAV.

12.30 Tras deliberar respecto de esta cuestión, el Comité acordó suprimir la segunda frase del párrafo 3.3 del proyecto de directrices y convino en que el Subcomité NAV examinara el párrafo 3.1 de las Directrices en el contexto de su labor sobre los medios para el transbordo de prácticos (véase el párrafo 12.32).

12.31 Seguidamente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1331, "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de las escalas reales y las planchas de desembarco".

Incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos

12.32 El Comité tomó nota de que el Subcomité había preparado observaciones y propuestas respecto del incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos con miras a remitirlas al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité NAV sobre los medios para el transbordo de prácticos para que éste las examine, y al NAV 55 para que adopte las medidas que estime oportunas. El Comité también tomó nota de que el Subcomité había pedido a la Secretaría que adoptara las medidas del caso.

Siniestro del buque MSC Napoli

12.33 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones del Subcomité sobre el siniestro del **MSC Napoli**, en particular que el Subcomité había acordado no adoptar por el momento nuevas medidas respecto de esta cuestión.

13 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 17º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes (MSC 86/13) que le había remitido el Subcomité en su 17º periodo de sesiones (FSI 17/20) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Directiva de la UE sobre las normas y reglas comunes para las organizaciones encargadas de la inspección y el reconocimiento de buques

13.2 El Comité tomó nota de que, en el contexto del punto referente a la elaboración de un Código para las organizaciones reconocidas (OR), el Subcomité había debatido el seguimiento a la petición formulada al Secretario General durante el MSC 85 de que comunicara a las autoridades pertinentes de la Unión Europea (UE) la preocupación manifestada por varios miembros de la OMI acerca de las implicaciones del artículo 10 de la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las normas y reglas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje (reconocimiento) de buques. A este respecto, el Comité tomó nota de la información conexas proporcionada por la Secretaría en la respuesta recibida por el Vicepresidente y el Comisario de Transportes de la Comisión Europea (EC) (MSC 86/INF.9) en relación con las cartas enviadas por el Secretario General a la Presidencia de la UE, al Vicepresidente de la CE y al Comisario de Transportes, el 3 de diciembre de 2008, así como al Ministro de Comunicaciones de Suecia (titular de la cartera de transporte marítimo).

13.3 Por otra parte, el Comité tomó nota de que el Secretario General también había recibido una carta del Ministro de Comunicaciones de Suecia en la que se confirmó parte de la respuesta recogida en la carta de la Comisión, en particular que las organizaciones reconocidas (OR) de la Unión Europea (UE) aceptarán los certificados expedidos por otras OR de la UE como prueba de que el punto de que se trate cumple las reglas de la primera OR. La carta también contenía información adicional en el sentido de que el artículo en cuestión sólo es aplicable a las organizaciones que hayan solicitado y hayan recibido reconocimiento de conformidad con las reglas de la UE y se subrayaba que nada impide que un tercer Estado se niegue a autorizar a organizaciones que operan con reconocimiento mutuo.

13.4 En el mismo contexto, la delegación de Suecia manifestó que le preocupaban profundamente las inquietudes planteadas por algunos Estados Miembros en anteriores periodos de sesiones del Comité en lo que se refiere a la recientemente adoptada directiva N° 391/2009 del Parlamento Europeo y el Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección, reconocimiento y peritaje de buques, que se publicó el 28 de mayo de 2009 y que entrará en vigor el 17 de junio del mismo año. El texto completo de la declaración presentada por la delegación de Suecia figura en el anexo 32.

13.5 La delegación de los Estados Unidos informó al Comité de que también se había comunicado por separado con la UE a este respecto y de que acababa de recibir una respuesta que no había encontrado satisfactoria y que no respondía a las inquietudes planteadas por numerosos países en el MSC 85, puesto que la UE había reconocido que el artículo 10, anteriormente mencionado, que trata del sistema de reconocimiento mutuo, se aplicaría a todo el trabajo de clasificación llevado a cabo por las organizaciones reconocidas de la UE, independientemente del pabellón que enarbolan los buques. En respuesta a la declaración de la delegación de Suecia, la delegación de los Estados Unidos hizo una nueva declaración que se recoge en el anexo 33.

13.6 Numerosas delegaciones compartieron la preocupación que continuó manifestando la delegación de los Estados Unidos y el entendimiento de que la normativa de la UE sólo debería ser aplicable a los buques que enarbolan el pabellón de los países de la Unión Europea. Dichas delegaciones hicieron nuevas referencias a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982, particularmente a su artículo 94 sobre los deberes del Estado del pabellón, a la posible intrusión en los derechos soberanos de los países que no pertenecen a la Unión Europea y la violación de la relación histórica entre las Administraciones de abanderamiento y las OR, a la creación de un oligopolio de organizaciones reconocidas de la Unión Europea y a la oportunidad alternativa que podrían haber utilizado los países de la Unión Europea para alcanzar sus objetivos, es decir, la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas.

13.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento anteriormente mencionado (MSC 86/INF.9), complementada por varias intervenciones y declaraciones en las que se manifestaron nuevas inquietudes, e invitó a los Estados Miembros interesados a que presentaran información sobre los acontecimientos relacionados con este asunto al próximo periodo de sesiones del Comité, si lo consideraban necesario.

Informe sobre la investigación del incendio ocurrido a bordo del buque piscifactoría Hercules

13.8 El Comité tomó nota de que, en relación con el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo), Dinamarca y las Islas Feroe habían presentado propuestas para incluirle dos nuevos puntos de alta prioridad titulados "Prescripciones generales para las instalaciones eléctricas" y "Medios para la recarga de las botellas de aire de los aparatos respiratorios", destinados respectivamente a los subcomités DE y FP (véanse los párrafos 23.38 y 23.11), y acordó remitir el informe sobre la investigación del incendio a bordo del buque piscifactoría **Hercules** a los subcomités FP, DE y STW para que lo examinaran.

Cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto

13.9 El Comité recordó que la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, incluida la elaboración de un proyecto de resolución de la Asamblea sobre procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, que sustituiría a la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21), era una de las cuestiones urgentes derivadas del 17º periodo de sesiones del Subcomité FSI que debía examinarse en el actual periodo de sesiones, y refrendó la decisión del Subcomité de continuar elaborando durante el lapso interperiodos los procedimientos refundidos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

13.10 En lo que se refiere a la difusión de la información pertinente entre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité recomendó que se distribuyera lo antes posible la circular MSC-MEPC.4/Circ.3 (Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto), en caso de que todavía no se hubiera hecho.

Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC

13.11 El Comité consideró la propuesta de enmienda al párrafo 5.10 de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2007, en lo que se refiere al examen del exterior de la obra viva de los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado, y recordó la decisión adoptada por

el MSC 84 de que, únicamente si el DE 52 concluía su labor de elaboración de las Directrices sobre este asunto, podría pedirse al FSI 17 que elaborara las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, a fin de que las aprobaran el MSC 86 y el MEPC 59 antes de presentarlas a la vigésimo sexta Asamblea con miras a su adopción. En este contexto, el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas en apoyo de la necesidad de que el Subcomité DE concluyera primero el examen técnico de esta cuestión y acordó no enmendar el párrafo 5.10 de las Directrices, aunque reconoció que, si el Comité aprobaba las orientaciones técnicas que elaborará el Subcomité DE, posiblemente en su próximo periodo de sesiones, éstas estarían disponibles para su implantación.

13.12 A fin de reducir el volumen de documentos, el Comité adoptó un régimen, mediante el cual en los periodos de sesiones impares de la Asamblea se adoptará la totalidad de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, incorporando todas las enmiendas en una versión refundida, y en los periodos de sesiones pares de la Asamblea se adoptarán únicamente las enmiendas a dichas Directrices con la condición de que la Secretaría preparará una versión de trabajo refundida de todas las Directrices para efectuar reconocimientos y la publicará en IMODOCS.

13.13 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC adopte una decisión en el mismo sentido, el proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2007 (resolución A.997(25)), junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, cuyo texto figura en el anexo 20, para que se presente a la vigésimo sexta Asamblea a efectos de su adopción.

Sustitución de los certificados existentes

13.14 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC adopte una decisión en el mismo sentido, el proyecto de circular MSC-MEPC.5 acerca de las Orientaciones generales sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados que figuran en los instrumentos de la OMI, cuyo texto figura en el anexo 4 del documento FSI 17/20.

Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI

13.15 Tras recordar la decisión adoptada por el MSC 80 de elaborar oportunamente disposiciones apropiadas para la posible inclusión de otros asuntos relacionados con la seguridad y la protección en el Plan voluntario de auditorías y en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, el Comité, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la implantación de dicho Plan y del Código, y a la luz de la decisión pertinente del Subcomité, acordó no incluir en el Código las enmiendas propuestas que incorporan las disposiciones relacionadas con el Código PBIP y decidió que toda propuesta presentada por los Estados Miembros de ampliar el alcance del Código debería someterse primero al examen de los comités.

13.16 A fin de reducir el volumen de documentos, el Comité adoptó un régimen mediante el cual en los periodos de sesiones impares de la Asamblea se adoptará la totalidad del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI revisado, a fin de incorporar todas las enmiendas en una versión refundida, y en los periodos de sesiones pares de la Asamblea se adoptarán únicamente las enmiendas al Código, con la condición de que la Secretaría preparará una versión de trabajo refundida del Código y la publicará en IMODOCS.

13.17 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC adopte una decisión en el mismo sentido, el proyecto de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007 y el proyecto de resolución de la Asamblea conexo, cuyo texto figura en el anexo 21, para que se presente a la vigésimo sexta Asamblea a efectos de su adopción, e invitó al Consejo a que tomara nota de los antecedentes expuestos *supra*.

Código para las organizaciones reconocidas

13.18 En relación con la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas, el Comité refrendó la decisión adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que prepare lo antes posible un documento refundido con todas las prescripciones y recomendaciones existentes en los instrumentos de la OMI que hacen referencia a dichas organizaciones. A este respecto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran el documento anteriormente mencionado para efectuar un análisis de carencias a fin de identificar los ámbitos que no han quedado abarcados o que no se tratan adecuadamente en las prescripciones y recomendaciones existentes y a que presentaran los resultados de su análisis al examen del FSI 18.

Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

13.19 El Comité tomó nota de que el Subcomité sólo podía considerar las medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar desde el punto de vista de la implantación y, siguiendo las recomendaciones del Subcomité, acordó remitir las propuestas que figuran en los documentos FSI 17/15/1 y FSI 17/15/2 al COMSAR 14, para que las examine detenidamente en relación con su trabajo en curso sobre este particular.

13.20 La delegación de Malta hizo referencia al párrafo 15.7 del documento FSI 17/20 (informe del FSI 17), en el que se señala que Malta remitiría al Comité sus propios datos y estadísticas sobre los casos de personas rescatadas en el mar, teniendo en cuenta que, dados los procedimientos existentes, en dicho momento no fue posible presentar un nuevo documento al MSC 86. En este contexto, la delegación de Malta indicó que presentaría debidamente dichos datos al COMSAR 14, al FSI 18 y al Comité con la información de que, tan sólo en 2008, las autoridades maltesas habían coordinado unas 600 operaciones de salvamento y casi 3 000 personas habían desembarcado en Malta, la mayoría de las cuales aún se encontraban en ese país.

Seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar

13.21 El Comité tomó nota de que, a solicitud del NAV 54, el Subcomité había examinado y refrendado el proyecto de resolución MSC para garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar, cuyo texto figura en el anexo del documento FSI 17/6, para remitirlo al NAV 55 a efectos de coordinación.

Explosiones en buques tanques quimiqueros de pequeñas dimensiones

13.22 A resultas de una propuesta de la delegación de las Islas Cook, el Comité acordó invitar al Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos (MAIIF) a que presentara a la Organización el resultado de su trabajo sobre las muertes en espacios cerrados, puesto que las conclusiones de dicha labor pueden ser pertinentes para el examen de las explosiones en buques tanque quimiqueros de pequeñas dimensiones (véase también el párrafo 10.18).

14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Generalidades

14.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 86/14 sobre las actividades relativas a la seguridad, la protección y la facilitación del tráfico marítimo desarrolladas en el último trimestre (octubre a diciembre de 2008) y sobre las llevadas a cabo entre enero y febrero de 2009 junto con otras actividades planificadas para el resto del año en relación con el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) en el bienio 2008-2009, y la Secretaría proporcionó al Comité información adicional sobre las actividades de cooperación técnica.

Búsqueda y salvamento

14.2 El Comité tomó nota del progreso realizado en la implantación de las resoluciones de la Conferencia de Florencia sobre búsqueda y salvamento marítimo y el SMSSM. De los cinco centros coordinadores de salvamento marítimo subregionales (MRCC) para los países africanos que bordean los océanos Atlántico e Índico, cuatro grupos, a saber, Kenya, Liberia, Nigeria y Sudáfrica y los países pertenecientes a esas regiones de búsqueda y salvamento han firmado acuerdos multilaterales sobre los servicios de búsqueda y salvamento marítimos entre Estados vecinos. El grupo restante, que es el de Marruecos, está en proceso de concluir su acuerdo y espera poder firmarlo antes de finales de 2009.

14.3 El Comité también tomó nota de que, hasta la fecha, el grupo de África Oriental (que incluye a Mombasa, Seychelles, Somalia y Tanzania) está plenamente equipado y el MRCC y los MRSC están en condiciones de operar, con la excepción de Somalia. Dentro del grupo de Sudáfrica (Angola, las Comoras, Madagascar, Mozambique, Namibia y Sudáfrica), todos los MRCC y los MRSC, salvo el de Angola, estarán plenamente equipados y operacionales para finales de 2009. De los dos centros de África Occidental, sólo los dos MRCC regionales de Liberia y Nigeria están equipados y en condiciones de operar. Se espera que en el próximo bienio haya suficientes fondos en el PICT para poder equipar al resto de los MRSC.

14.4 Varios delegados manifestaron su satisfacción y felicitaron a la División de Seguridad Marítima y a la División de Cooperación Técnica por los esfuerzos realizados en la ejecución de actividades relacionadas con la seguridad y la protección en sus países, y por la elaboración de un informe tan completo.

14.5 El Comité instó a los Gobiernos Miembros y al sector a que contribuyeran al programa de cooperación técnica mediante donaciones especiales al Fondo de Búsqueda y Salvamento para permitir que el proyecto se complete satisfactoriamente y pidió a la Secretaría que continuara proporcionando al Comité información actualizada sobre el programa.

NORMA PARA LOS BUQUES NO REGIDOS POR LOS CONVENIOS

14.6 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Indonesia sobre la elaboración de su Norma para los buques no regidos por los Convenios (NCVC). El Comité también tomó nota de que el objetivo principal del proyecto era producir una norma de seguridad para los buques no regidos por los convenios a fin de incrementar la seguridad del transporte

marítimo en Indonesia. La Dirección General de Transporte Marítimo, y el Ministerio de Transporte de la República de Indonesia, en asociación con la Autoridad de seguridad marítima de Australia (AMSA), están implantando el proyecto.

PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI

14.7 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 86/14/1 (Secretaría) según la cual se han traducido 34 cursos modelo al francés y 38 al español. De los cursos modelo traducidos, 31 se han publicado en francés y 33 en español. En respuesta a la solicitud de información formulada por la delegación de Suecia en lo que se refiere a la revisión de los cursos modelo sobre cuestiones de protección, la Secretaría aclaró que se han revisado y estarán disponibles inmediatamente después de su validación.

14.8 El Comité pidió a la Secretaría que continuara su seguimiento y que presentara un informe actualizado al MSC 87.

15 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

15.1 El Comité recordó que, durante el MSC 85, se había tomado nota del progreso del Grupo de trabajo por correspondencia y se había acordado que el Grupo debería continuar su labor con el mandato convenido en el MSC 84 (MSC 84/24, párrafo 14.7), teniendo en cuenta la decisión tomada por el Comité a la luz de la interpretación que había hecho el Consejo de la resolución A.998(25), y que debería presentar un informe al MSC 86. Cuando se examinó este asunto bajo este punto del orden del día, en el contexto del número de grupos que se constituirían en el actual periodo de sesiones, el MSC 85 acordó, en principio (MSC 85/26, párrafo 15.8), constituir un grupo especial de trabajo sobre creación de capacidad y cooperación técnica para la implantación de nuevos instrumentos. No obstante, como se propone en el documento MSC 86/1/2, el Comité acordó que debería constituirse un grupo de redacción para tratar este punto.

15.2 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 86/15/1), y tomó nota de que el Grupo había deliberado sobre las cuatro siguientes tareas:

- .1 los procedimientos del Comité para la evaluación de las repercusiones de la creación de capacidad;
- .2 el mecanismo para determinar los instrumentos nuevos que requieren la prestación de asistencia técnica antes de su implantación;
- .3 los criterios para evaluar las repercusiones en la creación de capacidad cuando se consideren las propuestas de elaboración de instrumentos nuevos o se enmienden los existentes; y
- .4 el mecanismo para determinar los asuntos que requieren atención especial al planificar las actividades de cooperación y asistencia técnica en relación con la implantación de nuevas medidas.

15.3 El Comité también tomó nota de lo siguiente:

- .1 en relación con los procedimientos para la evaluación de las repercusiones de la creación de capacidad, el consenso del Grupo de trabajo por correspondencia fue que lo ideal sería contar con disposiciones especiales y que el Grupo especial de trabajo debería estar presidido por el Vicepresidente del Comité;
- .2 la opinión manifestada de que debería alentarse a los Estados Miembros con necesidad de creación de capacidad a que presentaran sus problemas en un documento con observaciones; y
- .3 en cuanto al mecanismo para identificar los nuevos instrumentos que requieren la prestación de asistencia técnica antes de su implantación, el Grupo de trabajo por correspondencia examinó si sería necesario disponer de asistencia del sector y de los Estados antes o durante la implantación y determinó que esa disyuntiva resultaba clave.

15.4 El Comité también tomó nota de que, como resultado de la labor realizada, el Grupo de trabajo por correspondencia había elaborado:

- .1 procedimientos para evaluar las repercusiones de la necesidad de creación de capacidad para los instrumentos nuevos o la enmienda de los existentes (MSC 86/15/1, anexo 1);
- .2 un mecanismo (Lista de comprobaciones) que permita establecer las repercusiones que tendría la creación de capacidad (MSC 86/15/1, anexo 2); y
- .3 una lista de comprobaciones de los asuntos que requieren atención especial al planificar la creación de capacidad en relación con la implantación de nuevas medidas (MSC 86/15/1, anexo 3).

15.5 Tras examinar el documento MSC 86/15/2, el Comité tomó nota de que, si bien Dinamarca, los Países Bajos y Suecia apoyaban el objetivo general de la labor del Grupo, también opinaban que:

- .1 el proceso de evaluación de los aspectos de creación de capacidad y la asistencia técnica no deberían limitar la capacidad de la Organización para reaccionar rápidamente ante la percepción de riesgos con respecto a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques;
- .2 debería tenerse en cuenta que el Grupo especial de trabajo propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia sólo debería realizar una evaluación preliminar y que los recursos deberían utilizarse de la mejor manera posible; y
- .3 a fin de tener suficiente información para que el Grupo especial de trabajo evalúe las necesidades de capacidad, debería pedirse a los Estados Miembros con dichas necesidades que presenten información al respecto, lo que podrían hacer mediante documentos que contengan observaciones sobre las propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo.

15.6 En el curso del examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia junto con las observaciones que figuran en el documento MSC 85/15/2, la delegación de las Islas Cook, apoyada por otras delegaciones, manifestó su preocupación ante las propuestas del documento MSC 86/15/2, según las cuales los proponentes de nuevos puntos para el programa de trabajo quedarán exonerados de la necesidad de tener en cuenta las repercusiones que pueden tener dichos puntos nuevos en las necesidades de creación de capacidad de los países menos adelantados (PMA) y de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

15.7 Además, teniendo en cuenta la manera en que actualmente se introducen los nuevos puntos para el programa de trabajo, la delegación de las Islas Cook y varias otras delegaciones consideraron inapropiado y poco razonable pedir a los PMA y los PEID que asuman la carga inicial de tener que presentar documentos con observaciones respecto de las repercusiones que dichas propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo podrían tener en sus necesidades de creación de capacidad.

15.8 La delegación de Chipre, con el apoyo de varias delegaciones, informó al Comité de que, tras examinar el informe del Grupo, en su opinión los malentendidos indicados por los copatrocinadores del documento deberían resolverse observando los siguientes puntos:

- .1 la evaluación de la creación de capacidad no debería ser un prerrequisito para aprobar una propuesta de nuevos puntos para el programa de trabajo en relación con nuevos instrumentos o con la enmienda de los existentes;
- .2 la evaluación debería comenzar inmediatamente, tan pronto como el punto se haya aprobado, y debería continuar en paralelo con el trabajo sobre el punto concreto;
- .3 la evaluación debería finalizar antes de que se ultime la labor sobre dicho punto concreto del programa de trabajo o, como mínimo, al mismo tiempo;
- .4 el procedimiento debería ser suficientemente flexible para adaptarse a puntos del programa de trabajo de carácter preventivo o proactivo. En este caso, la evaluación sólo podría comenzar una vez que el punto se hubiera aprobado. Esto se debe a que la labor específica requerida no puede identificarse al mismo tiempo que se realiza la aprobación, sino en una etapa posterior. La evaluación debería comenzar tan pronto como se definiera la labor requerida y se debería concluir antes o al mismo tiempo que el trabajo relacionado con el punto o los puntos;
- .5 el procedimiento decidido sólo es válido y se comunica a otros organismos para que lo consideren y decidan en consecuencia; y
- .6 el procedimiento debería emprenderse cuando llegue una propuesta para la elaboración de un nuevo instrumento o una enmienda importante a un nuevo instrumento, o cuando se requiera el procedimiento de enmiendas explícito. Se considerará una enmienda importante la sustitución de un capítulo o un anexo completo o la supresión de una práctica existente. Las enmiendas rutinarias para mantener los instrumentos actualizados en vista de los avances tecnológicos no deberían someterse a evaluación en cuanto a sus repercusiones en la creación de capacidad.

Enmiendas a las Directrices de los comités

15.9 El Comité recordó que el MSC 84 (MSC 84/24, párrafo 14.7) había refrendado, en principio, el proyecto de enmiendas a las Directrices de los comités en lo que se refiere a la creación de capacidad (MSC 84/14, anexo 2), y que el MSC 85, poniendo en práctica la decisión adoptada por el Consejo en su 101º periodo de sesiones (MSC 85/26, párrafo 15.5), había acordado revisar el proyecto de enmiendas a las Directrices de los comités (MSC 84/14, anexo) para reflejar la decisión del Consejo sobre la interpretación del párrafo 2 de la parte dispositiva de la resolución A.998(25) y, tras algunas deliberaciones, acordó que el Grupo de redacción debería finalizar el proyecto de enmiendas y presentárselo a efectos de su aprobación.

Constitución de un grupo de redacción

15.10 El Comité constituyó un grupo de redacción y le pidió que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno:

- .1 finalizara el proyecto de procedimientos para la evaluación de las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad en relación con los instrumentos nuevos y al elaborar instrumentos nuevos o enmendar los existentes, incluidas las listas de comprobaciones adjuntas al documento MSC 86/15/1; y
- .2 concluyera el proyecto de enmiendas a las Directrices de los comités basándose en el anexo del documento MSC 84/14.

Informe del Grupo de redacción

15.11 El Comité examinó el informe del Grupo de redacción (MSC 86/WP.8) y las propuestas de la Secretaría (MSC 86/WP.8/Add.1) y aprobó los procedimientos para la evaluación de las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad cuando se elaboran nuevos instrumentos obligatorios o se enmiendan los existentes, a reserva de una decisión del MEPC 59 en el mismo sentido, y también aprobó las enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo, cuyo texto figura en el anexo 22, en las que se incorpora el nuevo párrafo 2.11-1 y los procedimientos anteriormente mencionados.

16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

16.1 El Comité tomó nota de que la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano se celebraría durante el MEPC 59 para examinar, entre otras cosas, el proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al MEPC 59 para que dichas Directrices pudieran ultimarse con tiempo suficiente para presentarlas a la vigésima sexta Asamblea a efectos de su adopción.

16.2 El Comité recordó que el MEPC 58 había aprobado en general el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC que se reunió durante el MSC 84, y en particular aprobó:

- .1 la circular MSC-MEPC.7/Circ.7, "Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes"; y
- .2 el plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano.

Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre cuestiones de interés común

16.3 El Comité también recordó que, en su 85º periodo de sesiones, había analizado una petición de la OIT (MSC 85/16) en la que se proponía que las secretarías de la OMI y la OIT mantuvieran consultas sobre las posibles cuestiones de interés común relacionadas con el factor humano que ambas organizaciones podrían someter a debate y sobre un posible mecanismo para dichas deliberaciones y acordó que sería recomendable que ambas secretarías se reunieran para determinar las esferas/cuestiones de interés común que plantean preocupación, a fin de pedir asesoramiento a los comités sobre la manera de proceder al respecto, teniendo en cuenta la decisión previa adoptada en el MEPC 56 y el MSC 83, de no constituir un grupo mixto de trabajo OIT/OMI con un mandato abierto.

16.4 En este contexto, el Comité tomó nota (MSC 86/16) de que, basándose en dicha decisión de los comités, los representantes de las secretarías de la OIT y la OMI se habían reunido en la sede de la Organización durante los días 21 y 22 de enero de 2009, habían identificado esferas de interés común para ambas organizaciones y habían preparado una propuesta para abordarlas a fin de que las examinaran ambos comités y el Consejo de Administración de la OIT, como se indica en el documento MSC 86/16.

16.5 El observador de la OIT, en sus comentarios sobre el documento MSC 86/16, hizo saber que, en 2006, la Reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo había adoptado una resolución propuesta por los interlocutores sociales y apoyada por los Gobiernos para constituir un grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano, que sería un medio para que ambas organizaciones trabajen juntas de manera holística, en la mayor medida posible, para incrementar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino y mejorar las condiciones sociales y laborales del sector marítimo. También recordó al Comité que la OIT lleva más de 90 años trabajando activamente en relación con las condiciones laborales en el mar y que en 2006 adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo y las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento relacionadas con dicho Convenio.

El observador de la OIT declaró que el Grupo mixto de trabajo propuesto sería un mecanismo eficaz para abordar numerosas cuestiones de interés común. Ayudaría a evitar la duplicación y el conflicto entre las tareas de ambas organizaciones y garantizaría que el trabajo que realizan sirviera de apoyo mutuo. En caso de necesidad, el Grupo podría abordar más de un asunto al mismo tiempo y, si fuera preciso, podría convocarse en un plazo relativamente corto, lo que facilitaría una labor más eficaz y receptiva por parte de ambas organizaciones en cuestiones de interés común.

16.6 El observador de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) acogió con satisfacción la propuesta del establecimiento del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT para abordar cuestiones de interés común, que en su opinión deberían incluir las relacionadas con la salud y seguridad en el trabajo, por ejemplo en lo que se refiere a la reducción del ruido y las vibraciones y al representante de seguridad del buque incorporado en los convenios adoptados por ambas organizaciones.

16.7 La delegación de Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, acordó que sería necesario constituir un grupo de trabajo OMI/OIT para que considere cuestiones de interés común. No obstante, en opinión de dicha delegación, no debería tratarse de un grupo de trabajo permanente con un mandato amplio y abierto, sino que debería establecerse como grupo especial con mandatos específicos para cada caso. El Grupo mixto de trabajo propuesto debería centrarse en evitar la duplicación del trabajo y en incrementar la eficacia y eficiencia de la labor de ambas

organizaciones. En este contexto, la delegación de Alemania identificó cuestiones relacionadas con los exámenes médicos, el botiquín médico y la salud en el trabajo como cuestiones vinculadas con las prescripciones del Convenio de Formación y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

16.8 Tras algunas deliberaciones, el Comité acordó que:

- .1 si bien hubo cierto apoyo general en relación con la idea de constituir un grupo mixto de trabajo OMI/OIT que trataría cuestiones de interés común para ambas Organizaciones, no debería tratarse de un grupo de trabajo permanente, sino que debería establecerse como grupo de trabajo especial con mandatos específicos; y
- .2 el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que se reunirá durante el MEPC 59 debería considerar esta propuesta y asesorar a los comités sobre la composición de los miembros del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT, las prioridades que se asignarán a las cuestiones identificadas, los mandatos y la frecuencia de las reuniones.

16.9 Además, el Comité reconoció que las cuestiones relacionadas con:

- .1 las medidas de seguimiento referentes a los casos de abandono, lesiones y muerte de la gente de mar; y
- .2 la implantación de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar,

pertenecían al ámbito de competencia del Comité Jurídico y, en consecuencia, las remitió al LEG 96 para que las continuara examinando.

16.10 Finalmente, el Presidente aclaró que, independientemente de la composición del Grupo mixto de trabajo propuesto, podrían asistir a sus reuniones representantes de todos los Gobiernos y organizaciones internacionales y que su informe se presentaría a los comités pertinentes para que lo examinaran y tomaran las medidas oportunas.

Directrices para la navegación segura

16.11 La delegación del Japón proporcionó información sobre el folleto "Directrices para la navegación segura", que contiene ejemplos de accidentes y explica los factores coadyuvantes, las causas y las medidas preventivas. En el actual periodo de sesiones se han puesto a disposición de todos los delegados ejemplares de este folleto. Dicha delegación también pidió a los delegados que le remitieran sus observaciones y comentarios sobre el folleto a través del sitio de la Red que figura en el mismo, de manera que pueda revisarse teniendo en cuenta las opiniones manifestadas.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

17.1 El Comité recordó que el MSC 85 había acordado, en principio, convocar una reunión de un grupo de expertos en EFS, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que presentaran candidaturas de expertos que cuenten con las debidas cualificaciones, de conformidad con la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.6).

Mandato del Grupo de expertos en EFS y estudios de EFS que han de examinarse

Estudios de EFS que han de examinarse

17.2 El Comité examinó el documento MSC 86/17 (Secretaría), que contiene un proyecto de mandato, una lista de documentos sobre estudios de EFS que han de examinarse, incluidos los documentos MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2, e información sobre el número de reuniones necesarias para ultimar la revisión, así como el documento MSC 86/17/2 (Grecia), en el que figuran varias observaciones sobre estudios de EFS ya presentados y sobre los documentos MEPC arriba indicados.

17.3 Tras un debate general, el Comité, después de acordar que se remitan al Grupo de expertos en EFS los estudios de EFS relativos a los buques para el transporte de gas natural licuado (GNL) (MSC 83/21/1 y MSC 83/INF.3), los buques portacontenedores (MSC 83/21/2 y MSC 83/INF.8), los buques de crucero (MSC 85/17/1 y MSC 85/INF.2) y los buques de pasaje de transbordo rodado (MSC 85/17/2 y MSC 85/INF.3), decidió aplazar el examen de los documentos MEPC arriba indicados hasta un periodo de sesiones futuro, a reserva de la decisión pertinente del MEPC al respecto.

Mandato del Grupo de expertos en EFS

17.4 El Comité aprobó la propuesta de mandato del Grupo, según se esboza en el párrafo 17.10 y, tras observar que los estudios de EFS que deben examinarse también proponen recomendaciones definitivas para la toma de decisiones por parte del Comité, decidió que el Grupo debería examinar las recomendaciones para cada estudio de EFS y asesorar correspondientemente al Comité.

Composición del Grupo de expertos en EFS

17.5 El Comité recordó que el MSC 85 había acordado que, pese a lo expresado en el párrafo 35.3 de la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS), los expertos que participan en el estudio de EFS específico que va a examinarse también podrían incluirse entre los candidatos para integrar el Grupo de expertos en EFS, teniendo en cuenta que estos expertos proporcionarían información útil sobre tales estudios de EFS.

17.6 Tras examinar el documento MSC 86/17/3 (Secretaría), en el que figura la lista de expertos propuestos por los Gobiernos Miembros y las organizaciones no gubernamentales, así como el documento MSC 86/17/1 (Grecia), en el que se propone aclarar el papel que desempeñan ciertos expertos propuestos por el Grupo de expertos en EFS, que fue apoyado por numerosas

delegaciones, el Comité aceptó la lista del Grupo de expertos en EFS, a condición de que los expertos que participen en estudios de EFS específicos sólo informen sobre dichos estudios.

Nombramiento del Presidente del Grupo de expertos en EFS

17.7 De conformidad con las disposiciones de la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS), el Comité nombró al Sr. K. Yoshida (Japón) Presidente del Grupo de expertos en EFS.

Número de reuniones

17.8 En lo que respecta al número de reuniones necesarias para completar la revisión (MSC 86/17, párrafo 10), el Comité, tras tomar nota de las observaciones en el sentido de que el Grupo de expertos debería ser un grupo especial de expertos y que las revisiones de los estudios de EFS deberían realizarse de manera completa y eficaz, encargó al Grupo que examinara esta cuestión y que asesorara al Comité según proceda.

Cuestión relacionada con la base de datos

17.9 El Comité se mostró de acuerdo en general con la observación de Grecia (MSC 86/17/1) respecto de una cuestión relacionada con la base de datos, según la cual existe una falta de información sobre las causas de fondo de los siniestros en los buques de carga general y, tras tomar nota de que algunas delegaciones opinaron que los datos utilizados en los estudios de EFS deberían ser transparentes, encomendó al Grupo que analice esta cuestión y asesore al Comité según proceda.

Constitución del Grupo de expertos en EFS

17.10 Posteriormente, el Comité constituyó el Grupo de expertos en EFS y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 examine los estudios de EFS presentados en los documentos MSC 83/21/1, MSC 83/21/2, MSC 83/INF.3, MSC 83/INF.8, MSC 85/17/1, MSC 85/17/2, MSC 85/INF.2 y MSC 85/INF.3 y, en particular, que en cada estudio de EFS tenga a bien:
 - .1.1 determinar si la metodología se ha aplicado de conformidad con las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS;
 - .1.2 comprobar hasta qué punto eran razonables las hipótesis y si las situaciones representaban adecuadamente las distintas cuestiones;
 - .1.3 comprobar la validez de los datos utilizados y su transparencia (por ejemplo, datos históricos, exhaustividad, disponibilidad de datos, etc.);
 - .1.4 comprobar si se valoraron correctamente las opciones de control del riesgo y sus interdependencias, y si la evaluación las corroboró;
 - .1.5 comprobar si en el estudio de EFS se han tratado correctamente los asuntos relativos a la incertidumbre y la sensibilidad;

- .1.6 comprobar si en el estudio de EFS se satisfizo el alcance de la evaluación; y
- .1.7 comprobar si los conocimientos de los participantes en el estudio de EFS fueron suficientes para los distintos asuntos analizados,

y que presente un informe sobre dichas cuestiones que incluya un análisis de los puntos fuertes y débiles, las enseñanzas extraídas sobre las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS y su aplicación, y las pruebas en que se basan las conclusiones;

- .2 examine la propuesta de recomendación definitiva para cada estudio de EFS y asesore al Comité para que la someta a examen y se adopten decisiones al respecto; y
- .3 analice cuántos periodos de sesiones serían necesarios para ultimar el examen, en particular cuando sea preciso que el Grupo celebre reuniones interperiodos, y que asesore al Comité, según proceda.

Informe del Grupo de expertos en EFS

17.11 Tras recibir el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 86/WP.9), el Comité lo aprobó en términos generales y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Conclusiones comunes sobre los estudios de EFS efectuados por SAFEDOR

17.12 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras su examen inicial de los estudios de EFS efectuados por SAFEDOR, había determinado los aspectos comunes, cuyos principales puntos se esbozan en los párrafos 17.13 a 17.19 *infra*, y también tomó nota de que en los anexos 1 a 4 del documento MSC 86/WP.9 figuran, respectivamente, las deliberaciones preliminares sobre EFS por lo que respecta a los buques de crucero, los buques de pasaje de transbordo rodado, los buques para el transporte de gas natural licuado (GNL) y los buques portacontenedores.

Estudios de alto nivel sobre EFS

17.13 El Comité, tras reconocer que los estudios de EFS efectuados por SAFEDOR eran estudios de EFS de alto nivel, destinados a calcular los niveles actuales de riesgo de algunos tipos de buques y determinar las posibles opciones de control del riesgo (RCO) para incrementar aun más la seguridad y/o la protección del medio ambiente, tomó nota de que en los estudios de EFS de SAFEDOR no se pedía a la OMI que adoptase medidas inmediatas sobre las RCO propuestas.

Conocimientos especializados de los participantes en los estudios de EFS

17.14 El Comité observó que el Grupo, tras tomar nota de que no se había incluido la lista del equipo del proyecto y que en algunas EFS no se había podido identificar a los expertos encargados del factor humano, opinó que en el informe de la EFS debería figurar información general sobre cada experto que participe en el estudio y sobre la estructura, selección y composición del equipo del proyecto y el método de adopción de decisiones.

Validez de los datos utilizados y su transparencia

17.15 El Comité tomó nota de que los datos sobre siniestros disponibles actualmente en el mercado (por ejemplo, LRFP y LMIU) carecen de descripciones detalladas de los accidentes y sus causas, y también observó que el GISIS de la OMI puede incluir información más precisa, si bien no es una base de datos completa sobre siniestros. El Comité reconoció la importancia de dicha información para conocer las causas de fondo y los pormenores de los accidentes y recalcó que es necesario incluir sus causas.

17.16 Por lo que respecta a la transparencia que deben tener los datos utilizados en la EFS, el Comité tomó nota de que, si bien el Grupo reconoció las ventajas de divulgar los datos sobre siniestros utilizados en la EFS, también era consciente de la dificultad que plantea revelar los datos comerciales sobre siniestros debido a los derechos de propiedad intelectual y a los contratos suscritos con los proveedores de datos. Posteriormente, el Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que en los informes de la EFS se deberían indicar claramente los criterios de selección aplicados y el método de análisis de los datos sobre siniestros y la identificación de los riesgos (HAZID) y que dicha información se debería analizar durante el examen de la EFS, y también convino en volver a examinar la cuestión de las bases de datos sobre siniestros.

Discrepancia entre la etapa 1 (HAZID) y la parte restante de la evaluación (etapas 2 a 4)

17.17 En relación con la discrepancia entre los riesgos identificados (etapa 1) y la parte restante de la evaluación de riesgos (etapas 2 a 4), el Comité tomó nota de que, si bien el representante de SAFEDOR explicó que se habían centrado en riesgos y en las RCO importantes directamente relacionadas con la pérdida de vidas y que, en ocasiones, se había constatado que se habían omitido los riesgos identificados, el Grupo había estimado conveniente que en las etapas 2 a 4 se tuvieran en cuenta todos los riesgos principales identificados, a menos que se explicaran y justificaran los criterios de selección.

Opciones de control del riesgo

17.18 El Comité tomó nota de que algunos modelos de EFS se centraban en las RCO de reducción de riesgos en lugar de en RCO de prevención de tipos de accidentes, y que en algunos informes de EFS no estaban claramente expuestos los criterios de selección de las RCO para el análisis de costos y beneficios.

Sensibilidad e incertidumbre

17.19 El Comité tomó nota de que en las actuales Directrices relativas a la EFS no se indica claramente la prescripción sobre el análisis de la sensibilidad, mientras que en la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS se especifica que se deben examinar la incertidumbre y la sensibilidad y que, en el futuro, sería necesario examinar la inclusión de las disposiciones sobre el análisis de la sensibilidad en las Directrices relativas a la EFS.

Recomendaciones sobre los estudios de EFS efectuados por SAFEDOR

17.20 El Comité tomó nota de que se había ultimado el proyecto de SAFEDOR y que se había disuelto el equipo del proyecto, y acordó que los resultados del examen de las EFS realizado por el Grupo de expertos de SAFEDOR podría incluir propuestas y/o recomendaciones de nuevos cálculos, nuevos análisis o labor ulterior sobre la EFS, si procede.

Lecciones aprendidas sobre las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS

17.21 El Comité tomó nota de que el Grupo había estimado que existían algunas discrepancias entre las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, que deberían resolverse en el futuro.

Composición del Grupo de expertos en EFS

17.22 En relación con el acuerdo previo de que los expertos que participaron en estudios específicos de EFS solamente deberían presentar información sobre dichos estudios (véase el párrafo 17.6), el Comité refrendó la idea del Grupo de que todos los expertos designados en el documento MSC 86/17/3 deberían permanecer en el Grupo de expertos en EFS para un examen ulterior. A este respecto, el Comité, tras tomar nota de que cada experto debería trabajar a título particular y de forma independiente, acordó que en el futuro los nombres de los expertos deberían figurar en el informe del Grupo de expertos en EFS.

Número de reuniones y arreglos para la labor interperiodos

17.23 Tras tomar nota de que es necesario disponer de más tiempo para examinar los estudios de la EFS a fin de que el Grupo pueda concluir el examen, el Comité aprobó los arreglos para la labor en el lapso interperiodos por correspondencia entre los expertos designados, con la coordinación de Japón*, y la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de expertos en EFS (que tendría lugar provisionalmente del 2 al 6 de noviembre de 2009 en la sede de la OMI), con el siguiente mandato:

- .1 examinar los estudios de EFS presentados en los documentos MSC 83/21/1, MSC 83/21/2, MSC 83/INF.3, MSC 83/INF.8, MSC 85/17/1, MSC 85/17/2, MSC 85/INF.2 y MSC 85/INF.3 y, en particular, que en cada estudio de EFS tenga a bien:
 - .1.1 determinar si la metodología se ha aplicado de conformidad con las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS;
 - .1.2 comprobar hasta qué punto eran razonables las hipótesis y si las situaciones representaban adecuadamente las distintas cuestiones;
 - .1.3 comprobar la validez de los datos utilizados y su transparencia (por ejemplo, datos históricos, exhaustividad, disponibilidad de datos, etc.);
 - .1.4 comprobar si se valoraron correctamente las opciones de control del riesgo (RCO) y sus interdependencias, y si la evaluación las corroboró;

* **Coordinador:**

Sr. Koichi Yoshida
 Director
 Centre for International Cooperation
 National Maritime Research Institute
 Teléfono: +81 422 41 3615
 Facsímil: +81 422 41 3247
 Correo electrónico: koichiy@nmri.go.jp
 Sitio en la Red: www.nmri.go.jp

Sr. Yoshitaka Ogawa
 Head of Ship Structural Standards Research Group
 Structure and Materials Department
 National Maritime Research Institute
 Teléfono: +81 422 41 3075
 Facsímil: +81 422 41 3247
 Correo electrónico: ogawa@nmri.go.jp
 Sitio en la Red: www.nmri.go.jp

- .1.5 comprobar si en el estudio de EFS se han tratado correctamente los asuntos relativos a la incertidumbre y la sensibilidad;
- .1.6 comprobar si en el estudio de EFS se satisfizo el alcance de la evaluación y proponer recomendaciones para un nuevo análisis o un nuevo cálculo; y
- .1.7 comprobar si los conocimientos de los participantes en el estudio de EFS fueron suficientes para los distintos asuntos analizados,

y presentar un informe sobre los aspectos anteriores, que incluya un análisis de los puntos fuertes y débiles, las enseñanzas extraídas sobre las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS y su aplicación y las pruebas en que se basan las conclusiones;

- .2 examinar las recomendaciones definitivas propuestas para cada estudio de EFS y asesorar al Comité para que las someta a examen y adopte decisiones al respecto; y
- .3 presentar un informe al MSC 87.

17.24 Posteriormente el Comité, teniendo en cuenta los arreglos mencionados *supra* sobre la labor interperiodos, acordó que el examen de los estudios de EFS antedichos se ultimaría en el próximo periodo de sesiones.

17.25 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que el estudio de EFS que se presentó en los documentos MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2 se podría examinar durante el lapso interperiodos, a reserva de la decisión del MEPC, y que el Grupo podría empezar a examinar los estudios definitivos de EFS efectuados por SAFEDOR, que tratan de las mercancías peligrosas a bordo de los buques portacontenedores sin tapas de escotilla, y que se presentarán al MSC 87 en la reunión interperiodos, si se dispone de tiempo.

Agradecimiento por los estudios de EFS efectuados por SAFEDOR

17.26 El Comité manifestó su agradecimiento a Dinamarca y al proyecto SAFEDOR por haber presentado los estudios de EFS a la Organización y por la información facilitada y sus exposiciones informativas, que facilitaron al Grupo la realización del examen, y señaló que esperaba que los miembros de SAFEDOR continuaran cooperando en este ámbito con objeto de que el Grupo de expertos en EFS concluyera el examen.

18 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

DEBATES INICIALES

18.1 Antes de iniciar las deliberaciones sobre los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, algunos de los participantes en las operaciones para desalentar y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques frente a la costa de Somalia, así como algunos afectados por la situación ofrecieron al Comité una sesión informativa. En una sesión especial organizada el 27 de mayo de 2009, el Sr. Gerry Northwood, oficial de operaciones de la Fuerza Naval de la Unión Europea, el Sr. Pottengal Mukundan del ICC-IMB, el Sr. Peter Hinchliffe de la ICS y el Sr. John Bainbridge de la ITF ofrecieron presentaciones, por las que el Comité manifestó su agradecimiento.

18.2 En sus debates iniciales sobre los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, el Comité tuvo en cuenta las declaraciones generales de Angola, Arabia Saudita, Argentina, Bulgaria, China, Dinamarca, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Filipinas, Francia, Grecia, la India, Indonesia, las Islas Marshall, Italia, el Japón, Kenya, Liberia, Malta, Nigeria, Panamá, la República de Corea, la República Islámica del Irán, la República Unida de Tanzania, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Turquía, el Yemen y los observadores de BIMCO, IFSMA, INTERTANKO, OMAOC y ReCAAP-ISC. En los párrafos siguientes se presenta una sinopsis de las declaraciones.

18.3 Se debatió la cuestión de la posesión de armas y varios Estados ofrecieron sus opiniones. Hubo un acuerdo unánime en que la gente de mar no debería estar armada. La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se mostraron conformes con la postura acordada durante el MSC 85, es decir, que el Comité debería continuar desaconsejando firmemente la posesión y el uso de armas de fuego para la protección personal o para la protección de los buques, y que el uso de personal profesional de protección armado a bordo de los buques mercantes era una cuestión que no debía determinar la Organización, sino los Estados de abanderamiento en consulta con los propietarios de los buques y las compañías. El Comité tomó nota de la sugerencia de que, ya que de hecho se estaba utilizando personal de protección armado, y ese seguiría siendo el caso en el futuro, quizá fuera conveniente que la Organización elaborara orientaciones sobre normas para el personal de protección de a bordo armado contratado por empresas privadas.

18.4 Una delegación manifestó su preocupación por la posibilidad de que la falta de controles y salvaguardas sobre la retransmisión y difusión de datos SIA por Internet esté ayudando a los piratas en sus actividades y representando una amenaza para los buques, y propuso que se constituyera un grupo de trabajo técnico para examinar los aspectos jurídicos de la cuestión. Otra delegación manifestó su preocupación por la posibilidad de que los terroristas aprendan y adopten para sus propios fines las tácticas utilizadas por los piratas.

18.5 Varias delegaciones señalaron las medidas adoptadas por sus Gobiernos para desplegar buques y aeronaves de patrulla en la región del océano Índico occidental con objeto de contribuir a la protección de las flotas mercantes. En ese contexto, el Comité acogió con agrado la importante cooperación estratégica entre los Estados y tomó nota de la importancia de las reuniones semanales del mecanismo de concienciación compartida y de pacificación (SHADE) en la coordinación de las actividades de las armadas participantes.

18.6 Las delegaciones acogieron con agrado la elaboración y adopción del Código de conducta de Djibouti, basado en el ReCAAP. Al respecto, el Comité tomó nota con agradecimiento de que el Gobierno del Japón había presentado una propuesta al parlamento de dicho país para que se facilitara a la región, a través de la OMI, un presupuesto de 15 millones de dólares para la creación de capacidad regional y, en particular, para la implantación del Código de conducta de Djibouti. Es más, posteriormente, durante el periodo de sesiones, la delegación del Japón anunció que el parlamento de su país había concluido el proceso de asignación de un presupuesto suplementario para el año fiscal de 2009 que incluía el presupuesto indicado anteriormente de 15 millones de dólares para la implantación del Código de conducta de Djibouti. El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno del Japón por esa generosa contribución y tomó nota de que la creación del centro regional de información marítima en Sana estaba avanzando y que estaba previsto que estuviera listo en septiembre de 2009.

18.7 Las delegaciones destacaron la importancia de la implantación plena, por los propietarios y armadores de buques, de las orientaciones nacionales y de la OMI, así como de las mejores prácticas de gestión del sector sobre la represión de la piratería. Algunas delegaciones hicieron hincapié en la necesidad de incorporar medidas contra la piratería en los planes de protección del buque y/o en los procedimientos para la gestión de la seguridad del buque.

18.8 El Comité examinó las actividades del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia (el Grupo de contacto), y tomó nota de que dicho Grupo tenía programada una reunión en Nueva York el viernes 29 de mayo de 2009. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la naturaleza no incluyente del Grupo de contacto, la aparente falta de coordinación entre el Grupo de contacto y el Comité y la posibilidad de que se dupliquen los esfuerzos. Al respecto, algunas delegaciones pidieron garantías de que la OMI, y en particular el Comité, fuera el órgano principal encargado de fijar normas y medidas para el sector del transporte marítimo. No obstante dichas preocupaciones, varios Estados de abanderamiento importantes declararon su intención de afirmar su compromiso de trabajar con el Grupo de contacto en su reunión en Nueva York.

18.9 Ciertas delegaciones hicieron referencia a los marcos jurídicos internacionales en relación con la represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, tanto a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), como del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, (Convenio SUA 1988), y, en particular, a la necesidad de promulgar legislación nacional que dé efecto a dichos Convenios. Se agradecieron los esfuerzos de Kenya y de otros Estados por enmendar su legislación nacional a fin de poder enjuiciar a los piratas. Una delegación propuso el establecimiento de un tribunal penal internacional para procesar a los acusados de piratería.

18.10 Ciertas delegaciones manifestaron la opinión de que la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia eran un síntoma de la ausencia en tierra de un Gobierno efectivo y de un Estado de derecho. Al examinar diferentes formas de apoyar al pueblo somalí, se sugirió que era importante eliminar la pesca ilegal y evitar el vertimiento ilegal de desechos tóxicos.

18.11 Se manifestó preocupación por el hecho de que las actividades de los piratas sean a la vez una amenaza para el comercio con la región y dentro de ésta y porque, además, van en detrimento de las operaciones de búsqueda y salvamento en la región. Se requiere un planteamiento global para combatir la piratería, prestando apoyo a los Estados que asuman la

carga financiera de procesar a los delincuentes y centrándose en desalentar la piratería en toda la región, y no solamente frente a la costa de Somalia.

18.12 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra manifestaron su agradecimiento a todas las partes que habían adoptado medidas para abordar la piratería y los robos a mano armada contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, y a la Secretaría por sus iniciativas y la coordinación de actividades al respecto.

18.13 El Secretario General agradeció las amables palabras en relación con la labor de la Secretaría y manifestó su pesar porque, a pesar de todo el trabajo positivo que realiza la Organización en múltiples asuntos, lo primero por lo que se le preguntaba con regularidad era la piratería. Rindió homenaje a la labor del Comité en ámbitos muy diversos antes de abordar puntos específicos, que se exponen en detalle en los párrafos siguientes.

Observó que más del 90 % de la ayuda humanitaria para Somalia se transporta por mar pero que, por varias razones, los propietarios de buques se muestran reacios a facilitar buques modernos y grandes para el transporte de la ayuda. En los debates mantenidos con la Directora Ejecutiva del Programa Mundial de Alimentos (PMA), había quedado patente que el PMA contaba con un presupuesto limitado para logística y que, como consecuencia del aumento de los costos debido a las actividades de piratería, los buques que puede permitirse esta organización son cada vez de menor calado y calidad. El hecho de que el PMA utilice buques pequeños y lentos representa una mayor carga para las armadas escolta (puesto que se mantiene ocupado a un número mayor de buques de guerra durante periodos más largos) que si utilizara buques más grandes, rápidos y, por lo tanto, menos vulnerables.

El Secretario General informó al Comité de las inquietudes del Gobierno de Seychelles porque su sector turístico y pesquero se estaban viendo afectados por la piratería. Asimismo, se temía que los piratas hubieran establecido bases en islas remotas y deshabitadas del océano Índico occidental, con lo cual sus tentáculos se extenderían más allá de la zona cercana a Somalia.

Señaló que es fundamental transmitir a la gente de mar un mensaje claro respecto de la importancia primordial de sus intereses. Tal como señaló ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en noviembre de 2008, indicó que las prioridades de la OMI son, en primer lugar, la seguridad de la gente de mar, los pescadores y otros navegantes, en segundo lugar, la entrega ininterrumpida de ayuda humanitaria al sufrido pueblo de Somalia y, en tercer lugar, la conservación de la integridad del golfo de Adén como vía de navegación esencial.

Además, el Secretario General observó que, si bien el descenso relativo del número de casos de piratería en diciembre de 2008 y enero de 2009 podía atribuirse en parte al mal tiempo, el despliegue de buques de la armada y el uso por parte de los buques mercantes de medidas para prevenir y eludir los actos de piratería y defenderse de ellos también habían sido un factor influyente.

Por lo que respecta a la cuestión de la posesión de armas de fuego, el Secretario General recordó que el Comité había decidido, ya en 1993, no recomendar la posesión de armas y que su opinión no había cambiado desde entonces. Efectivamente, el MSC 62, tras examinar el informe de un grupo de trabajo sobre el estrecho de Malaca, había refrendado la siguiente recomendación con respecto a las armas de fuego:

"Se desaconseja firmemente llevar y utilizar armas de fuego con fines de protección personal o del buque.

El transporte de armas a bordo de los buques puede alentar a los atacantes a llevar armas de fuego, intensificando así la peligrosidad de la situación y, además, cualquier arma de fuego que haya a bordo puede convertirse en un atractivo objetivo de los atacantes. La utilización de armas de fuego requiere capacitación y aptitudes especiales, y el riesgo de accidentes causados por armas de fuego transportadas a bordo de un buque es muy alto. En determinadas jurisdicciones, la muerte de un ciudadano puede tener consecuencias imprevistas, inclusive para una persona que considera que ha actuado en legítima defensa."

El Secretario General concluyó su intervención recordando la declaración que realizó ante la primera reunión del Grupo de trabajo 1 del Grupo de contacto, en la que subrayó lo impresionante que era ver a tantas entidades (organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales, alianzas de gobiernos, organizaciones políticas y de defensa y gobiernos: las Naciones Unidas, la OMI, el Programa Mundial de Alimentos, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la Unión Europea, la OTAN, la Unión Africana, la Liga de los Estados Árabes, organizaciones del sector naviero que representan tanto a los propietarios de los buques como a la gente de mar, las compañías petroleras, la Oficina Marítima Internacional, etc.) firme y genuinamente interesadas en poner fin a los inaceptables actos de piratería perpetrados frente a la costa de Somalia. El hecho de que armadas de países tan lejanos como China en el este y los Estados Unidos en el oeste, la Federación de Rusia en el norte y la India en el sur (por citar tan sólo algunos) hayan convergido en la zona del océano Índico occidental, probablemente por primera vez en la historia dado el pasado de esos países, uniendo sus fuerzas en una demostración sin precedentes de solidaridad para librar al mundo de delincuentes que aprovechan la inestabilidad política del país desde cuya costa ponen en marcha sus operaciones, es una indicación clara del grado de rechazo de la comunidad internacional hacia el azote al que se enfrenta el Cuerno de África y de su determinación de erradicarlo de una vez por todas.

INFORMACIÓN ESTADÍSTICA E INFORMES DE INICIATIVAS PARA REPRIMIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA

18.14 El Comité recordó que, desde el MSC 77, los habituales informes **mensuales** y **trimestrales** sobre actos de piratería y robos a mano armada contra los buques se vienen distribuyendo mediante la serie de circulares MSC.4.

18.15 El Comité tomó nota de que en 2008 se notificaron a la Organización 306 actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, lo cual, en comparación con los 282 sucesos acaecidos en 2007, representa un aumento del 8,5 %. En los cuatro primeros meses de 2009 se notificaron a la Organización 157 sucesos. Desde 1984 hasta finales de abril de 2009 se notificaron en total 4 978 actos de piratería y robos a mano armada contra los buques (perpetrados y frustrados).

18.16 El Comité tomó nota de que, durante el periodo examinado (1 de enero a 31 de diciembre de 2008), se había revelado que las zonas más afectadas en 2008 (es decir, un mínimo de cinco sucesos notificados) eran África oriental y el Lejano Oriente, en particular el mar del sur de la China, África occidental, América del Sur, el Caribe y el océano Índico, y que la información estadística detallada figura en el documento MSC 86/18. El Comité tomó nota de que la mayoría de los ataques notificados en todo el mundo durante 2008 se habían perpetrado en aguas territoriales, mientras los buques estaban anclados o en un puesto de atraque. Sin embargo, si se consideran los cuatro primeros meses de 2009, resulta claro que esta tendencia ha cambiado y que, actualmente, la mayoría de los ataques e intentos de ataque ocurren en aguas internacionales, fuera de la jurisdicción de los Estados ribereños.

18.17 El Comité manifestó su preocupación respecto de que muchos de los informes recibidos eran de casos en los que grupos de entre cinco y diez personas con armas blancas o de fuego habían atacado violentamente a las tripulaciones. De esa misma información se desprende que, durante el periodo examinado, murieron seis tripulantes, 42 resultaron lesionados/agredidos, 774 fueron secuestrados o tomados de rehenes y unos 38 continúan en paradero desconocido. Se notificó que un buque había desaparecido y se habían secuestrado 51 buques, en su mayoría frente a la costa de Somalia, lo que representa un aumento en comparación con el año previo.

18.18 El Comité instó, una vez más, a todos los Gobiernos y al sector a que intensificaran y coordinaran sus esfuerzos para erradicar la piratería y los robos a mano armada contra los buques.

18.19 El Comité también instó a los Estados Miembros a que facilitaran a la Organización información sobre las medidas tomadas con respecto a los sucesos notificados acaecidos en sus aguas territoriales.

PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

18.20 El Comité condenó el drástico aumento de los casos de piratería frente a la costa de Somalia.

18.21 Tras recordar la intervención del Secretario General, el Comité tomó nota de que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había adoptado dos resoluciones sobre la piratería frente a la costa de Somalia: la resolución 1846 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, adoptada el 2 de diciembre de 2008, en la que, entre otras cosas, se prorroga en 12 meses la validez de la resolución 1816 (2008), y la resolución 1851 (2008), adoptada el 16 de diciembre de 2008.

18.22 El Comité también tomó nota de que, en virtud de la resolución 1851 (2008), se había establecido el Grupo de contacto sobre piratería frente a la costa de Somalia (el Grupo de contacto), y que su primera reunión se había celebrado el 14 de enero de 2009 para facilitar las deliberaciones y la coordinación de las medidas entre los Estados y las organizaciones con el objetivo de reprimir los actos de piratería frente a la costa de Somalia. Dicho Grupo de contacto debe notificar su progreso al Consejo de Seguridad. Entre otras cosas, los integrantes del Grupo de contacto constituyeron cuatro grupos de trabajo en los que pueden participar los miembros del Grupo para abordar los siguientes temas:

- .1 el Grupo de trabajo 1, convocado por el Reino Unido con el apoyo de la OMI, abordará las actividades relativas a la coordinación operacional y militar, la divulgación de información y el establecimiento de un centro de coordinación regional;
- .2 el Grupo de trabajo 2, convocado por Dinamarca, con apoyo de la ONUDC, abordará los aspectos jurídicos de la piratería;
- .3 el Grupo de trabajo 3, convocado por los Estados Unidos, con apoyo de la OMI, abordará la cuestión de fomentar una concientización del sector del transporte marítimo y de otras capacidades; y

- .4 el Grupo de trabajo 4, convocado por Egipto, abordará la cuestión de cómo expeditar la transmisión de información pública/diplomática relativa a todos los aspectos de la piratería.

18.23 El Comité tomó nota de que la Secretaría había participado en todas las reuniones del Grupo de contacto y de sus grupos de trabajo.

18.24 El Comité recibió información de la Secretaría sobre las deliberaciones de la reunión del Grupo de contacto en Nueva York (párrafo 18.8 *supra*), un resumen de las cuales se distribuyó con la signatura MSC 86/INF.19. El Comité también tomó nota de que las Bahamas, las Islas Marshall, Liberia y Panamá habían firmado la "Declaración de Nueva York" mediante la cual, entre otras cosas, se comprometían a promulgar las mejores prácticas de gestión reconocidas a nivel internacional para reducir el riesgo de la piratería.

18.25 El Comité tomó nota, con agradecimiento, de las declaraciones formuladas por Australia, Bélgica, Noruega, la República de Corea, la República Islámica del Irán y Suecia en el sentido de que sus Gobiernos habían decidido enviar buques de guerra para ayudar en los esfuerzos contra la piratería frente a la costa de Somalia. El Comité reiteró su agradecimiento a los Estados que ya habían enviado buques y aeronaves a la región.

EXAMEN EXHAUSTIVO DE LAS ORIENTACIONES SOBRE LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

18.26 El Comité recordó que, en su 84º periodo de sesiones, había decidido examinar las orientaciones facilitadas por la Organización para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques, y en particular las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y la resolución A.922(22), y que había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Dinamarca, con el mandato que se recoge en el párrafo 17.24 del documento MSC 84/24 (informe del MSC 84) para que adelantara la labor.

18.27 El Comité también recordó que, en su 85º periodo de sesiones, había recibido un informe provisional acerca de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la actualización de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y de la resolución A.922(22), había tomado nota del progreso realizado y había modificado el mandato del Grupo.

18.28 El Comité examinó el informe definitivo del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 86/18/1), y deliberó sobre algunas cuestiones clave que se recogen en los párrafos siguientes.

Poseción de armas de fuego

18.29 El Comité recordó que, en su 85º periodo de sesiones (MSC 85/26, párrafo 18.10), había acordado que era necesario volver a examinar a fondo la cuestión de la presencia de armas de fuego o de personal armado a bordo de buques mercantes.

18.30 Al considerar la base histórica de la posición actual de la Organización sobre la presencia de armas de fuego o de personal armado a bordo de los buques, el Comité recordó que había acordado desaconsejar firmemente el transporte y uso de armas de fuego para la protección personal o para la protección del buque y que había advertido que la presencia de personal armado a bordo de los buques mercantes podría tener como resultado una intensificación de la violencia; no obstante, el Comité reconoció que el uso de personal profesional de protección

armado a bordo de los buques mercantes era una cuestión que no debía determinar la Organización, sino los Estados de abanderamiento en consulta con los propietarios de los buques y las compañías.

18.31 Durante sus deliberaciones en el actual periodo de sesiones, el Comité reiteró su postura y pidió al Grupo de trabajo sobre piratería y robos a mano armada contra los buques (el Grupo de trabajo sobre piratería) que lo hiciera constar en la enmienda de las orientaciones de la Organización sobre la represión de la piratería. El Comité tomó nota de la opinión de los Estados Unidos de que quizá sería conveniente elaborar normas recomendadas para el personal profesional de protección armado.

Recomendaciones especiales para las aguas situadas frente a la costa de Somalia

18.32 El Comité recordó que, con la autorización del Presidente del Comité, el Secretario General había publicado la circular MSC.1/Circ.1302, "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia". En esta circular se aconseja a los Gobiernos, armadores de buques y a todas las partes interesadas que apliquen plenamente las recomendaciones de la OMI, publicadas en las circulares MSC/Circ.622 y 623, que sigan las recomendaciones del sector sobre la conveniencia de navegar a más de 600 millas de la costa de Somalia en el océano Índico y que, tras registrarse, envíen notificaciones a las autoridades navales de la zona a través del Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (MSC-HOA) y al *United Kingdom Maritime Trade Operation* (UKMTO) de Dubai. El Comité tomó nota de que las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1302 se ajustan a las mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector.

18.33 El Comité tomó nota de que, tras una iniciativa dirigida por el sector, se había elaborado un documento sobre las mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, el cual se presentó al Grupo de trabajo 3 del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia, y acordó que dicho documento debería servir de base para incorporar en la circular MSC/Circ.623/Rev.3 revisada un anexo específico sobre Somalia.

18.34 Tras examinar las mejores prácticas de gestión y las propuestas formuladas por España y Francia y la ITF de enmienda al documento, el Comité acordó que las mejores prácticas de gestión deberían publicarse en una circular MSC, y encargó al Grupo de trabajo sobre la piratería que examinara si era necesario introducir modificaciones en las mejores prácticas de gestión y que tuviera en cuenta las propuestas de España, Francia y la ITF y que formulara recomendaciones al respecto.

Asesoramiento para los casos en los que la gente de mar, los pescadores y otros navegantes sean secuestrados o tomados como rehenes por un rescate

18.35 El Comité recordó que el mandato del Grupo por correspondencia incluía la elaboración de orientaciones para el caso en que la gente de mar, los pescadores y otros navegantes sean atacados, tomó nota del documento MSC 86/18/4 (Secretaría), que contiene la versión actual de las orientaciones de las Naciones Unidas sobre "Supervivencia en caso de secuestro", y se mostró de acuerdo en que éstas debían tenerse en cuenta al examinar y actualizar la circular MSC/Circ.623/Rev.3.

18.36 El Comité tomó nota de la postura de la ISF y otras organizaciones (documento MSC 86/18/9), en el que se elogia a los propietarios y armadores de buques que han adoptado medidas prácticas para respaldar y garantizar el bienestar de los marinos y de sus familias durante y después de un periodo de cautiverio. Se alienta a todos los propietarios de buques a que adopten planteamientos parecidos cuando se vean en esas circunstancias.

18.37 El Comité tomó nota de que la ICMA, en su reunión de Hong Kong (China), celebrada el 29 de octubre de 2008, adoptó una resolución en la que, entre otras cosas, se insta a la elaboración de directrices para los propietarios de buques sobre el bienestar de los marinos y pescadores víctimas de actos de piratería y robos a mano armada en el mar, y se exhorta a las organizaciones interesadas a que colaboren, a fin de establecer un centro de recursos para los propietarios de buques, marinos y pescadores en el que se disponga de ayuda psicológica especializada, asistencia médica y otros servicios oportunos para las víctimas de actos de piratería y robos a mano armada en el mar.

Enmiendas a la circular MSC/Circ.622

18.38 En el contexto de la propuesta de incluir el texto del acuerdo del ReCAAP en la revisión de la circular MSC/Circ.622, el Comité acordó que el ReCAAP es un ejemplo de acuerdo específico para una región (el Código de conducta de Djibouti es otro) y que, por ello, incorporar el texto completo en una circular MSC quizás no sería un buen uso de los recursos. El Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre la piratería y le pidió que formulara una recomendación respecto de si consideraba más apropiado incluir una referencia al sitio del ReCAAP en la Red, desde el cual se puede descargar el texto del acuerdo.

LA REUNIÓN DE DJIBOUTI

18.39 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el párrafo dispositivo 7 de la resolución A.1002(25) (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia), del 26 al 29 de enero de 2009 se celebró en Djibouti una reunión subregional sobre protección marítima, actos de piratería y robos a mano armada contra los buques dirigida a los Estados del océano Índico occidental, el golfo de Adén y el mar Rojo (la reunión de Djibouti).

18.40 El Comité también tomó nota de que la reunión de Djibouti había adoptado, entre otras cosas, un Código de conducta sobre la represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (el Código de conducta de Djibouti), de cuyos pormenores se ha informado al Consejo en el documento C 102/14. El Código contempla la investigación, detención y enjuiciamiento de los presuntos piratas y el embargo de su equipo, la ejecución de operaciones conjuntas, el intercambio de información por vía de los puntos nacionales de contacto a través de los centros de coordinación de salvamento marítimo de Mombasa y Dar es Salaam y el Centro regional de información marítima que se está estableciendo en Sana (Yemen). Los signatarios también se comprometieron a someter a examen su legislación nacional sobre piratería. El Comité recibió un informe independiente de la Secretaría sobre el Código de conducta de Djibouti.

PROYECTO DE RED INTEGRADA DE SERVICIOS DE GUARDACOSTAS OMI/OMAOC

18.41 El Comité recordó que, en su 85º periodo de sesiones, había recibido información actualizada sobre los avances logrados con posterioridad al foro regional OMI/OMAOC sobre la constitución de una red integrada de servicios de guardacostas para los países del África

occidental y central, celebrado en Dakar (Senegal) del 23 al 25 de octubre de 2006. Entre ellos, cabe destacar que se tomó nota de que, en la 13ª Asamblea General de Ministros de la OMAOC, celebrada en Dakar (Senegal) el 30 de julio de 2008, 20 Estados Miembros de la OMAOC adoptaron un memorando de entendimiento sobre la constitución de una red subregional de servicios de guardacostas para los países del África occidental y central y que 11 de los 20 Estados Miembros de la OMAOC que son Estados ribereños (un 55 % de los Miembros) firmaron inmediatamente el Memorando de entendimiento.

18.42 El Comité tomó nota de que la Secretaría había seguido promoviendo el proyecto de una red integrada de servicios de guardacostas OMI/OMAOC en los distintos foros, tanto civiles como militares, con miras a obtener más apoyo para el proyecto. Los avances logrados con el establecimiento de centros de búsqueda y salvamento en el África occidental y central a raíz de la Conferencia de Florencia de 2000 también resultarán positivos en este contexto. La Secretaría aún tiene intención de convocar una reunión de donantes y una reunión regional para promover esta importante iniciativa. Sin embargo, lamentablemente ha sido necesario retrasar los preparativos dada la cantidad considerable de reuniones sobre la piratería frente a la costa de Somalia.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES

18.43 El Comité estableció el Grupo de trabajo sobre actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, y le encargó que, teniendo en cuenta los debates entablados en el Pleno sobre los distintos aspectos, tuviera a bien:

- .1 elaborar un proyecto de circular MSC independiente sobre actos de piratería y robos a mano armada frente a la costa de Somalia, en cuyo anexo se adjuntarán las "Mejores prácticas de gestión", que figuran en el anexo del documento MSC 86/18/2, tras asegurarse de que las orientaciones mundiales existentes y las nuevas orientaciones regionales se armonicen con la circular MSC/Circ.623 revisada para evitar contradicciones obvias;
- .2 abstenerse de modificar el contenido del texto de las "Mejores prácticas de gestión", salvo para armonizarlo con las orientaciones mundiales existentes. Cabe señalar que habría que mantener la referencia a UKMTO Dubai como punto único de contacto;
- .3 teniendo en cuenta las propuestas de España y Francia (véase el documento MSC 86/18/5), asesorar al Comité sobre el modo de proceder en cuanto a la elaboración de orientaciones específicas de naturaleza análoga a las "Mejores prácticas de gestión", para el sector pesquero y/u otros sectores marítimos que no estén contemplados en las directrices actuales de la OMI;
- .4 incluir en la circular MSC/Circ.623 revisada un anexo, dirigido a la gente de mar, los pescadores y otros navegantes que hayan sido secuestrados o tomados como rehenes por un rescate, basado en la versión actual de las orientaciones de Naciones Unidas tituladas "Supervivencia en caso de secuestro", que figuran en el anexo del documento MSC 86/18/4, y teniendo presentes las propuestas recogidas en los documentos MSC 86/18/6, MSC 86/18/8 y MSC 86/18/9;

- .5 al estudiar la posibilidad de revisar las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 con respecto a la presencia de armas de fuego o de personal armado a bordo de los buques mercantes, respetar las decisiones del MSC 85 de seguir desaconsejando firmemente llevar y utilizar armas de fuego con fines de protección personal o del buque, y de que el empleo de personal profesional de protección armado a bordo de buques mercantes es una cuestión que no corresponde determinar a la Organización, sino a los Estados de abanderamiento en consulta con los propietarios de los buques y las compañías. También se encarga al Grupo de trabajo que se abstenga de volver a abrir el debate sobre esta cuestión en el curso de sus deliberaciones;
- .6 al examinar la posibilidad de revisar la resolución A.922(22), no incluir el texto de la ICC (MSC 86/18/1, anexo D) en el texto revisado;
- .7 al examinar la posibilidad de revisar la resolución A.922(22), no incluir por el momento ninguna referencia a un panel de expertos de la OMI (véase el documento MSC 86/18/1, párrafos 3.2a a 3.2c);
- .8 al examinar la posibilidad de revisar la circular MSC/Circ.622/Rev.1, tomar una decisión sobre la conveniencia de incluir el texto completo del ReCAAP en el texto revisado o de simplemente incluir una referencia al sitio del ReCAAP en la Red; y
- .9 presentar un informe al Pleno a más tardar el jueves 4 de junio de 2009.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES

18.44 El Comité recibió y aprobó en general el informe del Grupo de trabajo sobre actos de piratería y robos a mano armada contra los buques (el Grupo) (documentos MSC 86/WP.7 y MSC 86/WP.7/Add.1), y tomó nota de las medidas adoptadas con respecto a los diversos documentos y propuestas presentados, así como de los resultados de las deliberaciones del Grupo, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Sistemas de identificación automática del buque (SIA)

18.45 El Comité tomó nota de que la delegación de Arabia Saudita había manifestado su inquietud sobre la falta de controles y salvaguardias para la retransmisión y publicación de los datos del SIA en Internet, aspecto que puede estar ayudando a los piratas en sus actividades, y que constituye una amenaza para los buques en las aguas frente a la costa de Somalia, y propuso establecer un Grupo de trabajo técnico para examinar los aspectos jurídicos de esta cuestión.

18.46 El Comité recordó que esta cuestión ya se había debatido durante el MSC 79 en el contexto de la disponibilidad irrestricta en Internet de datos de los buques generados por el SIA y de los riesgos que esto conlleva para la protección. El MSC 79 llegó a la conclusión de que, puesto que el SIA es un sistema de radiodifusión público, cuyo objetivo primario es servir de ayuda a la navegación en el contexto de la prevención de abordajes, sería casi imposible que la Organización o sus Estados Miembros reglamentaran o controlaran las actividades de quienes publican la información del SIA en Internet.

18.47 El Comité recordó que el MSC 79:

- .1 había convenido en que la publicación en la Red, o en otro lugar, de los datos SIA transmitidos por los buques podría ir en detrimento de la seguridad y la protección de buques e instalaciones portuarias y que atentaba contra los esfuerzos de la Organización y de sus Estados Miembros encaminados a incrementar la seguridad de la navegación y la protección en el sector del transporte marítimo internacional;
- .2 había instado a los capitanes de buques a que, no obstante lo dispuesto en las "Directrices relativas a la utilización en el buque del Sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.917(22), enmendadas por la resolución A.956(23), no desactivaran el SIA del buque a causa de la publicación en la Red, o en otro lugar, de los datos SIA transmitidos por sus buques;
- .3 había instado a los Gobiernos Miembros a que, a reserva de las disposiciones de su legislación nacional, disuadieran a quienes han enviado datos SIA a otras partes para su publicación en la Red de que lo vuelvan a hacer;
- .4 había condenado la publicación en la Red, o en otro lugar, de los datos SIA transmitidos por los buques, tachándola de lamentable;
- .5 había condenado a quienes de manera irresponsable publicaron en la Red, o en otro lugar, los datos SIA transmitidos por los buques, especialmente si esas personas ofrecieron servicios adicionales al sector portuario y al de transporte marítimo; y
- .6 había pedido al Secretario General que señalara las conclusiones del Comité a la atención de quienes publican o puedan publicar en la Red, o en otro medio, datos SIA transmitidos por los buques.

18.48 El Comité tomó nota también de que, en el ámbito de los actos de piratería y robos a mano armada frente a la costa de Somalia, no había indicios claros de que los piratas hubieran utilizado el SIA para hacer un seguimiento de los buques, y que ninguna de las embarcaciones utilizadas por piratas que se han detenido estaba equipada con receptores del SIA. Las orientaciones que ofrecen las armadas actualmente a través del Centro de Protección Marítima en el Cuerno de África (MSC-HOA) es que los buques que naveguen en el golfo de Adén mantengan encendido el SIA, pero que, como medida de precaución, los buques que naveguen en el océano Índico occidental lo mantengan apagado. En las "Mejores prácticas de gestión" (anexo 1 del proyecto de circular MSC.1 sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia) figuran orientaciones más detalladas, entre las que cabe destacar la necesidad de asegurarse de que se conocen las prácticas navales más recientes recomendadas por el MSC-HOA.

Mejores prácticas de gestión

18.49 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las Mejores prácticas de gestión, incluido el acuerdo de mantener el texto sin modificaciones. Al respecto, el Comité observó, en particular, lo siguiente:

- .1 el debate sobre el uso de mangueras contraincendios contra los piratas y los posibles riesgos para la gente de mar;
- .2 la advertencia recogida en las Mejores prácticas de gestión de que la seguridad de la tripulación y los pasajeros son primordiales;
- .3 el debate sobre la necesidad de reforzar los puentes de los buques contra las armas de fuego, incluidas las repercusiones que puede plantear en materia de seguridad el blindaje de los puentes y la inquietud ante la intensificación de la violencia; y
- .4 la recomendación de que el Comité examine posibles medidas adicionales de protección de los tripulantes en revisiones posteriores de las orientaciones que publique la Organización.

18.50 El Comité acordó que la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada contra los buques incumbe a los Estados y que las directrices existentes de la OMI, por ejemplo, la resolución A.922(22), "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques", y el texto propuesto para sustituirlo, eran suficientes. El Comité acordó también que las orientaciones que figuran en las Mejores prácticas de gestión deben leerse junto con las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 y la resolución A.922(22).

La piratería y los códigos PBIP e IGS

18.51 El Comité tomó nota de los debates del Grupo sobre la necesidad de que las medidas de lucha contra la piratería se incorporen a los planes de protección del buque y/o los procedimientos IGS del buque. El Comité tomó nota de que, al firmar la "Declaración de Nueva York", las Bahamas, las Islas Marshall, Liberia y Panamá habían declarado, entre otras cosas, que "las medidas de autoprotección que adopten los buques para evitar, disuadir o demorar ataques de piratas son un elemento esencial del cumplimiento del Código PBIP".

Buques pesqueros

18.52 El Comité tomó nota de los debates del Grupo sobre las orientaciones específicas para los buques pesqueros y acordó lo siguiente:

- .1 estaba justificado ofrecer orientaciones específicas a los buques que se dedican a la pesca frente a la costa de Somalia;
- .2 las orientaciones que figuran en las Mejores prácticas de gestión son de utilidad para los buques pesqueros cuando no estén faenando;
- .3 las orientaciones adicionales para buques dedicados a actividades de pesca deberían leerse junto con las Mejores prácticas de gestión; y

- .4 debería incluirse en las orientaciones una declaración a los efectos de que los buques pesqueros que no sean somalíes eviten operar o navegar a menos de 200 millas marinas de la costa de Somalia, independientemente de que tengan o no licencias para hacerlo.

18.53 El Comité aprobó el proyecto de circular MSC.1/Circ.1332, "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia".

Orientaciones para las embarcaciones de recreo

18.54 El Comité tomó nota de que la ISAF había elaborado orientaciones para los yates que estén planeando una travesía por el golfo de Adén y las aguas situadas frente a la costa de Somalia (en la sección 1 de las orientaciones se indica que: "se desaconseja firmemente a los yates que naveguen por la zona"), que dichas orientaciones podían descargarse del sitio de la ISAF en la Red (<http://www.sailing.org/28110.php>) y que está previsto también incluirlas en el sitio del MSC-HOA en la Red (<http://www.mschoa.org>) en un futuro próximo.

Posesión y uso de armas de fuego y personal de protección

18.55 El Comité tomó nota de que durante los debates sobre la posesión y uso de armas de fuego y personal de protección en el contexto de la revisión de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3, el Grupo había aceptado plenamente el principio acordado en el MSC 85 de que debería desaconsejarse firmemente la posesión y el uso de armas de fuego para protección personal o para la protección del buque, y que el empleo de equipos de personal profesional de protección a bordo de los buques mercantes era una cuestión que no debía determinar la Organización, sino los Estados de abanderamiento en consulta con los propietarios de los buques y las compañías. Los párrafos que siguen son un resumen de las principales cuestiones planteadas y de las medidas adoptadas.

18.56 El Comité tomó nota de que la represión de la piratería era para algunos países una operación policial y que para esos Estados la organización principal era el cuerpo de policía en lugar del ejército, y de que, por consiguiente, el Grupo había acordado que debería hacerse referencia a "equipos de militares u oficiales de policía debidamente autorizados por el Gobierno" y no a la expresión "equipos militares a bordo de los buques bajo las órdenes de los oficiales de la marina" propuesta por el Grupo de trabajo por correspondencia.

18.57 Por lo que respecta a la terminología utilizada para describir a otro personal armado, el Comité tomó nota de que el Grupo había acordado utilizar el término "personal de protección armado privado". Puesto que el significado de este término estaba claro, no era necesario proporcionar una definición. Se observó que, al considerar la utilización de la palabra "profesional" en este contexto, el Grupo acordó que no resultaría apropiado el uso de la palabra "profesional", dado que no existían normas reconocidas para dicho personal.

18.58 El Comité tomó nota de que el Grupo había añadido nuevo texto para reflejar que debería tenerse en cuenta que la posesión de armas de fuego puede suponer un peligro mayor para los buques que transportan cargas inflamables o algún tipo similar de mercancía peligrosa.

18.59 El Comité también tomó nota de que hubo un extenso debate sobre las responsabilidades jurídicas de los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños o los Estados rectores de puertos y, en particular sobre la jurisdicción de los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos con respecto a la posesión de armas a bordo de buques de otro Estado que entren en sus

aguas territoriales o sus puertos. El Grupo había tomado nota de que cuando un buque lleve armas de fuego y entre en el mar territorial de un Estado, puede considerarse que las ha importado, independientemente de la intención del capitán. Al elaborar el texto en relación con las armas de fuego y el personal armado en lo que refiere a la jurisdicción de los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos, el Grupo había acordado que:

- .1 la presencia de personal armado de protección privado y el empleo de militares u otros oficiales de las fuerzas de la ley debidamente autorizados por el Gobierno del Estado de abanderamiento para llevar armas de fuego para la protección del buque mercante o del buque pesquero debería estar sujeta a la legislación y a las políticas del Estado de abanderamiento, e incumbe al Estado de abanderamiento autorizarla, una vez entabladas consultas con los armadores, compañías y operadores de buques;
- .2 los buques que entren en el mar territorial y/o en los puertos están sujetos a la legislación del Estado ribereño o del Estado rector del puerto;
- .3 la importación de armas de fuego está sujeta a la normativa del Estado ribereño y/o del Estado rector del puerto; y
- .4 la utilización de las expresiones "buque mercante" y "buque pesquero" tiene por objeto diferenciarlos de los buques de guerra y los buques al servicio del Estado.

18.60 Algunas delegaciones propusieron que las Administraciones informaran a los buques con derecho a enarbolar su pabellón de las reglas nacionales de los Estados ribereños y los Estados rectores del puerto. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones no apoyó esta propuesta.

18.61 Los representantes del sector de seguros de transporte subrayaron la importancia de las consultas entre las Administraciones, las compañías y los aseguradores sobre aspectos de responsabilidad, y de otro tipo, relacionados con la presencia de personal armado de protección. Se señaló que convendría que los buques se cercioraran de que tienen pólizas adecuadas para sus procedimientos, y que adopten las debidas precauciones si carecen de seguro o se autoaseguran.

18.62 El observador de la IFSMA declaró que estaban muy preocupados ante las consecuencias de que los armadores de buques puedan obtener un seguro para el buque y la carga que cubra los secuestros de buques. De este modo, el propietario aseguraría el buque y la carga, pero no contribuiría en modo alguno a que la travesía sea más segura para la gente de mar. Por el contrario, la IFSMA temía que esto podría alentar a ciertos propietarios a correr el riesgo de operar sus buques en zonas afectadas por la piratería, como el golfo de Adén y la costa de Somalia. La IFSMA instó firmemente a la OMI a que hiciera un llamamiento a las organizaciones de armadores y de aseguradores para abolir estas pólizas de seguro a fin de evitar que se ponga en riesgo la vida de los marinos innecesariamente.

18.63 Tras tomar nota de las inquietudes de las organizaciones de marinos y armadores y de algunas delegaciones con respecto a las armas de fuego y el empleo de equipos militares, entre las que cabe destacar:

- .1 el derecho del capitán y de la gente de mar a negarse a prestar servicio en un buque en el que la compañía o el Estado de abanderamiento exija la presencia de personal armado;

- .2 la necesidad de delimitar las responsabilidades del capitán y del jefe del personal armado y, en particular, de tomar una decisión clara sobre quién es la persona que está al mando según las circunstancias;
- .3 no se han examinado en suficiente profundidad los aspectos de responsabilidad, seguridad, diligencia debida y los marcos jurídicos;
- .4 dada la tendencia a la criminalización de la gente de mar, hay que tener presente el riesgo de que se imputen a capitanes y marinos delitos penales como consecuencia de la actuación del personal armado; y
- .5 la ausencia de referencias al capitán en el texto que se está examinando,

el Comité refrendó la opinión del Grupo de que incumbe al Estado de abanderamiento adoptar una decisión al respecto.

18.64 El observador de la ITF declaró que se oponían a que se llevaran armas a bordo de los buques y que la participación de la ITF en el Grupo no debía interpretarse como un refrendo de que se lleven armas. La ITF opinó que, si tras entablar un proceso de consulta adecuado con los armadores y las compañías, los Estados de abanderamiento llegan a la conclusión de que deben llevarse armas a bordo, los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos deberían establecer marcos jurídicos y políticas operativas adecuadas a los aspectos jurídicos y de responsabilidad. Además, la ITF opinó que en las orientaciones debe quedar claro que los equipos militares o policiales armados actúan en nombre del Estado de abanderamiento.

18.65 El observador de BIMCO declaró que no existen normas mundiales y BIMCO no tiene conocimiento de ningún Estado o Estado de abanderamiento que haya promulgado leyes o políticas sobre el empleo de personal de protección armado privado. El Comité ha decidido publicar orientaciones teniendo pleno conocimiento de ello. Por consiguiente, BIMCO propone que, dada la urgencia de abordar este problema, si la OMI deseara promulgar orientaciones de algún tipo, debería encargar inmediatamente a un grupo de trabajo por correspondencia que examinara los aspectos de diligencia debida y el *modus operandi* de estos guardias (en particular, las normas para entablar combate, teniendo en cuenta las prescripciones del Convenio SOLAS). Es esencial que los armadores, compañías y operadores dispongan de orientaciones para tratar con los Estados de abanderamiento. La consecuencia de no abordar este tema en el ámbito de la OMI será que numerosos Estados de abanderamiento elaboren sus propias leyes y políticas al respecto, que obviamente serían distintas entre sí, por lo que los propietarios y las compañías se enfrentarían a una plétora de planteamientos distintos en este contexto. Para BIMCO, eso es totalmente contrario al espíritu de la OMI y a la opinión del sector de que las leyes y políticas marítimas deben ser mundiales y comunes.

Examen general de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3, y de la resolución A.922(22)

18.66 El Comité tomó nota de que al efectuar un examen general de las modificaciones propuestas por el Grupo de trabajo por correspondencia a las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 en el documento MSC 86/18/1, el Grupo:

- .1 había aceptado la definición revisada de "robos a mano armada perpetrados contra los buques" elaborada en la reunión de Djibouti;

- .2 había sustituido las disposiciones propuestas sobre armas de fuego por el nuevo texto señalado *supra*;
- .3 al definir el concepto de "compañía", había citado las reglas IX/1 y XI-2/1 del Convenio SOLAS en lugar del Código IGS;
- .4 había armonizado las medidas propuestas para reprimir la piratería con lo dispuesto en la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
- .5 había incluido una referencia sobre el bienestar de los tripulantes, que es un factor que ha de tenerse en cuenta para alentar a los capitanes a notificar casos de piratería y robo a mano armada;
- .6 había hecho referencia al ReCAAP en el texto y las notas a pie de página, incluidas las direcciones de los sitios pertinentes en la Red. Al respecto, el Comité tomó nota de que, antes de ultimar el texto de las orientaciones, se introducirían nuevas referencias al ReCAAP y otros acuerdos regionales, por ejemplo el Código de conducta de Djibouti; y
- .7 había incluido una disposición en la introducción de la circular MSC/Circ.623 revisada, en el sentido de que la planificación debe tener en cuenta el bienestar de la tripulación durante y después de un periodo de cautividad a manos de piratas o ladrones armados. En este contexto, el Grupo también acordó mantener las disposiciones sobre la necesidad de que el capitán ofrezca "primeros auxilios psicológicos" a los miembros de la tripulación, pero añadiendo texto que especifique que es necesario que reciban tratamiento profesional lo antes posible.

18.67 El Comité apoyó la inclusión, en la revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3, de las directrices del Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas tituladas "Supervivencia en caso de secuestro", modificadas como corresponda para que puedan aplicarse al contexto marítimo.

18.68 El Comité tomó nota de que, al redactar el proyecto de resolución de la Asamblea que sustituirá a la resolución A.922(22) y proponer enmiendas al Código de prácticas adjunto a la misma, el Grupo:

- .1 tras tomar nota de que los Protocolos de 2005 relativas a los Tratados SUA aún no han entrado en vigor, había acordado suprimir las referencias a los mismos en el proyecto de resolución de la Asamblea y el Código de prácticas;
- .2 había hecho más hincapié en la importancia de la CONVEMAR en el preámbulo del proyecto de resolución de la Asamblea;
- .3 había suprimido la propuesta de la ICC-IMB de elaborar una nueva parte B del Código de prácticas y las referencias al panel de expertos, atendiendo a las instrucciones del Comité; y
- .4 había suprimido las referencias a las "intervenciones" en el texto del Código de prácticas.

18.69 El Comité tomó nota de la intervención de la delegación de Dinamarca con respecto a la posibilidad de volver a examinar la cuestión de constituir un panel de expertos de la OMI.

18.70 El Comité tomó nota de la inquietud manifestada por la delegación de India en relación con el párrafo 18.55 *supra*, que dice: "el empleo de equipos de personal [...] de protección a bordo de los buques mercantes era una cuestión que no debía determinar la Organización, sino los Estados de abanderamiento en consulta con los propietarios de los buques y las compañías", y recordó que este texto repetía la política acordada durante el MSC 85 (MSC 85/26, párrafo 18.42.2), y que figura en el mandato del Grupo (párrafo 18.43 *supra*). El Comité tomó nota de que India, como se dijo previamente, tenía intereses considerables y vulnerables en su zona económica exclusiva que podrían verse amenazados por personal armado a bordo de buques autorizados por Estados de abanderamiento que naveguen por su zona económica exclusiva con motivos ulteriores que no sean la piratería, por ejemplo ocasionar daños a activos económicos. Si bien la India apreció las buenas intenciones del Grupo de proporcionar mayor seguridad a los buques mercantes y los marinos, a la India le preocupa la posibilidad de que el texto actual se convierta en una excusa para proporcionar un entorno propicio para terroristas o grupos de terroristas. India sugirió que, además de los Estados de abanderamiento, los propietarios de buques y las compañías, también debería consultarse al Estado ribereño y al Estado rector del puerto, y que se debería transmitir a los centros de datos del sistema LRIT la información sobre los buques que transportan armas o guardias armados al navegar por la zona económica exclusiva de un Estado ribereño y el polígono LRIT.

18.71 La delegación de Egipto propuso que se revisen los principios reseñados en el párrafo 18.59 *supra* a fin de asegurarse de que se tienen plenamente en cuenta las consecuencias de las disposiciones de la CONVEMAR y la cuestión de las armas a bordo en relación con la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados rectores de puertos.

18.72 La delegación de la República Islámica del Irán tomó nota de las inquietudes de otras delegaciones respecto del transporte de personal de protección armado. Sin embargo, en su opinión, las orientaciones elaboradas por el Grupo tras un largo debate se condecían con la CONVEMAR y con el derecho internacional consuetudinario. Por otra parte, en ninguna parte de las orientaciones se alienta el empleo de personal armado a bordo de los buques.

18.73 Las delegaciones de India, Indonesia y Tailandia propusieron continuar el debate sobre las armas de fuego a bordo en el futuro. Dichos debates deberían incluir una evaluación de la experiencia obtenida con el transporte de armas de fuego a bordo.

18.74 La delegación de Francia acogió con agrado la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1332 y, en particular, el anexo sobre los buques pesqueros, y acordó que el transporte de armas a bordo era una cuestión delicada. En la revisión a la circular MSC/Circ.623 se había hecho hincapié en el riesgo de intensificación de la violencia, la falta de un marco jurídico para el uso de armas de fuego, la vulnerabilidad de los marinos y la necesidad de proteger sus intereses.

18.75 El observador de la Unión Africana declaró que, si bien la Comisión de la Unión Africana apoyaba la adopción de las circulares MSC/Circ.622 y MSC/Circ.623 revisadas, estaba profundamente preocupada respecto de las disposiciones sobre el transporte y uso de armas de fuego y de personal de protección a bordo de buques mercantes ante el efecto drástico que esto puede tener en la proliferación de armas, la seguridad de la navegación y el riesgo de contaminación en África y, en particular, en el Cuerno de África. El observador sugirió que se debería encargar al Grupo y a los expertos jurídicos en derecho público internacional que examinen esta cuestión más a fondo. También propuso que era necesario comenzar a tomar pasos

adecuados y concretos a fin de encontrar soluciones para el aumento notorio de los casos de piratería en otras regiones de África, como el golfo de Guinea, antes de que este fenómeno se propague a todo el continente.

18.76 El observador de la ITF señaló que la ITF había apreciado la oportunidad de presentar, al comienzo del presente periodo de sesiones, sus inquietudes en relación con la necesidad acuciante de disponer de orientaciones para la protección de los marinos frente a la costa de Somalia. La ITF también señaló a la atención del Comité que era necesario que el sector facilite inteligencia más precisa a las fuerzas navales, y que sería conveniente incluir el plan antipiratería de los buques como una adición a las prescripciones del Código PBIP (de carácter obligatorio). Sin embargo, la ITF señaló que, en su opinión, el mandato del Grupo no incluía instrucciones de examinar una posible orientación específica para Somalia ni de tratar estas otras cuestiones¹. A pesar de los compromisos manifestados en el Pleno, que se recogen en el párrafo 18.34 *supra*, el Grupo no había tratado a fondo las cuestiones de la ITF, salvo durante la revisión de la circular MSC/Circ.623, y no se había concedido carácter urgente a esta cuestión importante. En la actualidad, las fuerzas navales están tratando de que el sector les facilite inteligencia más precisa sobre los ataques de piratería, pero si bien el Código de Investigación (resolución A.922(22)) está vigente desde 2001, aún no se han presentado informes a la OMI, por lo cual la Organización no ha podido ayudar a las fuerzas navales. No se ha tratado la propuesta de la ITF de incluir en el Código PBIP disposiciones contra la piratería, por lo cual persiste el problema del cumplimiento de medidas antipiratería razonables para todos los buques. Los marinos se mostraron muy agradecidos con los Estados que habían proporcionado fuerzas navales para protegerlos en esta zona, pero no creían que todos los Estados de abanderamiento estaban tratando la cuestión del bienestar de los marinos con la urgencia debida. Para la ITF, las revisiones de las circulares MSC/Circ.622 y MSC/Circ.623 carecían de importancia si no se implantaban en los próximos meses y los Estados Miembros de la OMI no lograban que los buques que enarbolan su pabellón estuvieran al tanto de las mejores prácticas para la protección y el bienestar de los marinos. Si bien reconoció que el sector había presentado las mejores prácticas de gestión para tratar de manera urgente el modo de evitar ataques de piratería en esta zona, el observador de la ITF señaló que, en vista de los 1 400 marinos tomados de rehenes y el triple de esa cifra que han sufrido ataques en los últimos 18 meses, la protección de los marinos también es importante. Concluyó recordando que, durante el MSC 85, la ITF había declarado que, en 2001, los marinos y el sector habían respondido con urgencia a la necesidad de proteger a las personas que trabajan en tierra con la implantación urgente del Código PBIP y el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS. En consecuencia, es razonable que la ITF espere que los Estados Miembros de la OMI reaccionen con la misma urgencia a la crisis en las aguas de Somalia y que se elaboren disposiciones obligatorias para proteger a los marinos de ataques de piratas frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén.

18.77 El observador de BIMCO reiteró los principales puntos de su declaración en el Grupo (párrafo 18.65 *supra*), e informó al Comité de que BIMCO continuaba opinando que los guardias armados a bordo de los buques solamente deberían utilizarse en casos excepcionales, y que únicamente deberían emplearse equipos de militares u oficiales de la policía debidamente autorizados por el Gobierno bajo la dirección del Estado de abanderamiento y el propietario del buque, y en acuerdo con ellos. Sin embargo, señaló que era necesario disponer de políticas y procedimientos claros y aceptables a nivel internacional que se deben elaborar bajo los auspicios de la OMI. Actualmente BIMCO está trabajando en la elaboración de recomendaciones adecuadas para sus miembros, las cuales se van a facilitar a la OMI, los Estados de abanderamiento y otras partes interesadas, a fin de tratar de facilitar la elaboración de directrices

¹ Sin embargo, véase el documento MSC 86/WP.12/Add.1 (párrafos 18.43.1 y 18.43.4).

prácticas y apropiadas para los propietarios de buques. El observador de la IFSMA apoyó las posiciones de la ITF y de BIMCO.

18.78 La delegación de Sudáfrica declaró que las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre los ataques de piratería frente a la costa de Somalia contienen texto que estipula que dichas resoluciones no sirven de precedente para otras regiones y manifestó su inquietud de que esto podría ser incongruente con lo estipulado en el párrafo 21.3.2 del proyecto de circular MSC/Circ.622 revisada (que trata de la elaboración de acuerdos bilaterales o regionales a fin de permitir a los buques de un Estado Parte en el acuerdo la entrada en el mar territorial de otro Estado por consentimiento). El Comité tomó nota de que el párrafo 21.3.2 era texto existente que llevaba diez años en vigor.

18.79 Seguidamente, el Comité aprobó:

- .1 la circular MSC.1/Circ.1333, "Recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques"; y
- .2 la circular MSC.1/Circ.1334, "Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques".

18.80 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre 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 23, con objeto de presentarlo a la vigésimo sexta Asamblea para su adopción, con lo cual se revocaría la resolución A.922(22).

Propuestas de la ICMA

18.81 El Comité tomó nota del debate del Grupo en relación con la resolución de la ICMA, adoptada en la reunión celebrada en Hong Kong (China) el 29 de octubre de 2008, y acordó solicitar propuestas más detalladas de la ICMA. La delegación de Ucrania informó al Comité de que habían recibido una carta de la tripulación del buque **Faina**, quienes habían sido tomados de rehenes durante cinco meses. La tripulación solicitó a la OMI que iniciara un debate sobre maneras de asegurar que los tripulantes rehenes pudieran recibir asistencia médica, que se diera acceso a doctores a los buques secuestrados, y que las familias de los marinos cautivos reciban información veraz sobre su estado de salud.

18.82 La delegación de Ucrania también tomó nota de que, entre otras cosas, la ICMA había instado a la OMI y la OIT a que "elaboraran directrices para los propietarios de buques respecto de cómo atender a los marinos y a los pescadores que son víctimas de ataques de piratería y robos a mano armada en el mar". Hizo un llamamiento a todos los Estados y organizaciones interesadas, incluida la OMI, la OIT y las organizaciones del sector marítimo, a que trabajen juntos para crear un centro de recursos para los propietarios de buques, los marinos y los pescadores que proporcione asesoramiento especializado, atención sanitaria y otros servicios adecuados para las víctimas de ataques de piratería y robos a mano armada en el mar, como se reseña en los párrafos dispositivos 3 y 4 de la resolución de la ICMA.

18.83 El Comité aprobó las propuestas de la delegación de Ucrania y refrendó, en general, los párrafos dispositivos 3 y 4 de la resolución de la ICMA e invitó a los Estados Miembros y organizaciones interesadas a que presentaran propuestas concretas al próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI o del Comité.

19 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

19.1 El Comité recordó (MSC 86/19) que tras debatir en su 84º periodo de sesiones sobre la mejor manera de proceder a este respecto, y en vista de la información recibida hasta dicho momento, había acordado, en principio, que:

- .1 había una necesidad urgente de examinar la seguridad de los buques de carga general, teniendo en cuenta el actual nivel de seguridad de esos tipos de buques y los documentos presentados hasta la fecha sobre el particular;
- .2 para avanzar en esta cuestión era necesario contar con información más detallada sobre las causas de los siniestros de los buques de carga general, incluidos los resultados de todos los estudios conexos;
- .3 las definiciones de los términos "granelero" y "buque de carga general" están interrelacionadas y, por consiguiente, todo resultado de los debates sobre la definición de "granelero" a efectos de las disposiciones del Convenio SOLAS debería tenerse en cuenta en las deliberaciones sobre la definición de "buque de carga general"; y
- .4 todo estudio de EFS que se presente a este respecto debería someterse primero al examen del Grupo de expertos en EFS antes de establecer un grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de carga general.

19.2 El Comité recordó también que tras examinar los documentos presentados al MSC 85, en particular:

- .1 MSC 85/19/1 (Alemania, Noruega y la IACS), en el que se informa acerca de los pasos iniciales que se están tomando para un estudio de EFS sobre buques de carga general en relación con el análisis de los datos sobre siniestros y se señala que, antes de analizar y recomendar opciones específicas de control del riesgo, debería efectuarse un estudio minucioso de los datos disponibles, preferentemente siguiendo un planteamiento coordinado; y
- .2 MSC 85/19/2 (República de Corea), en el que se recomienda que se realice un estudio de EFS en el que se determinen la frecuencia de los accidentes, los niveles de riesgo, las causas, etc., y se recomienden las opciones de control del riesgo teniendo en cuenta las propuestas presentadas en el párrafo 18 de su documento,

había decidido invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran más información y propuestas pertinentes sobre dicha cuestión al MSC 86.

19.3 A este respecto, el Comité también recordó que, en su 83º periodo de sesiones, había acordado que, en un periodo de sesiones futuro debería constituirse un grupo de trabajo a fin de:

- .1 examinar toda la información conexa presentada en este periodo de sesiones, los resultados de los análisis y los estudios de EFS;
- .2 elaborar la definición de buque de carga general;

- .3 identificar los tipos de buques incluidos en la categoría de buques de carga general a los que se aplicarían las medidas de este punto;
- .4 elaborar la estrategia sobre el mejor modo de proceder con esta cuestión; y
- .5 elaborar medidas adecuadas para incrementar la seguridad de los buques de carga general.

19.4 El Comité examinó los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/19/1 (Alemania), en el que se facilitan observaciones sobre las etapas iniciales de un estudio de evaluación formal de la seguridad coordinado por la IACS acerca de los buques de carga general en lo que se refiere al análisis de los datos sobre siniestros; y
- .2 MSC 86/INF.4 (IACS), que contiene el informe final de la etapa 1 (Evaluación de los datos históricos) de un estudio sobre la EFS que ha realizado la IACS acerca de la seguridad de los buques de carga general.

19.5 Tras un debate general sobre las ponencias anteriormente mencionadas, el Comité acordó que el estudio de EFS de la IACS debería ser examinado por el Grupo de expertos en EFS una vez que se haya concluido el estudio completo. Está previsto que se presentará una actualización sobre el estudio al MSC 87. A este respecto, varias delegaciones recalcaron que en el estudio mencionado se deberían investigar las causas principales de los siniestros en los buques de carga general.

19.6 Tras una intervención del observador de la IACS sobre la necesidad de mejorar el acceso a las bases de datos sobre siniestros, el Comité alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que pusieran a disposición sus bases de datos sobre siniestros a fin de ayudar a la IACS en la EFS, y los invitó a que presentaran más información y propuestas pertinentes sobre la cuestión al MSC 87.

20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estado jurídico de los convenios

20.1 El Comité tomó nota de la información, al 30 de abril de 2009, respecto de los convenios y protocolos, y las enmiendas a los mismos, respecto de los cuales la OMI desempeña funciones de depositaria y que guardan relación con la labor del Comité (MSC 86/20 y MSC 86/INF.11). También tomó nota de la declaración verbal de la Secretaría con información adicional respecto de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a los convenios y protocolos de la OMI relativos a la seguridad depositados ante el Secretario General recibidos en la fecha de elaboración de los documentos mencionados o posteriormente, por ejemplo, la adhesión de Costa Rica al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

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

20.2 El Comité recordó que el MSC 83 había remitido a los subcomités pertinentes el examen detallado de la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección que se habían adoptado mediante resoluciones o aprobado mediante circulares, adjuntos al documento MSC 82/INF.12

(Secretaría), a fin de que indicasen los instrumentos que pudieran ser pertinentes en el contexto de la recopilación de datos sobre la implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio.

20.3 El Comité tomó nota de la información recogida en el anexo 4 del documento MSC 86/INF.11 (Secretaría) sobre los resultados del examen de la lista preparada por la Secretaría (MSC 82/INF.12) que habían realizado todos los subcomités (salvo el Subcomité BLG), y pidió a la Secretaría que preparase una propuesta, para que se examine en el próximo periodo de sesiones, sobre la manera de proceder para lograr los siguientes objetivos, teniendo en cuenta los aspectos de procedimiento y las repercusiones conexas en los recursos:

- .1 revisar la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección teniendo en cuenta los resultados del examen que efectuaron todos los subcomités de los extractos pertinentes; y
- .2 mantener la lista actualizada, y al mismo tiempo ponerla a disposición de los Miembros de la OMI, oportunamente, mediante una circular de distribución anual.

Fechas de entrada en vigor de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el Código SSCI y el Código IDS

20.4 El Comité recordó que el documento MSC 86/20/1 (IACS) se había examinado en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véanse los párrafos 3.18 y 3.27).

21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

21.1 El Comité tomó nota de que no se había presentado a su consideración ningún documento relacionado con este punto del orden del día.

22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

GENERALIDADES

22.1 El Comité recordó que el proyecto de 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 en relación con la creación de capacidad se trató bajo el punto 15 de orden del día (Creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas).

22.2 El Comité examinó el documento MSC 86/22 (Secretaría) y recordó lo siguiente:

- .1 con referencia al párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución A.990(25): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009", el MSC 84 había tomado nota de que se había pedido a los comités que examinaran y revisaran sus Directrices sobre organización y método de trabajo a la luz de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel que debía elaborar el Consejo;
- .2 el MSC 84 había acordado que, en el contexto de la gestión del programa de trabajo en virtud del Plan estratégico y de los resultados previstos, debían elaborarse las directrices adecuadas y las Directrices del Comité examinarse en

consecuencia, y que en la Reunión de presidentes se examinaría la cuestión en más detalle;

- .3 el MSC 85 había tomado nota de los resultados del Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización (CWGSP);
- .4 el MSC 85, tras convenir en que los subcomités deberían centrar sus deliberaciones en los aspectos técnicos u operacionales de la labor asignada, había acordado que en la próxima Reunión de presidentes debería examinarse la posibilidad de enmendar las Directrices de los comités como correspondiera; y

recibió información de que se había previsto que la Reunión de presidentes de 2009 tendría lugar el 30 de mayo de 2009 para examinar las cuestiones mencionadas.

RESULTADOS DEL GRUPO ESPECIAL DE TRABAJO DEL CONSEJO SOBRE EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA ORGANIZACIÓN

22.3 El Comité recordó que, en su 85º periodo de sesiones (MSC 85/26, párrafo 22.7) había instado a los Gobiernos Miembros y a los respectivos presidentes del MSC, del MEPC y de los subcomités a que participaran de forma activa en las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia del Consejo y del Grupo de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización, y había acordado que en la próxima Reunión de presidentes deberían examinarse las conclusiones del CWGSP 9 e informar oportunamente al MSC 86.

22.4 El Comité tomó nota de que el CWGSP 9 había elaborado el proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, recogido en el anexo 1 del documento C 102/3(a), y de que la Reunión de presidentes examinaría, en cumplimiento de la decisión del Comité antedicha, el proyecto de directrices con objeto de asesorar al Comité como correspondiera sobre cualquier asunto que pudiera ser necesario señalar a su atención.

INFORME DE LA REUNIÓN DE PRESIDENTES

22.5 Se informó al Comité de que la Reunión de presidentes se había celebrado el 30 de mayo de 2009 y de que su informe se había publicado con la signatura MSC 86/WP.11. El Comité examinó la parte del informe relacionada con este punto y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

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

22.6 El Comité tomó nota de que el C 102 examinaría el proyecto de directrices y las conclusiones del CWGSP 9 con objeto de aprobar y posteriormente adoptar dichas directrices en la vigésimo sexta Asamblea, y acordó presentar las siguientes opiniones al C 102 para que éste las examine y adopte las medidas que estime oportunas:

- .1 por lo que respecta al refrendo de los resultados no previstos por el Consejo, convendría abordar la cuestión de las responsabilidades que tienen los comités de tomar medidas en virtud de los distintos convenios;
- .2 habría que tener en cuenta los métodos especiales de trabajo del Comité Jurídico y el Comité de Cooperación Técnica, teniendo presentes los principios que rigen su labor;

- .3 en el ámbito de este mecanismo, deberían examinarse las repercusiones, financieras y en términos de recursos, tanto de los resultados previstos como de los no previstos, con respecto a la Organización y a los Gobiernos Miembros;
- .4 los comités y subcomités deberían aplicar las Directrices en la medida en que sea posible y razonable, una vez que las adopte la vigésimo sexta Asamblea, teniendo en cuenta que no será posible implantarlas plenamente a menos que las Directrices de los propios comités estén armonizadas con las nuevas Directrices;
- .5 deberían continuar observándose las prácticas actuales para la aprobación de los nuevos puntos del programa de trabajo con arreglo a las Directrices de los comités hasta que éstos estén en condiciones de implantar las nuevas Directrices;
- .6 el CWGSP debería tener en cuenta las opiniones de los presidentes del MSC, el MEPC y los subcomités para la elaboración del "Plan de conversión", en el que se describirán los pasos prácticos necesarios para garantizar una transición eficaz de las disposiciones actuales a una implantación plena de las Directrices en toda la Organización; y
- .7 en el "Plan de conversión" del Consejo deberían describirse las nuevas responsabilidades que esté previsto atribuir a los presidentes de los comités y subcomités.

Enmiendas a las Directrices de los comités

22.7 El Comité recordó que el MSC 85 había acordado que los subcomités debían centrar sus deliberaciones en los aspectos técnicos u operacionales de la labor asignada. Además, el Comité convino en que la Reunión de presidentes debería examinar la posibilidad de enmendar las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2) a fin de subsanar el problema, evitar que vuelvan a presentarse casos similares en el futuro y alentar a los proponentes de propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo a que presenten la información y los datos pertinentes para apoyar sus propuestas a nivel de subcomité (MSC 85/26, párrafo 23.40).

22.8 El Comité examinó el proyecto de enmiendas, cuyo texto figura en el anexo 3 del documento MSC 86/WP.11, y continuó estando dividido a partes iguales entre la opción de mantener el texto de los dos nuevos párrafos 2.12.1 y 2.12.2 propuestos y la opción de introducir un cierto grado de flexibilidad que permita, en determinados casos, debatir la necesidad del punto del programa de trabajo y disponer de unas orientaciones más estrictas sobre la presentación de información por los proponentes para facilitar la labor técnica del órgano auxiliar en cuestión.

22.9 En el transcurso de las deliberaciones se subrayaron los siguientes principios rectores a fin de que sirvan de base para seguir examinando la cuestión:

- .1 el examen de la necesidad imperiosa de nuevos puntos del programa de trabajo sigue siendo competencia exclusiva de los comités, y los subcomités no deberían reabrir el examen;
- .2 los comités filtran las propuestas y adoptan decisiones sobre la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo y orden del día de los subcomités, sin adoptar decisiones previas sobre los resultados del examen técnico u operacional que pueden llevar a los subcomités a recomendar que la labor no puede ultimarse;

- .3 los subcomités deberían llevar a cabo la labor sobre los asuntos fundamentales y no apartarse de las instrucciones recibidas de los comités; y
- .4 el proponente o proponentes deberían recopilar tanta información como sea posible al presentar propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo, pero no debería darse por supuesto que siempre se dispone de suficiente información en el momento de la presentación de las propuestas.

22.10 Tras el debate mencionado anteriormente, el Comité aceptó volver a examinar la cuestión en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros interesados a que examinaran la forma de mejorar el texto del proyecto de enmiendas a fin de que refleje las opiniones antedichas. En ese contexto, el Comité pidió a la Secretaría que informara al MEPC 59 como correspondiera.

23 PROGRAMA DE TRABAJO

NUEVOS PUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS, LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y LOS SUBCOMITÉS INTERESADOS

GENERALIDADES

23.1 El Comité examinó los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se han reunido desde la celebración del MSC 85 (MSC 86/23 y MSC 86/23/Add.1), las diversas propuestas de inclusión de nuevos puntos en los programas de trabajo presentadas al periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, la evaluación preliminar de dichas propuestas realizada por el Presidente, con ayuda de la Secretaría (de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC 86/WP.1)), y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, y adoptó las medidas indicadas a continuación.

23.2 El Comité recordó que, en relación con su método de trabajo para examinar las propuestas de inclusión de nuevos puntos del programa de trabajo, en su 78º periodo de sesiones había acordado que, al debatir dichas propuestas, el objetivo del Comité era decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, si procedía o no incluir el nuevo punto en el programa de trabajo de un subcomité. La decisión de incluir un punto nuevo en el programa de trabajo de un subcomité no significa que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decide incluir el punto en el programa de trabajo de un subcomité, deberá ser el subcomité interesado el que examine a fondo los aspectos técnicos de la propuesta y elabore las prescripciones y recomendaciones que estime oportunas.

23.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 59 examinaría los programas de trabajo de los subcomités BLG y FSI, así como los órdenes del día provisionales del BLG 14 y el FSI 18, y los puntos relacionados con el medio ambiente de los programas de trabajo de otros subcomités.

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

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 14

23.4 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.5 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 14, cuyo texto figura en el anexo 25, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

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

Detección de fuentes radiactivas y de objetos contaminados por radiactividad

23.6 El Comité examinó el documento MSC 86/23/8 (República Islámica del Irán), en el que se propone elaborar disposiciones relativas a la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 14 un punto de alta prioridad titulado "Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos", fijándose 2011 como fecha prevista para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 14

23.7 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.8 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 14, cuyo texto figura en el anexo 25, y pidió a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)

Elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia

23.9 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 86/23/10 y MSC 86/INF.2 (Estados Unidos y CLIA) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 54 un punto de alta prioridad titulado "Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje"; se fijó 2012 como fecha prevista de ultimación y se asignó la labor de coordinación al Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.35).

Revisión de las disposiciones relativas a las instalaciones para helicópteros que figuran en el Convenio SOLAS y en el Código MODU

23.10 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 86/23/17 (Secretaría) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado que el Subcomité debería colaborar en esta cuestión, según sea necesario y cuando lo solicite el Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.39).

Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios

23.11 Tras examinar el documento MSC 86/23/15 (Dinamarca y las Islas Feroe), en el que propone elaborar enmiendas a la regla II-2/10.10.2 del Convenio SOLAS en relación con las prescripciones relativas a los aparatos respiratorios de los bomberos, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 54 un punto de alta prioridad titulado "Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios", fijándose 2011 como fecha prevista para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 54

23.12 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.13 El Comité aprobó el orden del día provisional del FP 54, cuyo texto figura en el anexo 25.

Cuestiones urgentes que habrá de examinar el MSC 87

23.14 El Comité tomó nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el FP 54 y el MSC 87, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 87º periodo de sesiones debería examinar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del FP 54, y acordó que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse durante el MSC 87:

- .1 las medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas que tengan bajo punto de inflamación;
- .2 la aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación entre el puesto central de control y el centro de seguridad;
- .3 las notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad;
- .4 los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco; y
- .5 el examen general del Código PEF.

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

Dispositivos de izada y equipo suelto de los buques

23.15 Tras examinar el documento MSC 86/23/6 (Nueva Zelanda), en el que se propone aclarar las prescripciones del Código IGS en relación con el mantenimiento de los dispositivos de izada de los buques y elaborar prescripciones obligatorias adecuadas para el mantenimiento, las pruebas y la inspección de los dispositivos de izada y el equipo suelto de a bordo, el Comité decidió no incluir el punto propuesto en el programa de trabajo del Subcomité FSI, dado que esta cuestión ya se trata adecuadamente en el Convenio de la OIT y en las normas del sector.

23.16 Tras tomar nota de la decisión anteriormente mencionada, el observador de la ISO informó al Comité de que investigarían si su Organización contaba con normas voluntarias para el equipo antedicho. A este respecto, el observador de la ISO también informó al Comité de la reciente reestructuración del Comité técnico 8 de la ISO y de que en el documento MEPC 59/INF.16 (ISO) figuraba más información al respecto.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 18

23.17 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24. Se pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

23.18 El Comité aprobó el orden del día provisional del FSI 18, cuyo texto figura en el anexo 25, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

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

Radiobalizas de localización de siniestros (RLS)

23.19 El Comité examinó el documento MSC 86/23/1 (Estados Unidos), en el que se propone permitir el uso de transmisores del sistema de identificación automática (SIA) como opción alternativa de las balizas de radiorrecalada de 121,5 MHz, prescritas actualmente para complementar a las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) de 406 MHz, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 14 un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19))", fijando 2011 como fecha prevista de ultimación.

Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM

23.20 El Comité examinó el documento MSC 86/23/11 (Chile, Estados Unidos, Francia, Noruega y Reino Unido), en el que se propone llevar a cabo un estudio exploratorio sobre cómo podría efectuarse un examen de los elementos y procedimientos del SMSSM e informar al Comité acerca del alcance, la profundidad y la estructura de dicho examen y, tras tomar nota de la recomendación efectuada por el COMSAR 13 (COMSAR 13/14, párrafo 7.26), acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR un subpunto titulado "Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM" bajo el punto titulado "Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)", considerando necesarios dos periodos de sesiones para ultimar el subpunto. A este respecto, el Comité pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con la UIT a fin de utilizar los recursos del Grupo mixto de expertos OMI/UIT para este estudio.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 14

23.21 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.22 El Comité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 14, cuyo texto figura en el anexo 25.

Cuestiones urgentes que habrá de examinar el MSC 87

23.23 El Comité tomó nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el COMSAR 14 y el MSC 87, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 87º periodo de sesiones deberían examinarse únicamente las cuestiones urgentes derivadas del COMSAR 14, y acordó que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse durante el MSC 87:

- .1 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;
- .2 cuestiones tratadas por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT;
- .3 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento;
- .4 revisión del Manual IAMSAR;
- .5 medidas para salvaguardar la seguridad de la personas rescatadas en el mar; y
- .6 elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques

23.24 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 86/9 al tratar el punto 9 del orden del día (Formación y guardia), que trata de cuestiones relacionadas con las dotaciones de seguridad, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad", fijando 2010 como fecha prevista de ultimación, en colaboración con el Subcomité STW (coordinador) (véase también el párrafo 9.10).

Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988

23.25 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 86/23/3 (Sudáfrica) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité SLF, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988", fijando 2011 como fecha prevista de ultimación y asignando la labor de coordinación al Subcomité SLF, y encargó al NAV 55 que incluyera el punto en el orden del día provisional del NAV 56 (véase también el párrafo 23.44).

Enfoque coordinado para la implantación de la estrategia de navegación electrónica

23.26 Tras examinar el documento MSC 86/23/4 (Secretaría), en el que se propone un plan de trabajo conjunto para los subcomités COMSAR, NAV y STW correspondiente al periodo 2009-2012 para la implantación de la estrategia de navegación electrónica, el Comité acordó suprimir los

corchetes de la expresión "y a la OHI" en la columna "Contribución externa" del anexo del documento mencionado, y aprobó el plan conjunto para permitir que el NAV 55 ponga en marcha la elaboración coordinada y planificada de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica, en colaboración con los subcomités COMSAR y STW. Asimismo, el Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por los observadores de la OHI y de la AISM acerca de la labor que están realizando para apoyar la implantación de la estrategia de navegación electrónica y que la AISM presentaría informes sobre esta cuestión a los respectivos periodos de sesiones de los subcomités COMSAR y NAV.

Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA

23.27 Tras examinar el documento MSC 86/23/7 (Japón), en el que se propone elaborar nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA y teniendo en cuenta las observaciones facilitadas en el documento MSC 86/23/18 (CIRM), el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA", fijando 2013 como fecha prevista de ultimación, y encargar al NAV 55 que incluya el punto en el orden del día provisional del NAV 56.

Sistema mundial de radionavegación

23.28 El Comité examinó el documento MSC 86/23/12 (Estados Unidos, Países Bajos, Reino Unido y Suecia), en el que se propone elaborar enmiendas al Sistema mundial de radionavegación (WWRNS) (resolución A.953(23)) a fin de tener en cuenta las innovaciones de los servicios de radionavegación, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Sistema mundial de radionavegación", fijando 2011 como fecha prevista de ultimación, y encargar al NAV 55 que lo incluya en el orden del día provisional del NAV 56.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 55

23.29 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.30 El Comité confirmó el orden del día provisional del NAV 55, cuyo texto figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

Aplicación de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS

23.31 El Comité recordó los resultados del examen, bajo el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) del documento MSC 86/20/1 (IACS), que trata de las fechas de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y a los códigos SSCI e IDS, y del documento MSC 86/WP.3 (Secretaría), en el cual se aclaran cuestiones relacionadas con el alcance de la aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos SSCI e IDS, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE y el orden del día provisional para el DE 53 un punto de alta prioridad titulado "Aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS" y fijó 2010 como fecha prevista para su ultimación (véase también el párrafo 3.18).

Elaboración de un código para los buques que naveguen en aguas polares

23.32 Tras examinar los siguientes documentos:

- .1 MSC 86/23/2 (Argentina y Chile), en el que se propone la introducción de medidas de seguridad adicionales para los buques que naveguen en aguas polares a fin de potenciar la capacidad de los oficiales a cargo de la guardia de navegación y examinar los resultados del STW 40 respecto de esta cuestión;
- .2 MSC 86/23/9 (Dinamarca, Estados Unidos y Noruega), en el que se propone que el Subcomité DE y otros subcomités apropiados elaboren prescripciones de carácter obligatorio para los buques que naveguen en las regiones polares, propuesta apoyada por el documento MSC 86/23/19 (FOEI, Greenpeace, IFAW y WWF); y
- .3 MSC 86/23/17 (Secretaría), que en su anexo 2 contiene una justificación elaborada por el DE 52 para la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité DE de un nuevo punto titulado "Elaboración de un código para los buques que naveguen en aguas polares", apoyado por el documento MSC 86/12/4 (Reino Unido),

el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE y en el orden del día provisional del DE 53 un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares" y fijó 2012 como fecha prevista para su ultimación.

23.33 En el contexto del examen previo, el Comité tomó nota de que varias delegaciones habían expresado su opinión de que las medidas que se apliquen en aguas Antárticas no necesariamente deben ser prescripciones para aguas Árticas y viceversa, y que este aspecto debería tenerse en cuenta al elaborar el Código.

23.34 La delegación de las Bahamas opinó que sería prematuro adoptar una decisión respecto de si el código sería de carácter obligatorio o voluntario antes de elaborarlo.

Elemento visible para los sistemas de alarma general de emergencia

23.35 El Comité examinó los documentos MSC 86/23/10 y MSC 86/INF.2 (Estados Unidos y CLIA) en los que se propone elaborar directrices no obligatorias respecto de un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia de los buques de pasaje para los pasajeros sordos o con problemas de audición y acordó incluir en los programas de trabajo de los subcomités FP y DE y en el orden del día provisional del FP 54 y del DE 53 un punto de alta prioridad titulado "Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje", y asignó la tarea de coordinación al Subcomité DE y fijó 2012 como fecha prevista para su ultimación (véase también el párrafo 23.9).

Pruebas de los compartimientos estancos

23.36 Tras examinar el documento MSC 86/23/3 (Islas Cook, Islas Marshall y la IACS), en el que se propone elaborar enmiendas al Convenio SOLAS y a las directrices conexas para garantizar la idoneidad de los medios de prueba para los mamparos estancos a fin de mantener el nivel previsto de seguridad, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Pruebas de los compartimientos estancos" y asignó dos periodos de sesiones para su ultimación.

23.37 Respecto de la decisión *supra*, el observador de la CE notificó al Comité que, en varias inspecciones efectuadas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) a organizaciones reconocidas de la UE en nombre de la Comunidad Europea se habían encontrado disparidades entre las normas de equipo del Convenio SOLAS y las prácticas del sector. A este respecto, el observador de la CE señaló a la atención del Comité las referencias sobre normas del sector que figuran en el documento MSC 86/23/13, y solicitó que los copatrocinadores presenten más detalles al Comité, en particular sobre las normas de control de calidad mencionadas, cómo se debería evaluar su aplicación a fin de garantizar la calidad de la construcción estructural y cómo se logra la resistencia estructural prevista.

Prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas

23.38 El Comité examinó el documento MSC 86/23/14 (Dinamarca e Islas Feroe), en el cual se propone elaborar enmiendas a la regla II-1/40.2 del Convenio SOLAS, que trata de las prescripciones generales aplicables a las instalaciones eléctricas, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas", y asignó dos periodos de sesiones para su ultimación.

Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros en el Convenio SOLAS y en el Código MODU

23.39 El Comité refrendó la propuesta del DE 52 y, tras examinar el documento MSC 86/23/17 (Secretaría) que, en su anexo 1, contiene una justificación para la introducción de un nuevo punto del programa de trabajo a fin de armonizar las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código MODU con las prescripciones más recientes del Convenio de la OACI, acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de baja prioridad titulado "Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros en el Convenio SOLAS y en el Código MODU" y asignó dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con el Subcomité FP, según sea necesario, y según lo solicite el Subcomité DE (véase también el párrafo 23.10).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional para el DE 53

23.40 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.41 El Comité aprobó el orden del día provisional para el DE 53, cuyo texto figura en el anexo 25.

Cuestiones urgentes que debe examinar el MSC 87

23.42 En vista de la brevedad del plazo que media entre el DE 53 y el MSC 87, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, el Comité, en su 87º periodo de sesiones, solamente debería examinar las cuestiones urgentes que surjan del DE 53, y acordó que las siguientes cuestiones deberían tratarse con carácter urgente durante el MSC 87:

- .1 medidas para evitar accidentes con botes salvavidas;
- .2 normas de funcionamiento para los sistemas de recuperación;
- .3 revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión; y
- .4 disposiciones alternativas para las prescripciones sobre las inspecciones de la obra viva de los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado.

Declaración de la IMCA

23.43 El observador de la IMCA informó al Comité de que la IMCA había constituido un grupo de trabajo sobre la clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y el Código de Buques Especiales, e hizo un llamamiento a la participación de los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales.*

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

Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988

23.44 El Comité examinó el documento MSC 86/23/3 (Sudáfrica), en el que se propone enmendar las prescripciones del Convenio de Líneas de Carga 1966 y su Protocolo de 1988 con el objeto de desplazar 50 millas hacia el sur la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África a fin de permitir que los buques tanque naveguen por el cabo de Buena Esperanza con sus líneas de carga de verano durante todo el año, y acordó incluir en los programas de trabajo de los subcomités NAV y SLF y en el orden día provisional del SLF 52 un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 en relación con la zona periódica"; fijó 2011 como fecha prevista para su ultimación y designó coordinador de la labor al Subcomité SLF (véase también el párrafo 23.25).

* **Datos de contacto:**

Sra. Emily Comyn
Technical Adviser
Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA)
5 Lower Belgrave Street
Londres, SW1W 0NR
Reino Unido
Teléfono: +44 (0)20 7824 5520
Facsímil: +44 (0)20 7824 5521
Correo electrónico: EmilyComyn@imca-int.com

23.45 Respecto de la decisión *supra*, la delegación de las Islas Cook, con el apoyo de varias delegaciones, manifestó su profunda preocupación ante el desplazamiento, 50 millas al sur, de la línea de carga de verano a la altura del cabo Agulhas. Al parecer de la delegación, reducir el francobordo de buques cargados en estas aguas peligrosas, en particular el de los buques tanque, afectaría adversamente la seguridad marítima y la protección del medio marino.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional para el SLF 52

23.46 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.47 El Comité aprobó el orden del día provisional para el SLF 52, cuyo texto figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional para el STW 41

23.48 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.49 El Comité aprobó el orden del día provisional para el STW 41, cuyo texto figura en el anexo 25.

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

23.50 El Comité recordó que, en el contexto de las solicitudes formuladas por la Asamblea en la resolución A.989(25), "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013)" y la resolución A.990(25), "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009", el MSC 84 había encargado a la Secretaría que presentara la información sobre el examen de los avances logrados en la implantación del Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2008-2009 y que elaborara propuestas en relación con el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011, actualizadas teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102.

23.51 Tras examinar el documento MSC 86/23/5 (Secretaría), que trata de la previsión de resultados de los comités para el bienio 2008-2009 en el contexto de los resultados mencionados en la resolución A.990(25), y las recomendaciones formuladas por la Reunión de presidentes (MSC 86/WP.11), el Comité refrendó la previsión de resultados del MSC para el bienio actual, que figuran en el anexo 26, y que incluyen actualizaciones del Presidente y la Secretaría autorizadas por el Comité teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102.

23.52 El Comité examinó el documento MSC 86/23/16 (Secretaría), en el que se proponen modificaciones a la previsión de resultados de los comités para el bienio 2010-2011 que tengan en cuenta los avances logrados por los subcomités durante el bienio actual y las recomendaciones formuladas durante la Reunión de presidentes (MSC 86/WP.11). El Comité refrendó las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011, que figuran en el anexo 27, y que incluyen actualizaciones del Presidente y la

Secretaría autorizadas por el Comité teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102, y solicitó a la Secretaría que presentara al CWGSP 10 o al C/ES.25, según proceda, todas las modificaciones a las propuestas que figuran en el anexo que surjan del NAV 55 y del DSC 14.

REUNIONES INTERPERIODOS

23.53 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, el párrafo 3.40 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, y la decisión del Comité durante el MSC 66 de que todos los subcomités deben examinar la necesidad de convocar reuniones interperiodos, y que solamente cuando consideren que dichas reuniones son esenciales deben presentar al Comité oportunamente una solicitud plenamente justificada para su examen, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas bajo varios puntos del orden del día, aprobó las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 el Grupo mixto de expertos OMI/UIT, del 23 al 25 de junio de 2009;
- .2 el Grupo de trabajo mixto OACI/OMI, del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009;
- .3 el Grupo de trabajo encargado del examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación, del 7 al 11 de septiembre de 2009;
- .4 el Grupo de trabajo ESPH, en octubre de 2009;
- .5 el Grupo de expertos en EFS, del 2 al 6 de noviembre de 2009; y
- .6 el Grupo especial sobre la LRIT, que se reunirá cuando se requiera.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 87

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 87 y el MSC 88

23.54 El Comité convino en las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 87° y 88°, las cuales figuran en el documento MSC 86/WP.10, enmendado.

Constitución de grupos de trabajo durante el MSC 87

23.55 Tras recordar las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo en relación con el número de grupos que pueden constituirse en cada periodo de sesiones, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, acordó constituir en su 87° periodo de sesiones grupos de trabajo que se encarguen de examinar los siguientes puntos:

- .1 normas de construcción de buques nuevos basados en objetivos;
- .2 LRIT; y
- .3 [protección marítima] [factor humano],

y decidió convocar al Grupo de expertos en evaluación formal de la seguridad durante el MSC 87 y acordó constituir grupos de redacción sobre el examen y la adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento. El Comité tomó nota de que la Secretaría, en consultas con el Presidente, elaboraría y distribuiría una lista actualizada de los grupos de trabajo y de redacción que se constituirían durante el MSC 87 a más tardar una semana después del último plazo para la presentación de documentos para el MSC 87.

Duración y fecha de los dos próximos periodos de sesiones

23.56 El Comité tomó nota de que estaba previsto que su 87º periodo de sesiones se celebre del 12 al 21 de mayo de 2010, y su 88º periodo de sesiones, del 1 al 10 de diciembre de 2010.

24 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010

24.1 El Comité reeligió por unanimidad al Sr. Neil Ferrer (Filipinas) Presidente, y también por unanimidad, al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) Vicepresidente, ambos para 2010.

25 OTROS ASUNTOS

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

25.1 El Comité recordó que la Secretaría comenzó a elaborar el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) en julio de 2005; este sistema permite el acceso público a las series de datos recopiladas por la Secretaría y también permite a los Estados Miembros introducir datos directamente en el sistema.

25.2 En este contexto, el Comité tomó nota de que en el documento MSC 86/25 (Secretaría) se informa de que el GISIS está formado en la actualidad por 15 módulos, además de otros seis en proceso de elaboración, para la recopilación, el procesamiento y la distribución de datos sobre transporte marítimo, con objeto de ayudar a los Estados Miembros y a la Secretaría a llevar a cabo sus tareas respectivas y complementarias, elaborar informes y facilitar al público información sobre el transporte marítimo.

25.3 El Comité tomó nota de que, dentro del marco de los derechos actuales de acceso público a los datos contenidos en los módulos de sucesos y siniestros marítimos y de protección marítima del GISIS, la Secretaría está creando funciones que permitan incluir enlaces de hipertexto entre los servidores externos y el GISIS y, en el caso de los usuarios externos, para que puedan descargar extractos de las series de datos almacenadas.

Detección por satélite de los sistemas de identificación automática de los buques (SIA)

25.4 El Comité recordó las deliberaciones durante el MSC 85 sobre la detección por satélite del SIA y la inquietud planteada durante el COMSAR 12 y el NAV 54 sobre la falta de orientación respecto de esta cuestión. El Comité también recordó que el MSC 85 había decidido, después de un prolongado debate, aplazar las deliberaciones sobre esta cuestión hasta el presente periodo de sesiones e invitó a las delegaciones interesadas a que formulen propuestas pertinentes al MSC 86 para que se las examine bajo el punto del orden del día "Otros asuntos".

25.5 El Comité tomó nota de que el COMSAR 13 había examinado la cuestión de la detección por satélite del SIA (COMSAR 13/14, párrafos 4.12 a 4.15) y que, ante la opinión mayoritaria de que Comité debería adoptar en primera instancia una decisión sobre los criterios a adoptar, había aplazado el examen de la cuestión en espera del resultado de las deliberaciones del MSC 86.

25.6 En su documento MSC 86/25/1, la delegación de Francia explicó la necesidad técnica de introducir frecuencias adicionales para el SIA y mejorar el protocolo de transmisión a los efectos de permitir la recepción de todas las instalaciones SIA en una zona determinada. Esta delegación también se refirió a las ventajas de la detección por satélite del SIA y a la disponibilidad y confidencialidad de la información recogida, haciendo hincapié también en las diferencias entre el SIA espacial y la LRIT. La delegación también indicó que la detección por satélite del SIA era parte del punto del orden del día marítimo 1.10 de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2011 (CMR-11) de la UIT, cuyo propósito es estudiar las necesidades de espectro y adoptar una decisión sobre una posible asignación adicional al servicio móvil por satélite marítimo. La delegación invitó al Comité a que apoye la detección por satélite de los mensajes SIA para la gestión y supervisión marítima, así como los estudios actuales en el marco de la UIT. A este respecto, la delegación explicó asimismo que el estudio del espectro incluido en el orden del día no debería dar a entender que la Organización se está comprometiendo con una nueva tecnología y que ésta no tiene la finalidad de sustituir la LRIT, sino complementarla. Luego de que la CRM-11 haya adoptado una decisión respecto del uso de frecuencias adicionales para tal propósito, la Organización podrá decidir acerca del uso y de las posibles prescripciones de equipo que se deberá llevar a bordo para dicho sistema.

25.7 Durante las deliberaciones generales sobre el documento presentado por Francia (MSC 86/25/1), el Comité tomó nota de diversas opiniones expresadas por las delegaciones, incluidas las siguientes:

- .1 no se justifica la necesidad de apoyar estudios en el marco de la UIT, ni existe la necesidad imperiosa de implantar otro sistema comparable y que compita potencialmente con la LRIT, en particular dado que el Comité aún está debatiendo la implantación del sistema LRIT;
- .2 sería prudente seguir el asesoramiento de Francia y no excluir el uso de dicho sistema en el futuro. La detección por satélite de los mensajes SIA ya es una realidad y, por lo tanto, los estudios en el marco de la UIT, en general, tienen el propósito de reunir más información sin que la Organización deba comprometerse en esta etapa;
- .3 respecto a la preocupación acerca de la distribución de datos, se planteó la cuestión de quién tiene derecho de reunir, distribuir, recibir y transmitir datos. Se planteó también la cuestión de quién debería pagar por la información y se manifestó preocupación ante la posibilidad de que pueda ser utilizada con fines comerciales;
- .4 la información reunida por las instalaciones SIA en tierra ya se encuentra disponible en línea y se prevé que ocurrirá lo mismo con la información SIA obtenida por medio de satélites. Se tomó nota asimismo de que la disponibilidad de información sobre la situación de los buques en todo el mundo podría ir en detrimento de la protección de los buques, por ejemplo, ante los ataques de piratería;

- .5 deben tenerse en cuenta las consecuencias financieras que podría tener la disponibilidad de datos SIA en el sistema LRIT. Esto podría reducir el uso de la información LRIT, lo que conllevaría un aumento del costo de la información restante;
- .6 la creación e implantación de este sistema no debería beneficiar a un solo país o un pequeño grupo de países, sino al sistema en su totalidad;
- .7 si bien se reconocen las posibles ventajas y beneficios de la detección por satélite del SIA, la posible interferencia con el canal 16 en ondas métricas es una cuestión que debe tenerse en cuenta cuando la CRM-11 asigne las frecuencias adicionales para dicho propósito en frecuencias cercanas a las utilizadas por este importante canal para radiocomunicaciones de seguridad y socorro. A este respecto, también se manifestó cierta inquietud en lo concerniente a las modificaciones necesarias del equipo de a bordo una vez que la OMI prescriba el transporte de equipo que pueda transmitir en estas nuevas frecuencias asignadas para dicho propósito;
- .8 el sistema podría ser útil y ventajoso para incrementar la eficiencia del transporte marítimo y podría contribuir al desarrollo de la navegación electrónica. También se tomó nota de que, como la cuestión de la asignación de espectro adicional para la seguridad y la protección marítima se había incluido en el orden del día de la CMR-11, esta sería una oportunidad única para obtener asignaciones de frecuencias adicionales para el beneficio de la comunidad marítima.

25.8 Al resumir el debate, el Presidente, declaró que había sido muy útil y beneficioso. Al concluir, reseñó los siguientes puntos:

- .1 se manifestaron inquietudes que deben transmitirse a los órganos pertinentes de la UIT a fin de que los tengan en cuenta en sus próximos estudios, es decir:
 - .1.1 la relación con la implantación del sistema LRIT;
 - .1.2 cuestiones de integridad y confidencialidad;
 - .1.3 cuestiones de protección;
 - .1.4 obtención y distribución de datos;
 - .1.5 cuestiones técnicas, tales como el riesgo de interferencia con servicios de radiocomunicaciones marítimas existentes de vital importancia y la necesidad de introducir modificaciones al equipo de clase A actual del SIA; y
 - .1.6 cuestiones de política mundial, incluida la opinión de que todos los países deberían beneficiarse del desarrollo y la implantación del sistema;
- .2 se apoyó en general la continuación de los estudios en el marco de la UIT; y
- .3 la OMI no debería comprometerse en esta etapa, en espera de los resultados de los estudios.

25.9 El Comité también reconoció que:

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

Aclaración sobre el Código de Buques Especiales

25.10 El Comité examinó el documento MSC 86/25/2 (Noruega) en el que se propone una aclaración de las disposiciones de los párrafos 5.1 (Espacios de máquinas sin dotación permanente) y 8.3 (Dispositivos de salvamento) del Código de Buques Especiales 2008, y después de tomar nota de las opiniones de varias delegaciones en lo referente a la necesidad de aclarar otros puntos del Código, entre ellos cómo el Código trata las nuevas prescripciones de retorno a puerto que figuran en los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS, pidió al DE 53 que elaborara un proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas al Código de Buques Especiales 2008, bajo el punto del orden del día "Otros asuntos", a fin de que se adopte durante el MSC 87. Para facilitar el debate de este tema en el DE 53, el Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas concretas, por escrito, de manera que el asunto pudiera tratarse oportunamente.

Enmiendas al Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima

25.11 Tras recordar que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea había aprobado el acuerdo de cooperación con la Unión Africana (UA), como organización sucesora de la Organización de la Unidad Africana (OUA), el Comité examinó el documento MSC 86/25/3 (Secretaría) y adoptó las enmiendas a la regla 4 de su Reglamento interior que se indican a continuación:

"Observadores

Regla 4

En el párrafo 1 de la regla se sustituye "Organización de la Unidad Africana" por "Unión Africana".

e invitó al Consejo a que tomara nota de la adopción de dicha enmienda.

Informe sobre siniestros de graneleros

25.12 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 86/INF.8 (INTERCARGO), que indica que, durante 2008, la flota de graneleros de carga seca había aumentado de 6 342 (a finales de 2007) a 6 565 buques (a finales de 2008), aunque se habían perdido cuatro graneleros. En dos pequeños buques que operaban en rutas interiores de Asia se perdieron 15 vidas, en comparación con las 32 muertes ocurridas en buques similares en 2007, pero basándose en las indicaciones iniciales del informe del año pasado, la pérdida de dichos buques puede señalar una posible tendencia. La edad media de los graneleros perdidos en 2008 fue de 29,1 años, mientras que el promedio de la edad de los buques que operan en todo el mundo es de 14,33 años. La media móvil de 10 años muestra una considerable mejora si se comparan las cifras del periodo comprendido entre 1990 y 1999 con las cifras más recientes del periodo 1999-2008; el número de pérdidas de buques es ahora inferior a la mitad de ese primer periodo y las pérdidas de vidas se han reducido en dos tercios.

Colaboración entre la OMI y la IACS en cuanto al Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC)

25.13 El Comité examinó el documento MSC 86/INF.14 (Secretaría), referente a la colaboración entre la OMI y la IACS en la cuestión anteriormente señalada, y tomó nota de la información sobre la participación del representante de la OMI en el trabajo del Comité Asesor de la IACS sobre el PCSCC; de la actualización acerca de las novedades del PCSCC a la luz de la información facilitada al MSC 85 en lo que se refiere a posibles cambios importantes en la estructura y el modo de operar del actual plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS; de la contratación de un nuevo consultor/observador de la OMI por el Secretario General, y pidió a la Secretaría que continuara su participación en el PCSCC de la IACS en los mismos términos que en el pasado, es decir, sin repercusiones financieras para la Organización, y que presentara un informe al MSC 87.

Buques anclados en los estrechos de Malaca y Singapur

25.14 La delegación de Singapur, apoyada por las delegaciones de Indonesia y de Malasia pusieron en conocimiento del Comité su inquietud con respecto al problema de los buques anclados dentro del dispositivo de separación del tráfico (DST), en las zonas de precaución de los estrechos de Malaca y Singapur (los estrechos), así como entre los límites en el interior de los DST y los accesos a los puertos. Dichos buques suponen un riesgo para la seguridad de la navegación, dado que obstruyen los accesos a los puertos y el flujo del tráfico, lo que resulta en sucesos de abordaje y daños a los cables submarinos causados por el fondeo indiscriminado de los buques en fondeaderos no designados a lo largo de los estrechos. Por consiguiente, pidieron la colaboración de los Estados Miembros para que comuniquen a los capitanes de los buques que enarbolan su pabellón que deben observar debidamente las disposiciones del Reglamento de Abordajes y que no deben echar anclas en fondeaderos no designados de los estrechos ni entre los límites interiores de los dispositivos de recuperación del tráfico y los accesos a los puertos, sino únicamente en los fondeaderos designados. Si se presentan circunstancias de emergencia excepcional, y el fondeo no puede evitarse, debería aconsejarse a los capitanes que determinen cuidadosamente la localización de los cables submarinos consultando las cartas y publicaciones náuticas para evitar fondear sobre cables. Actualmente, los tres Estados ribereños de los estrechos están elaborando medidas apropiadas para concientizar a los usuarios de los estrechos de esta situación.

Manifestación de agradecimiento

25.15 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados que recientemente han dejado sus puestos, o que se han jubilado o trasladado a otros puestos o que están por hacerlo, por su valiosa contribución a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación o, en su caso, éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. André-Yves Legroux (Francia) (jubilación);
- Sr. Ko Koiso (Japón) (regreso a su país);
- Sr. Efthimios Liberopoulos (Grecia) (regreso a su país);
- Sr. Z. Alam (Singapur) (cese en sus funciones de Presidente del Subcomité BLG);
- Sr. Rob Gehling (Australia) (cese en sus funciones de Presidente del Subcomité SLF);
- Sr. Steve Godsiff, (Reino Unido) (jubilación);
- Sr. Ashley J. Roach (Estados Unidos) (jubilación);
- Sr. Mike Sitts (OCIMF) (regreso a su país); y
- Sr. Richard Leslie, Secretario Permanente de la IACS (jubilación).

Manifestación de pésame

25.16 El Comité tomó nota, con pesar, del fallecimiento del Sr. Tony Mangion, ex Director de puertos y Secretario Permanente del Ministro del Transporte y Registro Naviero de Malta, quien trabajó en asociación con la OMI durante los últimos 30 años. El Comité apreció su contribución a la labor de la Organización y pidió a la delegación de Malta que haga llegar a su familia, amigos y colegas su más sentido pésame.

(Los anexos se publicarán en adiciones al presente documento.)
