



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
84º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MSC 84/24
23 mayo 2008
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 84º PERIODO DE SESIONES

Sección	Página
1 INTRODUCCIÓN	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	10
3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	13
4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	25
5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	27
6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	35
7 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (Informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité)	60
8 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (Informe del 12º periodo de sesiones del Subcomité) ...	62
9 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (Informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité)	67
10 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (Informe del 12º periodo de sesiones del Subcomité)	72
11 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (Cuestiones urgentes derivadas del 51º 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.

Sección		Página
12	FORMACIÓN Y GUARDIA (Cuestiones urgentes derivadas del 39º periodo de sesiones del Subcomité)	79
13	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	82
14	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	83
15	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	86
16	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	96
17	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPRETADOS CONTRA LOS BUQUES	97
18	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	103
19	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	104
20	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	106
21	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	109
22	PROGRAMA DE TRABAJO	111
23	OTROS ASUNTOS	132

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN MSC.255(84) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS)
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.256(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.257(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.258(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.259(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 1994 (CÓDIGO NGV 1994)
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.260(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.261(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.262(84) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.263(84) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES REVISADAS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE (LRIT) DE LOS BUQUES
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.264(84) – ESTABLECIMIENTO DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT CON CARÁCTER PROVISIONAL
- ANEXO 11 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

- ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE EL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)
- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MSC.265(84) – 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 15 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.266(84) – CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES, 2008
- ANEXO 18 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS
- ANEXO 19 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 20 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS)
- ANEXO 21 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 22 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 23 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE PANAMÁ

* * *

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 84º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 7 al 16 de mayo de 2008 bajo la presidencia del Sr. Neil Ferrer (Filipinas). También asistió el Vicepresidente del Comité, Sr. Christian Breinholt (Dinamarca).

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

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

SAN VICENTE Y LAS
GRANADINAS
SERBIA
SINGAPUR
SUDÁFRICA
SUECIA
SUIZA
TAILANDIA
TRINIDAD Y TABAGO

TÚNEZ
TURQUÍA
TUVALU
UCRANIA
URUGUAY
VANUATU
VENEZUELA
YEMEN

los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

ISLAS FEROE

y el siguiente Estado que no es miembro de la OMI:

ISLAS COOK

1.3 También asistió a la reunión un representante del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)

1.4 Asistieron asimismo a la reunión observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DEL MEDITERRÁNEO (MEMORANDO DE
ENTENDIMIENTO DEL MEDITERRÁNEO)
ACUERDO DE COOPERACIÓN REGIONAL PARA COMBATIR LOS ACTOS DE
PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS 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)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
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 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)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE IMPRIMIR (IPPIC).

1.5 También asistió al periodo de sesiones el Sr. A.I. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). Estuvieron asimismo presentes los presidentes de todos los subcomités, salvo el Presidente del Subcomité SLF.

Discurso de apertura del Secretario General

1.6 En su discurso de apertura, el Secretario General se refirió al regreso de la Organización a su sede recién reacondicionada y manifestó su agradecimiento a los Miembros, las organizaciones y la Secretaría por su colaboración y comprensión durante toda la duración del proyecto. Expresó su especial agradecimiento al Gobierno del Reino Unido por su contribución financiera a los costes de reacondicionamiento y por su gestión del proyecto, y a los Estados Miembros y a las organizaciones hermanas del sistema de las Naciones Unidas que habían acogido las reuniones de la OMI celebradas en el exterior. Hizo hincapié en la importancia de la labor del Comité por lo que respecta a la seguridad de la vida en el mar y manifestó, en nombre del Comité y en el suyo propio, el pésame y compasión al pueblo de Myanmar recientemente afectado por el catastrófico ciclón. A continuación, el Secretario General hizo referencia a los puntos del orden del día del Comité que iban a ser examinados en detalle por grupos de trabajo

(las normas de construcción basadas en objetivos, la LRIT y el factor humano), así como a las novedades por lo que respecta a los siniestros y sucesos marítimos, los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques y los demás temas que el Comité va a examinar. El texto completo del discurso de apertura del Secretario General se reproduce en el documento MSC 84/INF.14.

Observaciones del Presidente y declaraciones de delegaciones y observadores

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

1.8 El Presidente y un gran número de delegaciones manifestaron su agradecimiento al Gobierno del Reino Unido por el reacondicionamiento de la sede de la OMI, al Secretario General por su positivo liderazgo, y a la Secretaría en su conjunto por haber seguido trabajando de manera habitual a pesar de las dificultades e inconveniencias. También agradecieron a los Gobiernos y a las instituciones hermanas de las Naciones Unidas el haber acogido las reuniones de la OMI celebradas durante la fase de reacondicionamiento, a saber: Alemania, Dinamarca, Kenya, Panamá y Turquía, así como la UNESCO y la ONUN en Nairobi. El Comité en su conjunto se sumó a la manifestación de pésame y compasión del Secretario General a la nación de Myanmar tras el catastrófico ciclón.

1.9 La delegación del Reino Unido se refirió a la conclusión de la investigación sobre el suceso ocurrido con el contenedor **MSC Napoli**, cuyo informe se publicó el 22 de abril de 2008, se presentó oficialmente a la Organización y se incluyó en el sitio en la Red de la Oficina de investigación de accidentes marinos.* Entre las recomendaciones que figuraban en el informe, la delegación destacó el que las comprobaciones de los riesgos de pandeo deberían basarse en los esfuerzos generales en el casco a lo largo de toda la longitud del casco, que el peso de los contenedores debería determinarse de manera precisa y que debía elaborarse un código de las mejores prácticas para el sector de los contenedores. Con respecto a este último punto se indicó que se estaba actualmente elaborando un proyecto de código que se presentaría al MSC 85. Al concluir su intervención, la delegación del Reino Unido reconoció que el modo de proceder adecuado sería seguir los procedimientos establecidos para el análisis de informes de investigación de siniestros por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento, con miras a que se elaboren recomendaciones para el Comité sobre las medidas que debe tomar la Organización, y que el FSI 16 debería presentar un informe al respecto en el MSC 85.

1.10 En relación con las conclusiones del informe de la investigación de otro suceso, a saber, la pérdida del buque de anclaje/buque de suministro **Bourbon Dolphin**, la delegación de Noruega indicó que este trágico accidente se había cobrado las vidas de la mitad de la tripulación y de un niño de 14 años, y sólo podía explicarse por la interacción de varias desafortunadas circunstancias. Basándose en las averiguaciones realizadas, se han preparado ciertas propuestas para introducir cambios en el sistema reglamentario actual. La delegación informó al Comité de que se pondrían a disposición de todas las delegaciones durante el MSC 84 copias del informe de la investigación en inglés, y de que Noruega tenía la intención de presentar un documento en su debido momento para que el Comité lo examinara.

1.11 La delegación de España se refirió al secuestro, a 250 millas marinas de la costa somalí, en aguas internacionales, del atunero español **Playa de Bakio** el 20 de abril de 2008. Al

* http://www.maib.gov.uk/cms_resources/MSC%20Napoli.pdf

manifestar su completa satisfacción con la liberación de los 26 miembros de la tripulación y la recuperación del buque gracias a la eficiente intervención de la diplomacia española en Madrid y en Kenya, la delegación agradeció a la Organización y, en particular, al Secretario General, el apoyo brindado, y condenó enérgicamente todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. La delegación informó al Comité del papel activo que España está desempeñando para la adopción de una resolución de las Naciones Unidas en las reuniones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y en la Unión Europea, y ofreció su continuo apoyo a la OMI y a cualquier otro foro de las Naciones Unidas con el fin de erradicar este problema en el mar. En el contexto de las medidas adoptadas por las armadas para erradicar los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en las aguas a la altura de la costa de Somalia y, en particular, la escolta de los buques arrendados por el Programa Mundial de Alimentos para entregar ayuda humanitaria a Somalia, el Secretario General manifestó el agradecimiento de la Organización a las delegaciones de Alemania, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido.

1.12 Tras destacar el reto que supone para la IMSO asumir las funciones de coordinador LRIT, el director de la IMSO manifestó su agradecimiento a los distintos Estados Miembros que habían contribuido mediante apoyo financiero o recursos humanos. Hizo hincapié en lo urgente que es el poder garantizar la viabilidad financiera de la función de coordinador LRIT, así como del propio sistema. También resaltó la oportunidad que se presenta en el presente periodo de sesiones del Comité de invitar a los Estados Miembros a examinar y evaluar las tareas llevadas a cabo por la IMSO como coordinador LRIT y aclarar las cuestiones políticas, jurídicas y técnicas relacionadas con el desempeño de la función de coordinador LRIT en su nombre. Teniendo presente que el 1 de julio de 2008 es la fecha en que se llevará a cabo la primera implantación del sistema, la IMSO indicó que las decisiones adoptadas por el Comité en el presente periodo de sesiones permitirían a la Asamblea de la IMSO, en su próximo periodo de sesiones de septiembre de este año, adoptar las medidas necesarias para ello, y reafirmó que todo el personal de la IMSO sigue completamente dedicado a contribuir, junto con la OMI y todos sus Estados Miembros, a la implantación oportuna del sistema LRIT.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.13 El Comité adoptó el orden del día (MSC 84/1) y un calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones (MSC 84/1/1, anexo). 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 84/INF.16.

1.14 Las decisiones adoptadas por el Comité en relación con la constitución de grupos de trabajo y de redacción figuran en las secciones del presente informe relativas a los puntos del orden del día correspondientes.

Verificación de poderes

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

Manifestación de pésame a las víctimas del terremoto en China

1.16 El martes 13 de mayo de 2008, al comienzo de la sesión, el Secretario General expresó en nombre de la Organización y de su personal y en el suyo propio, el más sentido pésame y

condolencia y compasión por las víctimas del devastador terremoto que había sufrido la provincia de Sichuan en la región suroccidental de China el día anterior.

1.17 Indicó que iba a escribir al embajador de China para expresar la solidaridad de la OMI y pidió a la delegación china que transmitiera su profundo dolor y aflicción por el catastrófico suceso. Los pensamientos y plegarias de todos estaban con las familias de las víctimas inocentes, con los heridos y con todos los demás necesitados de apoyo y cuidados.

1.18 Manifestó la esperanza de que no se produjeran más terremotos y de que hubiese pasado lo peor.

1.19 El Comité se sumó al Secretario General en la expresión de estos sentimientos.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del 93º periodo de sesiones del Comité Jurídico

2.1 El Comité tomó nota (MSC 84/2) de los resultados del 93º periodo de sesiones del Comité Jurídico en relación con:

- .1 los progresos realizados en la labor 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; y
- .2 la decisión de volver a constituir el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT para supervisar la implantación de las Directrices basándose en el mandato aprobado por el Consejo de Administración de la OIT, incluida la adición referente a la compilación de información.

Resultados del 24º periodo de sesiones extraordinario del Consejo

2.2 El Comité tomó nota (MSC 84/2/1) de los resultados del 24º periodo de sesiones extraordinario del Consejo que, entre otras cosas:

- .1 aprobó, en su forma enmendada, el Plan estratégico actualizado de la Organización (para el sexenio 2008-2013), junto con el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea;
- .2 aprobó, en su forma enmendada, la versión actualizada del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2008-2009, junto con el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea;
- .3 tomó nota con satisfacción de la adopción de la Declaración de Singapur sobre el incremento de la seguridad, la protección marítima y la protección ambiental en los estrechos de Malaca y Singapur;
- .4 tomó nota, en particular, de los elementos de la Declaración de Singapur relativos a las medidas que los Estados ribereños ya han puesto en práctica a fin de procurar incrementar la seguridad, la protección marítima y la protección ambiental en los estrechos de Malaca y Singapur, y las futuras medidas que piensan tomar a este respecto;

- .5 acordó que la Organización debía contribuir a la implantación del mecanismo de cooperación establecido por los Estados ribereños;
- .6 autorizó al Secretario General a que proporcione, en el marco de la cooperación de la Organización con los Estados ribereños, toda la ayuda que sea posible para lograr el apoyo de patrocinadores a los proyectos presentados durante la Reunión de Kuala Lumpur y, en particular, a que trate de obtener contribuciones financieras para el establecimiento, el mantenimiento, la reparación y la sustitución de las ayudas a la navegación en los estrechos de Malaca y Singapur;
- .7 aprobó en general el informe del 83º periodo de sesiones del Comité y decidió transmitirlo, con sus propias observaciones y recomendaciones, a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI;
- .8 aprobó el proyecto de resolución: Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, que figura en el anexo del documento C/ES.24/12(a)/2, y decidió remitirlo, en su forma enmendada, a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción; y
- .9 aprobó la propuesta de acuerdo de cooperación entre la OMI y el Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP-ISC), para presentarlo a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones.

2.3 Por lo que respecta a la protección de las vías de navegación esenciales, la delegación de Singapur agradeció a la Secretaría y a todos los demás Estados usuarios y otros interesados el haber participado en la Reunión de Singapur sobre los estrechos de Malaca y Singapur, celebrada en septiembre de 2007, y los progresos realizados en cuanto al mecanismo de cooperación. La delegación también informó al Comité de que varios Estados usuarios y otros interesados se habían comprometido a participar en el mecanismo de cooperación, incluso aportando considerables contribuciones al Fondo de ayudas a la navegación. En su opinión ésto era una señal positiva para el funcionamiento del mecanismo de cooperación, cuyo objetivo era mejorar la seguridad de la navegación y la protección ambiental en los estrechos de Malaca, y se esperaba que los Estados Miembros seguirían apoyando el Foro de cooperación, en el que los Estados usuarios y otros interesados podrían reunirse y discutir cuestiones relativas a los estrechos de Malaca y Singapur con los tres Estados ribereños, en la próxima reunión, que está previsto que se celebre en Malasia a final de mes. En este contexto, la delegación de Malasia, tras agradecer los esfuerzos realizados por la Secretaría, informó al Comité de que las invitaciones a la próxima reunión del Foro de cooperación, que se celebrará en Kuala Lumpur, se están distribuyendo actualmente a los Estados usuarios y otros interesados.

Resultados del vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea

2.4 El Comité tomó nota (MSC 84/2/2) de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, había tomado nota, en el contexto del examen de los informes y recomendaciones del Comité, de la labor del Comité por lo que respecta a las enmiendas a los instrumentos obligatorios relacionados con la seguridad y la protección, la seguridad de los buques de pasaje, las medidas para incrementar la protección marítima, las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos, las cuestiones relativas a la LRIT; la implantación del Convenio de

Formación revisado, el Código de Investigación de Siniestros, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas, los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, la influencia del factor humano, la seguridad de los buques de carga general, la evaluación formal de la seguridad, así como las decisiones de la Asamblea, incluida la adopción de resoluciones pertinentes relativas a la entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, las enmiendas al Reglamento de Abordajes, 1972, los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y el Plan estratégico de la Organización y el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2008-2009.

2.5 El Comité, tras tomar nota de que la Asamblea había refrendado las medidas propuestas por el Secretario General para la futura distribución de compendios de informes resumidos de auditoría, y había pedido al Comité y al MEPC que examinaran el informe resumido con miras a informar al Consejo, en su debido momento, de los resultados de este examen, abordó esta petición en relación con el punto 22 del orden del día (Programa de trabajo).

Resultados del 57º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

2.6 El Comité tomó nota (MSC 84/2/3) de los resultados del MEPC 57 por lo que respecta a, entre otras cosas:

- .1 los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre;
- .2 el reciclaje de buques, incluida la celebración de una conferencia diplomática para la adopción del Convenio sobre el reciclaje de buques;
- .3 la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, en particular, la aprobación, a reserva del acuerdo del Comité, de la circular MSC-MEPC sobre la disponibilidad en disminución de los halones para usos marinos;
- .4 las enmiendas e interpretaciones del Convenio MARPOL, en particular la petición del MEPC de que se publique una circular MSC-MEPC sobre la interpretación de la fecha del contrato de construcción (véase también el documento MSC 84/19/1);
- .5 la determinación y protección de zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles;
- .6 la petición del MEPC, en el contexto de la resolución MSC sobre la utilización de la información de identificación y seguimiento de largo alcance a efectos de la seguridad y la protección del medio marino, de que en el futuro se consulte al MEPC antes de adoptar resoluciones similares;
- .7 los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques;
- .8 la influencia del factor humano;
- .9 los programas de trabajo de los Subcomités BLG y FSI y los puntos relacionados con cuestiones ambientales de los programas de trabajo de los Subcomités DSC, NAV y DE;

- .10 la aprobación, en el contexto de la aplicación de las directrices de los Comités, de las enmiendas a dichas directrices, a reserva del acuerdo del Comité; y
- .11 la petición del MEPC de que se examine la cuestión de la reducción de las descargas de hidrocarburos en el contexto de la labor del Comité sobre la seguridad de los buques pesqueros.

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 enmiendas a:

- .1 los capítulos II-1, II-2, III, IV y XI-1 y al apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla X/1.1 del Convenio SOLAS 1974;
- .3 el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla X/1.2 del Convenio SOLAS 1974;
- .4 las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla XI/1.2 del Convenio SOLAS 1974; y
- 5 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (resolución MSC.122(75)), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VII/1.1 del Convenio SOLAS 1974.

3.2 Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes los Gobiernos Contratantes que representaban más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, tal como disponen 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 a los capítulos II-1, II-2, III, IV y XI-1, y al apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974 y los códigos y directrices de obligado cumplimiento en virtud del Convenio, se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante las Circulares N° 2816, de 25 de octubre de 2007, y N° 2820, de 22 de octubre de 2007.

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo de dicho Protocolo. Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad

Marítima ampliado, estuvieron presentes Partes que representaban más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, tal como disponen los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

3.5 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las propuestas de enmiendas a dicho Protocolo se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Protocolo mediante la Circular N° 2817, de 25 de octubre de 2007.

3.6 También se invitó al Comité a que examinara y adoptara 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), a fin de conferirle carácter obligatorio en virtud del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS.

3.7 Se invitó asimismo al Comité a que examinara y aprobara los siguientes instrumentos no obligatorios en el marco de la adopción de las enmiendas a los correspondientes instrumentos de obligado cumplimiento, mencionados en el párrafo 3.1:

- .1 Directrices para propietarios/armadores sobre la preparación para los procedimientos de remolque de emergencia; y
- .2 Directrices para la construcción, mantenimiento e inspección de las escalas reales y planchas de desembarco.

3.8 Se invitó además al Comité a que examinara la corrección propuesta del texto de las enmiendas a las Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) adoptadas en el MSC 83, y a que tomara las medidas que estimase oportunas.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS

Regla 3-4 – Medios de remolque de emergencia de los buques tanque

Nueva regla 3-9 – Medios de embarco y desembarco de los buques

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a las reglas II-1/3-4 del Convenio SOLAS, así como la nueva regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado en el DE 50 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.10 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones con respecto a estas reglas, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

Regla 35-1 – Medios de bombeo de aguas de sentina

3.11 El Comité recordó que las enmiendas propuestas a las reglas II-1/35-1 y II-2/20 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado y aprobado en el MSC 83, a fin de establecer disposiciones sobre el desagüe del agua utilizada para la lucha contra incendios en espacios de carga rodada cerrados.

3.12 Tras tomar nota de que está previsto que la nueva regla II-1/35-1 del Convenio SOLAS adoptada en el MSC 80 (resolución MSC.194(80), anexo 2) se acepte el 1 de julio de 2008 y entre en vigor el 1 de enero de 2009, el Comité reconoció que, por cuestiones de procedimiento, no se podría adoptar en este periodo de sesiones la enmienda propuesta a la regla II-1/35-1.

3.13 A continuación, el Comité acordó adoptar la enmienda propuesta a la regla II-1/35-1 en un futuro periodo de sesiones, una vez que haya entrado en vigor la regla II-1/35-1 y encargó a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas en este sentido.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

Regla 10 – Lucha contra incendios

3.14 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado en el FP 51 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.15 Tras observar que no se habían formulado observaciones con respecto a esta regla, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

Regla 19 – Transporte de mercancías peligrosas

3.16 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla II-2/19 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado y aprobado en el MSC 83.

3.17 Tras observar que no se habían formulado observaciones con respecto a esta regla, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

Regla 20 – Protección de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada

3.18 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado y aprobado en el MSC 83.

3.19 Tras tomar nota de que las expresiones "de forma satisfactoria a juicio de la Administración" "a juicio de la Administración" se habían dejado entre corchetes los párrafos 6.1.4.1.1, 6.1.4.1.3, 6.1.4.2 y 6.1.5 de la regla, y reconocer que el Subcomité FP estaba elaborando en la actualidad las directrices mencionadas en los proyectos de enmiendas, el Comité acordó suprimir los corchetes en el correspondiente texto.

3.20 Por lo que respecta a la expresión "se adoptarán medidas" incluida entre corchetes en el párrafo 6.1.5 de la regla, el Comité acordó modificarla para aclarar que tales medidas son dispositivos fijos y no medidas operacionales y encargó al Grupo de redacción que modificara el texto en este sentido. En este contexto, el Comité reconoció que es necesario elaborar las

directrices para el desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial mencionadas en los párrafos 6.1.4 y 6.1.5 de la regla antes de la entrada en vigor de las enmiendas, y encargó a los subcomités SLF y FP que ultimaran este proyecto de directrices y lo presentaran en el MSC 86 para su aprobación.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

Regla 6 – Comunicaciones

Regla 26 – Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

3.21 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a las reglas III/6 y III/26 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado en el COMSAR 11 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.22 Tras observar que no se habían formulado observaciones sobre las propuestas de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO IV DEL CONVENIO SOLAS

Regla 7 – Equipo radioeléctrico: Generalidades

3.23 El Comité recordó que las enmiendas propuestas a la regla IV/7 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se habían elaborado en el COMSAR 11 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.24 Tras observar que no se habían formulado observaciones con respecto a las propuestas de enmienda al capítulo IV del Convenio SOLAS, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS

Nueva regla 6 – Prescripciones adicionales para la investigación de siniestros y sucesos marítimos

3.25 El Comité recordó que la propuesta de nueva regla XI-1/6 del Convenio SOLAS (MSC 84/3, anexo 1) se había elaborado en el FSI 15 y se había aprobado en el MSC 83, a fin de conferir carácter obligatorio al Código de investigación de siniestros en virtud del Convenio SOLAS.

3.26 Tras considerar la propuesta presentada por la delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras delegaciones, de adoptar la nueva regla XI-1/6 del Convenio SOLAS, en la que se confiere carácter obligatorio a este Código, mediante una resolución independiente, el Comité aceptó la propuesta de los Estados Unidos y dio las instrucciones oportunas al Grupo de redacción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO SOLAS 1974

3.27 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974 se habían elaborado en el COMSAR 11 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.28 Tras observar que no se habían formulado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al apéndice, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS

3.29 El Comité acordó, que las enmiendas al Convenio SOLAS propuestas para su adopción en el actual periodo de sesiones se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010. A continuación, el Comité encargó al Grupo de redacción que elaborase el proyecto de resolución MSC necesario para su adopción (véase también el párrafo 3.26).

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS

3.30 El Comité recordó que las enmiendas propuestas a los modelos del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buques de pasaje (Modelo P), Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E), Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R) e Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C), que figuran en el apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS (MSC 84/3/1, anexo) se habían elaborado en el COMSAR 11 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.31 Tras tomar nota de que los modelos del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P), Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E) e Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R), que figuran en el apéndice del anexo del Convenio SOLAS 1974 también pueden enmendarse en el mismo sentido que los inventarios del equipo mencionados en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, el Comité acordó remitir esta cuestión al Grupo de redacción con el encargo de que prepare enmiendas a los modelos P, E y R que figuran en el Convenio SOLAS 1974.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.32 El Comité acordó que las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS propuestas para adopción en el actual periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrar en vigor el 1 de enero de 2010.

PROPUESTAS DE ENMIENDA A CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO NGV 1994

3.33 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994) (MSC 84/3, anexo 2) se habían elaborado en el COMSAR 11 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.34 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre las propuestas de enmienda al Código NVG 1994, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.35 El Comité acordó que las enmiendas al Código NGV 1994 propuestas para adopción en el actual periodo de sesiones se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO NGV 2000

3.36 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) (MSC 84/3, anexo 3) se habían preparado en el COMSAR 11 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.37 Tras observar que no se habían formulado observaciones sobre las propuestas de enmiendas al Código NGV 2000, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.38 El Comité acordó que las enmiendas al Código NGV 2000 propuestas para su adopción en el actual periodo de sesiones se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010.

PROPUESTAS DE ENMIENDA A LA RESOLUCIÓN A.744(18)

3.39 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a la resolución A.744(18) (MSC 84/3, anexo 4) se habían preparado en el DE 50 y se habían aprobado en el MSC 83.

3.40 El Comité examinó el documento presentado por la IACS (MSC 84/3/7), en el que se propone modificar el párrafo 5.6.2 de la sección 5.6 (Reunión para la planificación del reconocimiento), a fin de permitir que un representante nombrado por el capitán o la compañía también asista a la reunión para la planificación del reconocimiento y aceptó en principio las modificaciones propuestas, teniendo presentes las observaciones sobre la necesidad de concretar la definición de "representante" utilizando un texto apropiado.

3.41 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre las enmiendas propuestas a la resolución A.744(18), el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.42 El Comité acordó que las enmiendas a la resolución A.744(18), que se propone adoptar en el actual periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrar en vigor el 1 de enero de 2010.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO IMDG

3.43 El Comité recordó que el DSC 12 había aceptado las enmiendas propuestas al Código IMDG, que se habían distribuido de conformidad con lo previsto en el procedimiento de enmienda del Código IMDG aprobado en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3).

3.44 Tras tomar nota de la inquietud manifestada ante la palabra "compañía" o "compañías" utilizada en las enmiendas propuestas al Código IMDG, el Comité acordó sustituir "compañía" o "compañías" por "entidad" o "entidades", respectivamente y, tras confirmar el contenido de los proyectos de enmiendas, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias, dio las instrucciones oportunas al Grupo de redacción en este sentido.

Fecha de entrada en vigor de las enmienda propuestas

3.45 El Comité acordó que las enmiendas al Código IMDG que se propone adoptar en el actual periodo de sesiones se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, y observó además que el párrafo dispositivo 4 del proyecto de resolución estipula que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán aplicar las enmiendas, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2009.

EXAMEN DE UNA NUEVA NORMA DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS

3.46 El Comité recordó que el FSI 15 había elaborado un proyecto de 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) (MSC 84/3/4, anexo), que se había aprobado en el MSC 83, a fin de conferir carácter obligatorio a las partes I y II del Código en virtud del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS (véase también el párrafo 3.26).

3.47 La delegación de Turquía, tras manifestar sus inquietudes sobre el proyecto de Código de investigación de siniestros por el hecho de que la referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en las notas a pie de página del proyecto de Código dificulta su aceptación por los Estados que no sean Partes en la CONVEMAR, propuso incluir la expresión "y las reglas del derecho internacional y consuetudinario". El Comité aceptó la propuesta y encargó al Grupo de redacción que modificara en este sentido el proyecto de Código.

Fecha en que surtirá efecto el Código

3.48 El Comité acordó que el Código de investigación de siniestros que se propone adoptar en el actual periodo de sesiones debería surtir efecto el 1 de enero de 2010, y señaló que esta fecha debía ser la misma que la de entrada en vigor de la nueva regla XI-1/6 del Convenio SOLAS, es decir, el 1 de enero de 2010.

EXAMEN DE DIRECTRICES RELACIONADAS CON LAS ENMIENDAS***DIRECTRICES PARA LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE LAS ESCALAS REALES Y PLANCHAS DE DESEMBARCO***

3.49 El Comité recordó que el proyecto de directrices (MSC 84/3/3, anexo 1) se había preparado en el DE 50 y se había aprobado, en principio, en el MSC 83 de cara a su aprobación oficial en el actual periodo de sesiones, al tiempo que se adopta el proyecto de nueva regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS (Medios de embarco y desembarco de los buques).

3.50 El Comité examinó el documento MSC 84/3/6 (Australia, la República de Corea y la IACS), en el que se proponen varias enmiendas al proyecto de directrices con miras a la implantación coherente y completa de las nuevas disposiciones sobre seguridad prescritas en el proyecto de nueva regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS y, tras reconocer que las observaciones y modificaciones realizadas supondrían cambios importantes al proyecto de directrices, decidió no aprobar el proyecto de directrices en este periodo de sesiones, y encargó al Subcomité DE que lo examinara, teniendo en cuenta las enmiendas propuestas, y lo presentara en el MSC 86 para su aprobación.

DIRECTRICES PARA LOS PROPIETARIOS/ARMADORES SOBRE LA PREPARACIÓN PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE REMOLQUE DE EMERGENCIA

3.51 El Comité recordó que el DE 50 había preparado un proyecto de Directrices (MSC 84/3/3, anexo 2), que se había aprobado en principio en el MSC 83 de cara a su aprobación oficial en el actual periodo de sesiones, al tiempo que se adoptan las enmiendas a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS (Medios de remolque de emergencia de los buques tanque).

3.52 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre el proyecto de Directrices, el Comité confirmó su contenido, a reserva de las mejoras de redacción que pudieran ser necesarias.

EXAMEN DE LA CORRECCIÓN PROPUESTA DEL TEXTO DE LAS ENMIENDAS SOBRE LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES (MSDS) QUE SE ADOPTÓ EN EL MSC 83

3.53 El Comité recordó que en el MSC 83 había adoptado enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS (resolución MSC.239(83)), por las que se incluye una nueva regla VI/5-1: Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS); y examinó el documento MSC 84/3/5 (Secretaría), en el que se señala una irregularidad en el texto de la nueva regla VI/5 1 del Convenio SOLAS sobre las MSDS y se propone una corrección para subsanarla.

3.54 Por lo que respecta a la inclusión de las modificaciones propuestas, indicadas en el párrafo 6 del documento MSC 84/3/5, una delegación opinó que las modificaciones propuestas constituyen enmiendas oficiales, por lo que declaró que deberían adoptarse de conformidad con el procedimiento de enmienda especificado en el artículo VIII del Convenio SOLAS, y se mostró en desacuerdo con la actuación propuesta por la Secretaría, a pesar de que la Secretaría explicó que, puesto que aún está en curso el proceso de conferir carácter auténtico a las enmiendas adoptadas mediante la resolución MSC.239(83), la actuación propuesta no contradice lo dispuesto en la Convención de Viena si el Comité la acuerda por unanimidad. El Comité acordó no seguir adelante con la rectificación propuesta y resolver esta cuestión mediante una enmienda oficial.

3.55 Por lo que respecta a la aplicación de la nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS, la mayoría de las delegaciones que intervinieron señalaron que en las MSDS deben exigirse a los buques que transporten cargas sujetas a lo dispuesto en el Anexo I del MARPOL o combustibles líquidos, aunque algunas delegaciones observaron que en virtud de la regla actual, elaborada por el Subcomité BLG, no se prescriben MSDS para el combustible líquido.

3.56 El Comité recordó que en el MSC 76 se había examinado una propuesta de prescribir MSDS para los buques que transporten cargas sujetas a lo dispuesto en el Anexo I del MARPOL o combustibles líquidos y había encargado al Subcomité BLG que examinara esta propuesta en el marco del programa de trabajo ya existente, con miras a elaborar disposiciones obligatorias que prescriban MSDS para estos buques. Tras un extenso debate, el Comité acordó profundizar en el examen de esta cuestión en el próximo periodo de sesiones, y encargó a la Secretaría que preparara:

- .1 un texto revisado de la regla VI/5-1 que abarque la corrección propuesta del error señalado por la Secretaría y las modificaciones necesarias para reflejar la opinión de la mayoría de que también deberían prescribirse MSDS en el caso de los combustibles líquidos; y
- .2 un proyecto de circular MSC sobre la aplicación de la actual regla VI/5-1,

con miras a su aprobación y adopción, según proceda, en el MSC 86.

3.57 En el contexto del párrafo 3.56, el Presidente del Subcomité BLG declaró que, en su opinión, el BLG 8 no había recibido instrucciones claras del Comité sobre esta cuestión.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.58 Tras el debate mantenido en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción para que elaborase el texto definitivo de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, el Código NGV 1994, el Código NGV 2000, la resolución A.744(18), el Código IMDG y el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS; el proyecto de Código de investigación de siniestros; las directrices relacionadas con los proyectos de enmienda que no tienen carácter obligatorio, junto con los correspondientes proyectos de resoluciones y circulares MSC, según proceda, para que el Comité los examine y adopte o apruebe, según proceda.

ADOPCIÓN DE UN NUEVO INSTRUMENTO DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO Y PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS Y NO OBLIGATORIOS

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.59 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 84/WP.3), el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE UN NUEVO INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Adopción del Código de investigación de siniestros

3.60 El Comité examinó el texto del Código de investigación de siniestros preparado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 8), y adoptó 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), mediante la resolución MSC.255(84), que figura en el anexo 1.

3.61 Al adoptarse el Código de investigación de siniestros, la delegación de los Estados Unidos reservó su postura acerca del 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), debido a que se habían incluido ciertas disposiciones que no contribuyen directamente a la seguridad marítima pero crean un conflicto irreconciliable y fundamental con aspectos importantes de la legislación nacional de los Estados Unidos.

ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS AL CONVENIO SOLAS 1974 Y AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974

3.62 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 100 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a los capítulos II-1, II-2, III y IV y al apéndice del Anexo del Convenio, preparado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 1), y adoptó las enmiendas por unanimidad mediante la resolución MSC.256(84), que figura en el anexo 2.

3.63 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 100 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al capítulo XI-I del Convenio, preparado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 2) y adoptó las enmiendas mediante la resolución MSC.257(84), que figura en el anexo 3.

3.64 Al adoptar las resoluciones MSC.256(84) y MSC.257(84), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas para los capítulos II-1, II-2, III, IV y XI-1 y al apéndice del anexo del Convenio se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio), y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.65 En este contexto, la delegación de los Estados Unidos declaró que en el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros) se habían incluido ciertas disposiciones que no contribuyen directamente a la seguridad marítima pero crean un conflicto irreconciliable y fundamental con aspectos importantes de la legislación nacional de los Estados Unidos. Por consiguiente, la delegación de los Estados Unidos recusó la propuesta de enmienda al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS por la que se confiere carácter obligatorio al Código de investigación de siniestros para determinadas investigaciones que lleven a cabo los Estados de abanderamiento.

Adopción de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS

3.66 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 67 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al apéndice del anexo del Protocolo elaborado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 3) y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.258(84), que figura en el anexo 4.

3.67 Al adoptar la resolución MSC.258(84), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988, que las enmiendas adoptadas del Protocolo se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y en el artículo VI del Protocolo de 1988.

ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Adopción de enmiendas al Código NGV 1994

3.68 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 100 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código NGV 1994 elaborado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 4) y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.259(84), que figura en el anexo 5.

3.69 Al adoptar la resolución MSC.259(84), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código NGV 1994 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974), y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas al Código NGV 2000

3.70 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 100 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código NGV 2000 elaborado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 5) y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.260(84), que figura en el anexo 6.

3.71 Al adoptar la resolución MSC.260(84), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código NGV 2000 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Adopción de enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))

3.72 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 100 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a la resolución A.744(18) elaborado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 6) y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.261(84), que figura en el anexo 7.

3.73 Al adoptar la resolución MSC.261(84), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a las Directrices se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974), y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.74 En el contexto de este punto, el Comité refrendó la recomendación del Grupo de que, cuando vuelva a examinar enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), el Subcomité DE debería tener en cuenta la inclusión, en el párrafo 5.6.2 de las Directrices, de las palabras "o un representante debidamente cualificado designado por el capitán o la compañía", y lo siguiente:

- .1 en el párrafo 1.2.6 de las Directrices no existe una verdadera definición de la expresión "sección transversal"; y
- .2 en el párrafo 1.2.10 de las Directrices, la definición de la expresión "un sistema de prevención de la corrosión" incluye algunas prescripciones de los revestimientos blandos y existe un vínculo entre partes de las prescripciones del párrafo citado y las prescripciones del párrafo 5.3. Por consiguiente, tales prescripciones deberían ubicarse en el lugar más adecuado del texto.

Adopción de enmiendas al Código IMDG

3.75 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 100 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código IMDG elaborado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 7) y las adoptó por unanimidad, mediante la resolución MSC.262(84), que figura en el anexo 8.

3.76 Al adoptar la resolución MSC.262(84), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IMDG se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974), y entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

3.77 El Comité observó que, de conformidad con el procedimiento establecido en el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG por lo que respecta, entre otras cosas, a la aplicación voluntaria de nuevas enmiendas un año antes de su entrada en vigor, acordó, como se indica en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución, que los Gobiernos Contratantes podrán aplicar las enmiendas anteriormente mencionadas en su totalidad o en parte, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2009, a la espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2010.

APROBACIÓN DE UN NUEVO INSTRUMENTO NO OBLIGATORIO DE LA OMI

3.78 El Comité examinó el texto definitivo de un nuevo instrumento no obligatorio de la OMI, preparado por el Grupo de redacción (MSC 84/WP.3, anexo 9) y aprobó la circular MSC.1/Circ.1255: Directrices para propietarios/armadores sobre la preparación para los procedimientos de remolque de emergencia.

3.79 El Comité, tras recordar su decisión con respecto al proyecto de directrices para la construcción, mantenimiento e inspección de las escalas reales y planchas de desembarco (véase el párrafo 3.50), tomó nota de que el Grupo había efectuado un examen preliminar del proyecto de Directrices (MSC 84/WP.3, anexo 10), y refrendó la recomendación del Grupo de que el proyecto modificado de directrices se remitiera al Subcomité DE para que adoptara las medidas oportunas al respecto.

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.80 Al adoptar las mencionadas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al elaborar los textos auténticos de las enmiendas, lleve a cabo cualquier corrección de redacción que pueda resultar necesaria y que señale al 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

Generalidades

4.1 El Comité recordó que el MSC 83 había acordado que el tema de la protección marítima siguiera figurando en el orden del día del MSC 84 y del MSC 85 y, de ser necesario, que se previera el establecimiento de un Grupo de redacción sobre protección marítima en el MSC 84, así como la posibilidad de que el MSWG vuelva a reunirse durante el MSC 85.

Quinta reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo

4.2 Al examinar el documento MSC 84/4 (Secretaría) sobre el informe de la Quinta reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas con organizaciones internacionales, regionales y subregionales, en el que se facilita una copia de la Declaración Conjunta y del Plan de acción conexo adoptado al final de la reunión, el Comité tomó nota de esta información e invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a examinar el plan de acción (véase el anexo del documento MSC 84/4) y a presentar informes sobre las medidas que han adoptado en relación con las actividades que figuran en dicho Plan como relacionadas con la Organización y las observaciones acerca de tales actividades, con vistas a que se examinen en el MSC 85.

Medidas de protección nacionales suplementarias

4.3 Al examinar las propuestas de Turquía (MSC 84/4/2), el Comité tomó nota de la información facilitada sobre las medidas de protección nacionales suplementarias exigidas por Turquía en lo que se refiere a la vigilancia de buques y a la instalación obligatoria del SIA en buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP.

4.4 El Comité señaló también que la información que figura en el documento MSC 84/4/2 se había facilitado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre aspectos relacionados con la protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni sujetos a las disposiciones del Código PBIP, para que éste la examinara.

4.5 A este respecto, el Comité señaló también que, Indonesia, Malasia y Singapur (los Estados ribereños) estaban llevando a cabo en los estrechos de Malaca y Singapur, con el apoyo de Australia, el Japón y la República de Corea, un proyecto de demostración para someter a prueba y evaluar respondedores de clase B del SIA, así como la interacción entre los respondedores de clase A y de clase B del SIA. El proyecto de demostración fue uno de los seis proyectos indicados durante una serie de reuniones patrocinadas por la OMI y organizadas en colaboración con los Estados ribereños con objeto de incrementar la seguridad, la protección y la protección ambiental en los estrechos de Malaca y Singapur. El Comité tomó nota de que estaba previsto informar oportunamente a la Organización de los resultados del proyecto.

Normas ISO marítimas y de protección de la cadena de suministro

4.6 Tras examinar la información actualizada facilitada por la ISO (MSC 84/5/5) acerca de las normas marítimas y de protección de la cadena de suministro, el Comité agradeció a la ISO esta labor, que complementa los esfuerzos de la Organización para incrementar la protección marítima e invitó a la ISO a seguir manteniendo informado al Comité de las actividades que está realizando en esta importante esfera.

Auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias

4.7 El Comité examinó las propuestas del Canadá (MSC 84/4/3) sobre la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias, que complementan las orientaciones facilitadas en la circular MSC.1/Circ.1194: Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, y la circular MSC.1/Circ.1193: Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias.

4.8 Tras tomar nota de la propuesta del Canadá de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para hacer avanzar la cuestión en el lapso interperiodos con vistas a volver a examinarla en el MSC 85, el Comité, teniendo en cuenta que el MSC 83 ya había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los aspectos relacionados con la protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni sujetos a las disposiciones del Código PBIP y le había encargado que informara al MSC 85, decidió volver a examinar la posibilidad de elaborar orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y organizaciones internacionales a que presentaran, teniendo en cuenta las sugerencias formuladas en el documento MSC 84/4/3, propuestas y observaciones sobre la cuestión.

Elaboración de legislación modelo sobre protección marítima

4.9 Tras recordar que el MSC 82 había decidido recomendar la inclusión, como medida de alto nivel para el bienio 2008-2009, de la elaboración de legislación modelo sobre protección marítima, el Comité examinó una propuesta de Alemania y otros (MSC 84/4/4) en la que se esbozan ideas preliminares sobre las cuestiones que sería necesario examinar para elaborar legislación modelo sobre protección marítima.

4.10 El Comité convino en que esta legislación modelo sobre protección marítima tendría que ser lo suficientemente flexible como para tener en cuenta, por ejemplo, la diversidad de los sistemas jurídicos y las estructuras nacionales de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y la condición jurídica de los gestores de las instalaciones portuarias (por ejemplo, instalaciones portuarias estatales o privadas) e invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a las organizaciones internacionales a que presentaran, teniendo en cuenta las sugerencias señaladas en el documento MSC 84/4/4, propuestas y observaciones para que se vuelva a examinar la cuestión en su próximo periodo de sesiones.

Propuesta de enmiendas a la circular MSC/Circ.1097

4.11 El Comité recordó que el MSC 77 había reconocido y examinado la necesidad de que se facilitara información adicional para ayudar a los Gobiernos contratantes y al sector a implantar y cumplir las medidas especiales para incrementar la protección marítima que se especifican en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, y había elaborado la circular MSC/Circ.1097: Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

4.12 El Comité examinó las propuestas de la IACS (MSC 84/4/1) de enmendar la circular MSC/Circ.1097 añadiendo dos subsecciones, la primera sobre la rectificación de los fallos detectados durante la verificación del Código PBIP; y la segunda sobre los conflictos existentes entre la seguridad y la protección y decidió no profundizar en esta cuestión por el momento. A pesar de lo antedicho, el Comité acordó que, en el caso de que fuera necesario, se podrían volver a examinar las propuestas que figuran en el documento MSC 84/4/1 en su próximo periodo de sesiones.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

5.1 El Comité recordó que el MSC 83, al examinar el informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, había aceptado en principio el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir obligatoriedad al proyecto de normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros. En lo que respecta a las normas en sí, el MSC 83 se había mostrado de acuerdo con la opinión del Grupo de que no sería posible ultimarlas antes de que se hubiera concluido el nivel III de las Normas basadas en objetivos (verificación del cumplimiento). En este contexto, en lo que respecta al proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos (directrices para la

verificación del nivel III), el MSC 83 había convenido en que sería necesario proceder a una segunda aplicación experimental de las Directrices (tras la primera aplicación experimental acordada en el MSC 82), con objeto de ultimarlas y había aprobado el plan del proyecto sobre una segunda aplicación experimental, utilizando las reglas estructurales comunes de la IACS aplicables a los petroleros. Se espera contar con el informe final del Panel que está realizando el proyecto piloto para el MSC 85.

5.2 El Comité recordó también que el MSC 83 se había mostrado de acuerdo con el siguiente plan de trabajo para la elaboración de las normas basadas en objetivos, teniendo presente que la intención del Comité es que tanto el enfoque preceptivo como los enfoques del nivel de seguridad evolucionen como elementos integrales de las normas basadas en objetivos de la OMI:

- .1 aclaración de la labor que debe realizarse para elaborar un marco genérico de las normas basadas en objetivos;
- .2 identificación y compilación de los elementos del marco genérico sobre los cuales ya se ha llegado a un acuerdo o que ya se han propuesto en documentos anteriores presentados al MSC, en informes del Grupo de trabajo o en otros instrumentos de la OMI (por ejemplo, las Directrices sobre la EFS o las Orientaciones para el uso del PAFH), e identificación de las lagunas existentes; y
- .3 elaboración de un plan de prioridades para colmar estas lagunas y proporcionar un marco unificado que garantice la elaboración coherente de las normas basadas en objetivos, es decir, tanto el enfoque preceptivo como el enfoque del nivel de seguridad,

y había acordado que resultaría más eficaz dedicar los esfuerzos, durante el MSC 84, al marco unificado y el enfoque del nivel de seguridad, y durante el MSC 85 a ultimar las normas basadas en objetivos para los graneleros y petroleros, incluido el nivel III y las enmiendas correspondientes al Convenio SOLAS.

5.3 El Comité recordó asimismo que, de conformidad con las decisiones anteriores, el MSC 83 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia sobre el enfoque del nivel de seguridad, coordinado por Alemania, y, con arreglo al plan al que se hace referencia en el párrafo 5.2, le había encargado que aclarara la labor que debe realizarse para elaborar un marco genérico de normas basadas en objetivos; identificara y compilara los elementos del marco genérico sobre los cuales ya se ha llegado a un acuerdo, o que se han propuesto en documentos anteriores, e identificara las lagunas existentes; y elaborara un plan de prioridades para colmar estas lagunas y proporcionara un marco unificado que garantice la elaboración coherente de las normas basadas en objetivos, utilizando tanto el enfoque preceptivo como el enfoque del nivel de seguridad.

Resultados del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos establecido en el MSC 83 y del Panel para el proyecto piloto

5.4 El Comité tomó nota de los siguientes documentos en los que se informa sobre la labor en curso cuyos resultados se presentarán al MSC 85:

- .1 MSC 84/5 (Presidente del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos), en el que se informa de las deliberaciones habidas durante la reunión del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos en el MSC 83 respecto

del proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos y en cuyo anexo figura una lista de las observaciones detalladas que surgieron durante la labor del Grupo en su anexo y que ha tenido en cuenta el Panel para el proyecto piloto en su examen en curso del proceso de verificación del Nivel III (véase el documento MSC 84/5/2); y

- .2 MSC 84/5/2 (Coordinador del Panel del proyecto piloto), en el que se informa del progreso realizado respecto de la segunda aplicación experimental del proceso de verificación del Nivel III desde el MSC 83, en particular de que el Panel para el proyecto piloto ha terminado su revisión inicial de las directrices relativas al Nivel III y ha presentado a la IACS las directrices revisadas, tal y como se había previsto.

Posible necesidad de introducir enmiendas en los instrumentos de la OMI

5.5 El Comité examinó el documento MSC 84/5/1 (Secretaría), en el que se presenta la opinión de la Secretaría respecto de la posible necesidad de introducir enmiendas a instrumentos de la OMI, en particular el Convenio MARPOL y el Convenio de líneas de carga, como consecuencia de la eventual adopción de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, atendiendo a la petición formulada por el MSC 83, y decidió que debería examinarse a fondo la cuestión en el MSC 85, para cuando se espera que se hayan ultimado las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.6 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 84/5/3), y tomó nota de que el Grupo había examinado en detalle la labor que debe realizarse para elaborar un marco genérico de las normas basadas en objetivos, los elementos del marco sobre las que ya se ha llegado a un acuerdo o que ya se han propuesto en documentos anteriores presentados al MSC y, consiguientemente, los puntos que deben incluirse en un plan de trabajo a largo plazo. Tras esta labor, el Grupo elaboró un plan de trabajo resumido, con prioridades, que figura en el párrafo 54 del informe del Grupo.

5.7 El Comité examinó asimismo los siguientes documentos en los que se formulan observaciones sobre el informe:

- .1 MSC 84/5/4 (Dinamarca, Alemania, Suecia), en el que figuran propuestas detalladas para la elaboración de un marco genérico de las normas basadas en objetivos, definido como una norma que "determina un objetivo que hay que alcanzar, pero no especifica la solución", mientras que la estructura se basa en una parte de "reglas para las reglas", incluida la declaración de misión de la OMI, los objetivos y las prescripciones funcionales, y en otra parte de "reglas para el buque" basadas en el marco normativo actual y que incluye convenios de la OMI, reglas de clasificación, etc. Los objetivos de alto nivel y sus correspondientes series de prescripciones funcionales se ilustran con ejemplos;

- .2 MSC 84/5/5 (Japón), en el que se coincide con el punto de vista de que el marco genérico debería contener un objetivo de alto nivel, subobjetivos y prescripciones funcionales que deben satisfacerse para cumplir los subobjetivos y por consiguiente el objetivo de alto nivel. En términos de estabilidad sin avería y de seguridad estructural, se presentan dos ejemplos para volver a examinar la metodología que deberá emplearse a fin de colmar la brecha entre los objetivos de alto nivel y las prescripciones funcionales; y
- .3 MSC 84/INF.5 (Países Bajos), en el que se facilita el texto del Código naval de la OTAN y el capítulo VII del anexo del Código, que se utiliza en el párrafo 5.3 del Código como ejemplo para ilustrar cómo se ha aplicado la metodología de las normas basadas en objetivos al redactar los artículos del Código.

5.8 El Comité convino en remitir el informe, junto con los documentos MSC 84/5/4, MSC 84/5/5 y MSC 84/INF.5, al Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos para que los examine más a fondo.

Ámbito de aplicación del punto del orden del día

5.9 La delegación de las Bahamas, haciendo alusión al mandato del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos, propuso que se encargara al Grupo que se centre únicamente en normas para la construcción de buques nuevos. Dicha delegación indicó que las deliberaciones iniciales en el Consejo sobre la necesidad de fijar este punto del orden del día se habían centrado en la necesidad de dejar en manos de los Estados Miembros la supervisión de las normas de las sociedades de clasificación en lo que respecta a los cascos de los buques. En opinión de esta delegación, el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos se excedía del alcance del punto del orden del día, que se limitaba claramente a la construcción de buques nuevos. La labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre un marco genérico de las normas basadas en objetivos que abarque diversos aspectos del proyecto del buque no relacionados con las normas de resistencia del casco tendría que incluirse en un nuevo punto del programa de trabajo y tendría que demostrarse que existe una necesidad imperiosa para tal inclusión. La delegación consideró que, si se iba a perfeccionar el enfoque del nivel de seguridad en relación con el punto actual del orden del día, dicho enfoque debería centrarse únicamente en las normas de construcción del casco de buques nuevos.

5.10 La opinión anterior contó con el apoyo de varias delegaciones, que respaldaron la propuesta de limitar el mandato del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos a las normas de construcción del casco de buques nuevos. Durante las deliberaciones, se manifestaron, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 si bien el Comité había decidido en el MSC 83 seguir ambos enfoques, el enfoque del nivel de seguridad y el enfoque preceptivo, en paralelo, la labor debería centrarse, en lo que respecta a ambos enfoques, en la construcción de buques nuevos;
- .2 deberían ultimarse en primer lugar los resultados de la labor en curso sobre las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros y debería adquirirse experiencia en la aplicación de dichas normas, antes de ampliar el ámbito de aplicación de la labor a la elaboración de un marco genérico de normas basadas en objetivos para elaboración de reglas por la OMI; y

- .3 la decisión del Consejo con respecto al título del punto del orden del día, es decir, Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos, y su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.990(25)) significaba que la labor debería limitarse a la elaboración de normas de construcción para buques nuevos únicamente.

5.11 Otras delegaciones se mostraron en desacuerdo con las opiniones anteriores y señalaron lo siguiente:

- .1 el Comité ya había acordado en periodos de sesiones anteriores ampliar la labor de modo que incluya la elaboración de un marco genérico de normas basadas en objetivos;
- .2 la decisión de la Asamblea de incluir el punto sobre normas basadas en objetivos en el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.990(25)), que prevé la elaboración de normas basadas en objetivos mediante ambos enfoques en paralelo, suponía la aceptación implícita de la ampliación de la labor;
- .3 la noción de normas basadas en objetivos debería aplicarse al proceso de elaboración de reglas en general y no únicamente a las normas de resistencia del casco para la construcción de buques nuevos y debería utilizarse para la elaboración de un futuro marco normativo global que abarcaría tanto el enfoque preceptivo como el enfoque del nivel de seguridad; y
- .4 el significado de la expresión "construcción de buques nuevos" era mucho más amplio que el que comprende sólo las normas de resistencia del casco para la construcción de buques nuevos y desde el inicio, se ha interpretado que abarca todos los aspectos del proyecto y la construcción de buques nuevos. Restringir su significado o los aspectos relacionados con el casco sólo limitaría el alcance de la labor sobre las normas basadas en objetivos.

5.12 Se han expresado además las siguientes opiniones:

- .1 el Comité debería conceder prioridad por el momento a la ultimación de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros antes de contemplar la posibilidad de elaborar un marco genérico de normas basadas en objetivos, empezando con la introducción de los bloques básicos de construcción para el enfoque del nivel de seguridad. Asimismo, debería acordarse el significado de los términos utilizados. En su forma actual, el enfoque del nivel de seguridad no se ha desarrollado suficientemente como para ponerlo en la práctica; y
- .2 habida cuenta que el MSC 83 ya había decidido ampliar el alcance de la labor, una solución pragmática podría ser ultimar en primer lugar las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros utilizando el enfoque preceptivo y adquirir experiencia con la aplicación de las normas basadas en objetivos, y a continuación elaborar normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros utilizando el enfoque del nivel de seguridad.

5.13 El Presidente, en su resumen, reconoció que se trataba de una cuestión difícil y compleja. Recordó además que el Comité había acordado un plan de trabajo con respecto a la cuestión, que incluía la ultimación de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros y el perfeccionamiento del concepto de normas basadas en objetivos utilizando un planteamiento paralelo, a partir tanto del enfoque basado en el nivel de seguridad como de la metodología preceptiva y que la Asamblea había incluido los resultados pertinentes en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, es decir, la elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para los graneleros y petroleros nuevos y el perfeccionamiento de las normas basadas en objetivos a partir de los enfoques preceptivos y del nivel de seguridad como elementos integrales de las normas basadas en objetivos. Esta cuestión había evolucionado durante varios periodos de sesiones del Comité desde el MSC 78, y el MSC 83 había aprobado un plan de trabajo sobre cómo proceder al respecto. Consiguientemente, propuso encargar al Grupo de trabajo que examinara la elaboración de un marco genérico de normas basadas en objetivos, que se centre en esta fase en la construcción del casco de buques nuevos con la condición de que, en una etapa posterior, se ampliaría la labor para abarcar todos los aspectos del proyecto y la construcción de buques nuevos.

Establecimiento del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos

5.14 Tras las deliberaciones al respecto, el Comité estableció el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y le encargó que examinara en detalle el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 84/5/3), teniendo en cuenta los documentos MSC 84/5/4, MSC 84/5/5, MSC 84/INF.5 y las observaciones, propuestas y decisiones formuladas en el pleno, y que, en particular:

- .1 examinará el plan de trabajo resumido y con prioridades propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 84/5/3, párrafos 52 a 54) y elaborará un plan de trabajo definitivo, que incluya un calendario, para que lo examine el Comité;
- .2 contemplará la posibilidad de elaborar un marco genérico de normas de la OMI basadas en objetivos, centrándose por el momento en la construcción del casco de buques nuevos, con la condición de que en una etapa posterior la labor abarcará todos los aspectos del proyecto y la construcción de buques nuevos;
- .3 contemplará la posibilidad de elaborar directrices generales sobre las normas basadas en objetivos; y
- .4 examinará si convendría establecer un grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos y, de ser así, elaborar el mandato del Grupo.

Informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos (GBS)

5.15 Tras recibir el informe del Grupo (MSC 84/WP.4), el Comité lo aprobó en términos generales y adoptó las decisiones esbozadas en los párrafos siguientes.

Elaboración de directrices genéricas para las GBS, incluida la descripción del marco genérico para las GBS

5.16 El Comité tomó nota de que el Grupo había mantenido extensas deliberaciones sobre la elaboración de directrices genéricas para la aplicación de las GBS con miras a respaldar el proceso de elaboración normativa de la OMI y había acordado que los esfuerzos actuales que se

están llevando a cabo para elaborar normas basadas en objetivos consisten en tres elementos esenciales y relacionados entre sí: las GBS para petroleros y graneleros de nueva construcción, el enfoque del nivel de seguridad y la elaboración de directrices genéricas para las GBS. Las directrices genéricas para las GBS vincularían los dos primeros elementos, así como otras iniciativas que puedan iniciarse, proporcionando un marco unificado que garantice una estructura similar y un planteamiento coherente.

5.17 El Comité mostró su conformidad con los principios clave recogidos en las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos (las directrices) que figuran en el anexo del informe del Grupo como base de cualquier labor futura a este respecto, y tomó nota de que en la figura 1 se indica la relación entre las GBS y un marco genérico para las GBS.

Plan de trabajo con prioridades para ultimar las directrices genéricas para las GBS

5.18 El Comité, tras tomar nota de que el Grupo había examinado el plan de trabajo resumido y con orden de prioridades que se presenta en los párrafos 52 y 54 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS (MSC 84/5/3), acordó que debían tomarse las siguientes medidas, en orden de prioridad, para ultimar el proyecto de directrices con miras a garantizar que sean genéricas:

- .1 proseguir la elaboración de la sección sobre la "verificación del cumplimiento" para abordar el proceso, método y criterios necesarios para verificar las normas/reglas para los buques;
- .2 elaborar un proceso para supervisar la eficacia de una GBS teniendo en cuenta los puntos pertinentes del párrafo 52.4 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS (MSC 84/5/3);
- .3 seguir perfeccionando el marco genérico para las GBS teniendo en cuenta los puntos pertinentes del párrafo 52.2 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS (MSC 84/5/3);
- .4 elaborar las definiciones y la terminología necesarias para la utilización eficaz de las Directrices; y
- .5 incorporar las lecciones extraídas del proyecto piloto sobre la aplicación experimental de la verificación del cumplimiento con GBS, utilizando las reglas estructurales comunes de la IACS aplicables a los petroleros (MSC 83/28, párrafo 5.66).

Plan de trabajo para proseguir la elaboración de normas basadas en objetivos

5.19 El Comité tomó nota de que el Grupo había actualizado el plan a corto plazo para proseguir la elaboración de GBS que se había acordado en el MSC 83, a fin de reflejar los avances conseguidos en el presente periodo de sesiones y que, al examinar el plan de trabajo resumido y con orden de prioridades elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 84/5/3, párrafo 52), había observado que algunos elementos de este plan de trabajo guardaban relevancia con la elaboración a largo plazo de las GBS y había acordado que éstas y otras cuestiones deberían documentarse para que el Comité las examinara en un futuro periodo de sesiones.

5.20 Posteriormente, el Comité se mostró de acuerdo con el siguiente plan de trabajo para proseguir la elaboración de GBS:

.1 *Lapso entre el MSC 84 y el MSC 85*

- .1.1 El panel del proyecto piloto ultima la aplicación experimental y finaliza el nivel III de las GBS para los graneleros y petroleros a fin de que lo examine el MSC 85.
- .1.2 El Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS prosigue la elaboración de las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos con miras a su ultimación en el MSC 86.

.2 *MSC 85*

Periodo de sesiones dedicado a ultimar y aprobar los niveles I a III de las GBS para los graneleros y petroleros, y para concluir y aprobar los correspondientes proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS.

.3 *Lapso entre el MSC 85 y el MSC 86*

El Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS sigue avanzando en el proyecto de directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos.

.4 *MSC 86*

- .4.1 Ultimación de las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos.
- .4.2 Elaboración de un plan para validar los resultados desde el punto de vista del nivel de seguridad (ya sea mediante la comparación de las GBS para petroleros y graneleros utilizando el enfoque preceptivo y del nivel de seguridad o mediante un método alternativo).
- .4.3 Examen de la implantación a largo plazo de las GBS.

.5 *Consideraciones a más largo plazo*

- .5.1 Evaluación de la experiencia obtenida de la aplicación de las GBS e incorporación de las lecciones extraídas en las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos.
- .5.2 Validación de los resultados del enfoque del nivel de seguridad mediante la comparación con el enfoque preceptivo.
- .5.3 Determinación del nivel de seguridad actual de la reglamentación.
- .5.4 Aplicación cada vez más amplia de las GBS a otros tipos de buques.
- .5.5 Expansión de las GBS para que incluyan todos los aspectos del proyecto y la construcción de los buques nuevos.

- .5.6 Determinación de si todas las reglas, normas de clasificación y otras normas obligatorias de la OMI nuevas o revisadas deben ir seguidas de observaciones en un formato acordado, en las que se indique de manera explícita qué prescripciones funcionales se abordan y se facilite la base sustancial para la reglamentación.
- .5.7 Determinación de si es necesario introducir cambios al proceso de la OMI para la presentación de nuevos puntos del programa de trabajo tras la aprobación o adopción de las Directrices.

Restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos

5.21 El Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas basadas en objetivos, coordinado por Alemania^{*}, con el siguiente mandato:

- .1 ultimar las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos, partiendo del plan de trabajo con prioridades que figura en el párrafo 5.18 del documento MSC 84/24 ; y
- .2 presentar un informe al MSC 86.

6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

6.1 El Comité reconoció que, para que el sistema LRIT entre en funcionamiento el 30 de diciembre de 2008, deberá adoptar decisiones con respecto a todas las cuestiones que afectan al establecimiento y funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT (IDE), el Plan de distribución de datos LRIT (DDP) y en realidad del sistema LRIT en su conjunto.

6.2 Además, el Comité reconoció también que, puesto que casi todos los componentes del sistema LRIT empezarán a establecerse e integrarse en la práctica después del MSC 84, sería necesario decidir la forma en que se tramitarán los aspectos técnicos y las pruebas de desarrollo e integración de los distintos componentes del sistema LRIT en el periodo que media entre el MSC 84 y el MSC 85.

6.3 El Comité observó que sería necesario plantear en el Pleno todas las cuestiones de principio a fin de poder encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT, (el Grupo de trabajo) que se establecerá al final del examen de todas las cuestiones relacionadas con la LRIT, que tenga presentes sus decisiones.

* **Coordinador:**
Sr. Rainer Hamann
Germanischer Lloyd
Vorsetzen 35
20459 Hamburgo
Alemania
Teléfono: +49 40 36149-207
Facsímil: +49 40 36149-7320
Correo electrónico: CG-GBS@gl-group.com

6.4 El Comité recordó además que, habida cuenta de que las cuestiones de que se trata son cruciales, y de que el MSC 83, y más recientemente, el Grupo especial sobre la LRIT, habían señalado que el establecimiento del sistema LRIT se había retrasado con respecto a lo previsto en el MSC 81, era urgentemente necesario agilizar esta cuestión.

6.5 El Comité acordó examinar las distintas cuestiones en el siguiente orden:

- .1 observaciones generales;
- .2 intenciones de los Gobiernos Contratantes/cuestionario sobre asuntos relacionados con la LRIT;
- .3 cuestiones pendientes desde el MSC 83;
- .4 resultados de las reuniones del Grupo especial sobre la LRIT del Comité;
- .5 sostenibilidad y viabilidad del sistema LRIT;
- .6 examen y verificación del funcionamiento del sistema LRIT; y
- .7 labor en curso en la Unión Europea para elaborar un Plan general europeo de redes fijas del SIA.

6.6 El Comité examinó los documentos MSC 84/6 (Secretaría), MSC 84/6/1 y Add.1 a Add.4 (Grupo especial sobre la LRIT), MSC 84/6/2 (Islas Marshall), MSC 84/6/3 (Bahamas, Islas Marshall y Liberia), MSC 84/6/4 (IMSO), MSC 84/6/5 (Alemania y otros), MSC 84/6/6 (Turquía), MSC 84/6/7 (Estados Unidos), MSC 84/6/8 (Secretaría) y MSC 84/6/9 (Estados Unidos).

Observaciones generales

6.7 La delegación de las Bahamas opinó que la sostenibilidad y la viabilidad económicas del sistema LRIT eran aspectos importantes que será preciso examinar detenidamente en este periodo de sesiones del Comité.

Intenciones de los Gobiernos Contratantes/Cuestionario sobre asuntos relacionados con la LRIT

6.8 El Comité recordó que en el MSC 81, al adoptar las enmiendas de 2006 al Convenio SOLAS (capítulo V) sobre la LRIT, había adoptado asimismo la resolución MSC.211(81): Disposiciones para el oportuno establecimiento del sistema LRIT, en la que, entre otras cosas:

- .1 se invita a los Gobiernos Contratantes a que comuniquen al Comité, en su 82º periodo de sesiones, sus intenciones firmes en relación con el establecimiento de un centro o centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa (párrafo dispositivo 1); y
- .2 se recomienda que los Gobiernos Contratantes adopten medidas adecuadas en fecha temprana para garantizar que todas las infraestructuras necesarias se encuentran disponibles, oportunamente, para el establecimiento del sistema LRIT (párrafo dispositivo 10).

6.9 El Comité observó que el Grupo especial sobre la LRIT, en su segunda reunión, tras reconocer que cualquier debate futuro sobre la viabilidad financiera del sistema LRIT debe basarse en datos fiables sobre el volumen previsto de paquetes de información LRIT que recibiría el sistema LRIT y la demanda prevista para tal información, había pedido a la Secretaría que volviera a publicar el cuestionario sobre asuntos relacionados con la LRIT, que figura en el anexo del documento MSC 83/6/14, refundiera las respuestas que se reciban, y las pusiera en conocimiento del MSC 84 para su examen.

6.10 El Comité tomó nota además de que para poder celebrar un debate constructivo y evitar partir de demasiadas hipótesis, algunas de las cuales podrían posteriormente revelarse erróneas, era necesario entender claramente los planes de los Gobiernos Contratantes en relación con:

- .1 el establecimiento de centros de datos LRIT nacionales, regionales y en régimen de cooperativa; y
- .2 la información LRIT que se les va a suministrar y el volumen de información LRIT que tienen previsto solicitar.

6.11 El Comité recordó que en el MSC 83 había observado concretamente que tan sólo 24 Gobiernos Contratantes, que representan aproximadamente algo más del 13% del total de Gobiernos Contratantes, habían enviado una respuesta al cuestionario sobre asuntos relacionados con la LRIT.

6.12 El Comité recordó asimismo que en el MSC 83, tras tomar nota de que la respuesta al cuestionario había sido muy limitada, el Presidente había señalado en ese momento no había otra alternativa que solicitar a cada Gobierno Contratante que asistía al MSC 83 que indicara claramente sus planes e intenciones firmes rellenando este cuestionario y entregando la respuesta, si aún no lo había hecho.

6.13 El Comité examinó los documentos MSC 84/6/8 y MSC 84/WP.9. Atendiendo a las instrucciones del Grupo especial sobre la LRIT (véase el párrafo 6.9), la Secretaría, con objeto de garantizar que la información que el Comité necesita para tomar una decisión sobre varias cuestiones relacionadas con la LRIT se presenta de manera sistemática, había publicado un cuestionario, y había pedido a los Gobiernos Contratantes que lo rellenaran y enviaran a la Secretaría lo antes posible. En el documento MSC 84/WP.9 se ofrece un resumen en forma de cuadro de las respuestas recibidas.

6.14 El Comité observó que una vez más las respuestas habían sido insuficientes. Tan sólo se habían recibido 48 respuestas: 13 Gobiernos Contratantes habían actualizado sus respuestas anteriores y 26 Gobiernos Contratantes habían facilitado nueva información.

6.15 El observador de la ICS manifestó que el sector desea volver a abrir el debate sobre el establecimiento del Centro internacional de datos LRIT (IDC). Señaló que el 1 de enero de 2009 se está acercando rápidamente, y expresó su inquietud ante el hecho de que los buques no puedan transmitir información LRIT, no por falta de previsión por su parte, sino porque los Estados de abanderamiento aún no hayan tomado las medidas oportunas para el establecimiento o designación de sus centros de datos LRIT. Expresó su inquietud ante el hecho de que, a raíz de la

nueva legislación introducida recientemente, los buques que hagan escala en los puertos de los Estados Unidos pueden estar sujetos a sanciones penales y civiles, sin ninguna culpa de su parte, a menos que se establezca un IDC completo. Concluyó señalando que más Gobiernos Contratantes debían responder al cuestionario, para que el Comité pueda tomar decisiones fundadas.

6.16 La delegación de las Bahamas declaró que en la actualidad la mayoría de los Gobiernos Contratantes están limitados en las iniciativas que puedan tomar a este respecto debido a la falta de orientaciones sobre cuestiones relacionadas con la LRIT por parte del Comité, ya que la mayoría de los componentes del sistema LRIT aún están en fase de desarrollo. Por ello, señaló que confiaba en que en el actual periodo de sesiones se pudieran elaborar las orientaciones necesarias, que se precisan con urgencia.

6.17 La delegación de Eslovenia informó al Comité de que la Unión Europea estaba trabajando intensamente para garantizar el oportuno establecimiento y la entrada en funcionamiento del Centro de datos LRIT europeo. Ya se habían adoptado muchas medidas, tales como la elaboración de especificaciones técnicas y de una base de datos de los buques de la Unión Europea. Se trata de una empresa compleja y de gran escala, en la que participan la Comisión Europea, los 27 Estados Miembros de la Unión Europea, Islandia y Noruega, y en total alrededor de 10 000 buques. Debido a la complejidad del proyecto y a la participación de 29 Estados Miembros de la OMI y unos 10 000 buques, es posible que el Centro de datos LRIT europeo no pueda empezar a funcionar a tiempo. Quizás muchos otros Estados Miembros de la OMI se encuentren en una situación similar. La Unión Europea no propone posponer o enmendar las correspondientes reglas del Convenio SOLAS ni abrir un debate sobre esta cuestión, aunque considera que en el próximo periodo de sesiones del Comité, debería examinarse más a fondo, a fin de considerar la posibilidad de dar un cierto margen de cumplimiento de las disposiciones de supervisión establecidas en las correspondientes reglas del Convenio SOLAS durante el primer año de implantación. La delegación de Eslovenia reiteró que se compromete a utilizar los mensajes LRIT dentro de la Unión Europea con fines de protección marítima, seguridad, protección del medio ambiente y búsqueda y salvamento.

6.18 La delegación de la República Islámica del Irán observó, con respecto a la posibilidad de atenuar los procedimientos de control, que estaba de acuerdo con la propuesta de la Unión Europea, y recordó al Comité que ya había intervenido en relación con esta misma cuestión en MSC 83 (véase el párrafo 6.22 del documento MSC 83/28).

6.19 El Presidente instó a los delegados a que facilitaran la información necesaria sobre sus intenciones con respecto al establecimiento de centros de datos durante este periodo de sesiones para que el Comité pueda tomar decisiones fundadas a este respecto.

6.20 El Comité remitió los documentos MSC 84/6/8 y MSC 84/WP.9 al Grupo de trabajo para que los examinara más a fondo.

Cuestiones pendientes desde el MSC 83

6.21 El Comité examinó el documento MSC 84/6 (Secretaría), en el que se identifican una serie de cuestiones pendientes en las cuales tendrán que profundizar el Comité y su Grupo de trabajo. Basándose en el informe del Grupo (MSC 83/WP.6/Rev.1), y en el del Comité (MSC 83/28, párrafos 6.76, 6.83 a 6.85, 6.88, 6.89 y 6.91), el Grupo tendrá que proseguir su labor sobre las cuestiones enumeradas en los párrafos 2.1 a 2.5 del documento MSC 84/6, que contemplan, entre otras cosas, aspectos tales como un base financiera continua y viable del sistema; el desempeño por la IMSO de las funciones de Coordinador LRIT, modelos de los distintos acuerdos necesarios para el establecimiento del sistema LRIT y el examen del anexo 4 del documento MSC 83/WP.6/Rev.1, que no pudo ultimarse en el MSC 83 por falta de tiempo.

6.22 El observador de la IMSO declaró que las cuestiones pendientes enumeradas en los párrafos 2.1 a 2.5 del documento MSC 84/6 tienen consecuencias directas para la labor del Coordinador LRIT, y por tanto es necesario que el Pleno examine a fondo estas cuestiones de principio.

6.23 La delegación de las Bahamas opinó que el párrafo 2.1 del documento MSC 84/6, que trata de los aspectos financieros del sistema LRIT, requiere un examen detenido que debe culminar con una decisión con el Pleno al respecto, ya que parece que toda la carga recae sobre los Estados de abanderamiento, puesto que los Estados rectores de puertos y de Estados ribereños aparentemente no comparten los gastos iniciales que comportará garantizar sus solicitudes y el uso de los mensajes transmitidos.

6.24 La delegación de la China declaró, en el contexto de las cuestiones financieras, que el Comité debía tener en cuenta las inquietudes de todos los Gobiernos Contratantes y tomar las decisiones oportunas al respecto. En segundo lugar, es necesario que la información LRIT sea confidencial, lo que exigirá establecer un sistema eficaz de gestión.

6.25 El Comité remitió el documento MSC 84/6 al Grupo de trabajo para que lo examinara más a fondo.

Resultados del Grupo especial sobre la LRIT

Informes del Grupo especial sobre la LRIT

6.26 El Comité recordó que en el MSC 83 se había aprobado la constitución de un grupo especial interperiodos sobre la LRIT (el Grupo), al que se había encargado, esencialmente, que estudiara todas las cuestiones de índole técnica que pudieran influir en el oportuno establecimiento del sistema LRIT.

6.27 Al examinar el informe del Grupo (MSC 84/6/1 y adiciones (Add.1 a 4)), el Comité lo aprobó en general, observó que en el informe se enumeran 17 puntos sobre los que se le pide que adopte medidas y acordó limitarse a abordar algunos aspectos clave que será necesario debatir en el Pleno, antes de remitirlos al Grupo de trabajo para que profundice en su examen. En concreto, el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Informe sobre los avances en el establecimiento del IDE provisional

6.28 El Comité tomó nota de que los Estados Unidos, como se exige en el calendario para la implantación del sistema LRIT (MSC 83/WP.6/Rev.1, anexo 2), habían facilitado en cada reunión información actualizada sobre el desarrollo del IDE provisional (MSC 84/6/1, párrafo 8; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 6 y 7; MSC 84/6/1/Add.2, párrafo 1.6).

Enmiendas a las especificaciones técnicas

6.29 El Presidente del Grupo facilitó un amplio resumen de las deliberaciones mantenidas y la medidas adoptadas por el Grupo en relación con las enmiendas a las especificaciones técnicas del sistema LRIT, especialmente por lo que respecta a la ultimación de los esquemas XML, la elaboración de enmiendas a las especificaciones técnicas para el Intercambio internacional de datos LRIT y las comunicaciones en el sistema LRIT y de las consiguientes enmiendas a las especificaciones del centro internacional de datos LRIT, y el desarrollo de un algoritmo para procesar las órdenes permanentes.

6.30 El Grupo había acordado comunicar al Comité que, si bien recomendaría la inclusión en las especificaciones técnicas del sistema LRIT, de las especificaciones técnicas para el Centro internacional de datos LRIT, la labor hasta la fecha se había centrado principalmente en los aspectos relacionados con el IDE; las comunicaciones en el sistema LRIT; el DDP y el servidor del DDP. Por consiguiente, se ha prestado una atención limitada a las especificaciones técnicas para el centro internacional de datos LRIT, y si el Comité decide replantearse sus decisiones con respecto al establecimiento de un IDC, sería necesario revisar a fondo las correspondientes especificaciones técnicas. Además, el Grupo opinó que en estos momentos debe considerarse que las especificaciones técnicas para el centro internacional de datos LRIT ofrecen únicamente orientaciones limitadas para los encargados de establecer centros de datos, y al hacer referencia a ellas debe obrarse con la debida prudencia y cautela.

6.31 A continuación, el Comité aprobó las enmiendas a las Especificaciones técnicas para el Intercambio internacional de datos LRIT, las Especificaciones técnicas para el Centro internacional de datos LRIT y las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT adoptadas por el Grupo y las medidas adoptadas por el Grupo como si las hubiera adoptado el propio Comité (MSC 84/6/1, párrafos 11 a 25, 31 y 35 a 42; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 11 a 35 y 51 a 53; MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 2.1 a 2.38; y MSC 84/6/1/Add.4, anexo 2).

Simplificación de la definición de las zonas geográficas

6.32 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones y de las medidas adoptadas por el Grupo en relación con la definición de las zonas geográficas que deben incluirse en el DDP, para que los centros de datos puedan implantar correctamente las disposiciones de la regla V/19-1.8.1.

6.33 Aunque un gran número de puntos de coordenadas geográficas permitiría definir con mayor precisión las distintas zonas geográficas, el tamaño de los distintos archivos que contendrían las coordenadas sería en tal caso muy grande y exigiría un tiempo considerable para la transferencia del DDP y el procesamiento interno de la entrada de datos por los centros de datos, lo que originaría demoras en todo el sistema LRIT. Además, para procesar zonas

geográficas definidas con gran precisión, los centros de datos tendrían que disponer de conocimientos y de una capacidad informática considerable para satisfacer los criterios de calidad de servicio especificados en las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (las Normas de funcionamiento).

6.34 Por ello, el Grupo había acordado que, en esta fase de desarrollo del sistema LRIT y a reserva de que se llegue a un acuerdo sobre las advertencias que se publicarán en el DDP, la única solución práctica es recomendar la utilización de polígonos geográficos simplificados, y elaborar orientaciones sobre las limitaciones que deben tenerse presentes al definirlos. Estas limitaciones, que se han desarrollado tras un debate detenido, figuran en la sección 7 de la parte I de las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT, que figuran en el anexo 3 del documento MSC 84/6/1/Add.2.

6.35 La Secretaría informó de que facilitaría al Grupo de trabajo un proyecto del texto de las advertencias que se publicarán en el DDP, teniendo presentes las deliberaciones hasta la fecha, para que las examine y asesore oportunamente al Comité al respecto.

6.36 Por lo que respecta al acuerdo sobre las zonas geográficas que se incluirán en el DDP y la propuesta de simplificar las zonas geográficas que representan aguas interiores y mar territorial, la delegación de la China opinó que el Comité tendría que reconocer que se trataba de una cuestión compleja y delicada, que podía abarcar aspectos relacionados con los datos de las líneas de base, la soberanía de los Estados y las aguas territoriales, por lo que sería necesario actuar con prudencia.

6.37 La delegación de Turquía apoyó las opiniones de la delegación de la China y declaró que estas zonas geográficas deberían representar únicamente las conclusiones de la labor técnica y unilateral realizada por las naciones a los efectos del sistema LRIT. Además, habría inevitablemente solapamientos entre las zonas geográficas presentadas por las distintas naciones al DDP. Por ello, las zonas geográficas que las naciones indiquen para fines técnicos en el marco del sistema LRIT no deben considerarse representativas de las zonas de jurisdicción marítima. Esta debería ser una de las advertencias que se adopten antes de que finalice este periodo de sesiones.

6.38 La Secretaría aclaró que, puesto que hasta la fecha no se habían recibido observaciones, sería necesario profundizar en las deliberaciones sobre las advertencias que se publicarán en el DDP en el seno del Grupo de trabajo.

6.39 Resumiendo, el Presidente confirmó que el acuerdo sobre la utilización de polígonos geográficos simplificados en el DDP estaba supeditado a los resultados de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre las advertencias que se publicarán en el DDP.

6.40 A continuación, el Comité acordó, a reserva de que se llegue a un acuerdo sobre las advertencias que se publicarán en el DDP, que las zonas geográficas que se incluyan en el DDP sean polígonos geográficos simplificados, de conformidad con lo previsto en las orientaciones que figuran en la sección 7 de la parte I de las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT (MSC 84/6/1/Add.4, anexo 3).

Especificaciones técnicas para el plan de distribución de datos LRIT

6.41 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones del Grupo y de las medidas que había adoptado en relación con el desarrollo de las especificaciones técnicas para el DDP y los correspondientes esquemas XML.

6.42 A continuación, el Comité aprobó el proyecto de Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT (MSC 84/6/1/Add.4, anexo 3).

Versión refundida de las especificaciones técnicas para el sistema LRIT

6.43 El Presidente del Grupo explicó la necesidad de refundir todas las enmiendas a las especificaciones técnicas para el sistema LRIT.

6.44 El Grupo acordó que, en esta fase del desarrollo del sistema LRIT, era muy urgente refundir todas las enmiendas a las especificaciones del IDE, el IDC y las comunicaciones adoptadas hasta la fecha, e incorporarlas a un solo documento de base. El Grupo opinó asimismo que la preparación de estas especificaciones técnicas en un formato revisado, que refunda todas las enmiendas, contribuiría asimismo a la gestión de los riesgos que puede plantear durante el establecimiento del sistema LRIT la utilización, por descuido, de documentación técnica incorrecta. El Grupo había acordado asimismo incluir en este documento único de base las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT.

6.45 A continuación, el Comité autorizó que se refundieran las especificaciones técnicas del sistema LRIT en un solo documento, que comprenderá las Especificaciones técnicas para el Intercambio internacional de datos LRIT, las Especificaciones técnicas para el Centro internacional de datos LRIT, las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT y las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT, e incorporará todas las enmiendas (véase también el párrafo 6.137).

Documentación de futuras enmiendas a las especificaciones técnicas para el sistema LRIT

6.46 El Presidente del Grupo explicó el método para documentar futuras enmiendas a las especificaciones técnicas para el sistema LRIT.

6.47 El Grupo había recomendado que, en caso de que el Comité tome una decisión sobre las medidas necesarias en el periodo que media entre el MSC 84 y el MSC 85 para que puedan examinarse y adoptarse a tiempo enmiendas a las explicaciones técnicas para el sistema LRIT a la vista de los resultados de las pruebas que se realizarán después del MSC 84, el Comité, en lugar de seguir la práctica de la Organización a la hora de documentar enmiendas, debería autorizar que las enmiendas acordadas se incorporen en el documento de base y se publiquen en una versión revisada, que surtirá efecto en la fecha en que se distribuyan.

En tales casos, las enmiendas adoptadas quedarían claramente identificadas en la versión revisada, que sustituiría al documento de base y se convertiría a su vez en el documento de base. Este planteamiento, que responde a las prácticas del sector, sería de gran ayuda para los encargados de establecer el sistema LRIT y facilitaría la elaboración de la documentación sobre las pruebas del sistema.

Además, puesto que esta labor se realizaría una vez más partiendo de la base de que el Comité examinaría y, a menos que no lo considere razonable, aprobaría, aceptaría y refrendaría, retrospectivamente, las medidas adoptadas según proceda, como si las hubiera adoptado el propio Comité, también se contaría con la documentación de base necesaria para su examen en el MSC 85.

Este planteamiento recomendado debe basarse en un entendimiento de que las especificaciones técnicas para el sistema LRIT se mantendrán únicamente en idioma inglés hasta finales del MSC 85, o una fecha posterior que decida el Comité. Este planteamiento no tendrá efectos adversos para el desarrollo y la implantación del sistema LRIT, y para evitar que se malgasten recursos, el enfoque más prudente sería traducir los correspondientes documentos al español y francés únicamente cuando el Comité prevea que no sea necesario seguir adoptando enmiendas.

6.48 El Comité examinó los párrafos 2.56 a 2.58 del documento MSC 84/6/1/Add.2 sobre el planteamiento propuesto para registrar y documentar cualquier enmienda a estas especificaciones técnicas que se adopten en el periodo que media entre el MSC 84 y el MSC 85, aprobó el planteamiento propuesto y remitió esta cuestión al Grupo de trabajo para que profundizara en su examen y le asesorara al respecto.

Orientaciones sobre la definición de las zonas geográficas para los Gobiernos Contratantes que no sean Estados Partes en la CONVEMAR ni Estados Partes en la Convención de 1958 sobre el mar territorial

6.49 El Comité examinó los párrafos 3.10 y 3.13 del documento MSC 84/6/1/Add.2 y deliberó sobre la necesidad de facilitar orientaciones sobre las definiciones de las zonas geográficas que deberían incluirse en el DDP en el caso de los Gobiernos contratantes que no sean Estados partes en la CONVEMAR¹ ni Estados partes en la Convención de 1958 sobre el mar territorial².

6.50 El Presidente del Grupo facilitó un resumen de las cuestiones relacionadas con la definición de las zonas geográficas que deberían incluirse en el DDP, tras señalar que, aunque algunos Estados Contratantes no son parte en ningún tratado internacional pertinente, la mayoría de los 158 Gobiernos Contratantes son Estados Partes en distintos tratados que guardan relación con estas cuestiones, lo que podría complicar la definición de las zonas geográficas a los efectos del DDP.

6.51 La delegación de Turquía declaró que no era Parte en la CONVEMAR. No obstante, Turquía acepta la mayoría de sus disposiciones, que reflejan el derecho consuetudinario internacional. Por consiguiente, conviene observar que las zonas de jurisdicción marítima de Turquía que se han establecido hasta la fecha responden a lo dispuesto en el derecho internacional. Como tal, en su opinión no es necesario facilitar más orientaciones sobre la definición de las zonas geográficas. Por tanto, Turquía comunicará, según proceda, los datos necesarios para el DDP.

6.52 La delegación de Venezuela apoyó a Turquía y declaró que también había definido sus zonas geográficas con arreglo al derecho consuetudinario.

¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

² Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

6.53 La delegación de Australia observó que cualquier orientación o advertencia debería incluirse en una circular MSC, en lugar del DDP.

6.54 En su resumen, el Presidente concluyó que no era necesario facilitar más orientaciones sobre esta cuestión.

Anteproyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento

6.55 El Comité examinó los documentos MSC 84/6/1, párrafos 26 a 30 y 32 a 34; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 42 a 50; MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 2.39 a 2.49, 3.14, 3.38 a 3.42 y 3.81 a 3.83; y MSC 84/6/1/Add.4, anexo 4), que contienen anteproyectos de enmiendas a las Normas de funcionamiento, incluida la adopción de unas Normas de funcionamiento revisadas en las que se refundan todas las enmiendas.

6.56 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones del Grupo y justificó las decisiones adoptadas en relación con la elaboración de proyectos de enmiendas a las normas de funcionamiento. En su mayor parte, las propuestas de enmiendas tratan de cuestiones relacionadas con el DDP y el servidor del DDP. Fundamentalmente se ha revisado la actual sección 11.2, en la que se especifican los datos que deben incluirse en el DDP, a fin de reflejar las necesidades reales del sistema. Además, aunque las Normas de funcionamiento contienen especificaciones aplicables a las comunicaciones entre los centros de datos y el IDE, no incluyen disposiciones sobre las comunicaciones entre los centros de datos y el DDP y entre ellos y el IDE. Por ello, se propone una nueva sección 11.3 en la que se abordan los aspectos más destacados y que refleja las correspondientes disposiciones de la sección 7.1, en el caso de los centros de datos, y la sección 10.3, en el caso del IDE. También se proponen las enmiendas consiguientes a las secciones 7.1 y 10.3 a fin de incluir las correspondientes referencias al servidor del DDP.

6.57 Una de las cuestiones pendientes desde el MSC 83 ha sido determinar el momento y la forma de incorporar las especificaciones técnicas a las Normas de funcionamiento. El proyecto de enmiendas propuesto incluye las correspondientes referencias a las especificaciones técnicas en las secciones 7, 9, 10 y 11 de las Normas de funcionamiento, y por tanto establecería los vínculos necesarios.

6.58 El Grupo, tras recordar que el Comité ya había adoptado una serie de enmiendas a las normas de funcionamiento, y teniendo presente la extensión de los anteproyectos de enmiendas, así como las enmiendas propuestas por la IMSO en tanto que Coordinador LRIT, recomendó, en lugar de adoptar otra serie de enmiendas a las Normas de funcionamiento, que se estudie la posibilidad de adoptar normas de funcionamiento revisadas.

6.59 El Comité remitió esta cuestión al Grupo de trabajo para que profundizase en su examen y le asesorase oportunamente.

Pruebas para el desarrollo y la integración

6.60 El Comité examinó los documentos MSC 84/6/1, párrafo 54.1, MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 76 a 94 y 102.1; y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.15 a 3.32 sobre aspectos relacionados con las pruebas de desarrollo e integración de los componentes del sistema LRIT y la organización y coordinación del programa de pruebas de los prototipos y de la producción del sistema LRIT.

6.61 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones y de las medidas adoptadas por el Grupo en relación con las pruebas de desarrollo e integración, y señaló en sus conclusiones que los Protocolos para las pruebas de desarrollo del sistema LRIT y para someter a prueba la integración en el sistema de los nuevos centros de datos LRIT (MSC 83/6/1, anexo 5) se habían desarrollado sobre la base de determinadas hipótesis, que en la situación actual no son realistas. Además, algunos aspectos de las pruebas previstas del sistema LRIT, tales como las pruebas de módulos de programas informáticos, las pruebas de aceptación en fábrica y las pruebas de verificación en servicio exigen procedimientos de prueba especiales adaptados a los programas informáticos específicos y a la configuración del soporte físico que elija el posible vendedor, que son distintas de las que actualmente están utilizando los encargados del establecimiento de centros de datos, el IDE provisional y el DDP. Por consiguiente, el Grupo había acordado que, aunque estos protocolos constituyen un modelo válido e incluyen algunas disposiciones adecuadas que aún reflejan la situación actual, es necesario llevar a cabo una revisión a fondo antes de considerar que estos protocolos sirven como documentación de alto nivel para las pruebas de sistema LRIT. Por ello, el Grupo, teniendo presentes los plazos estipulados en la resolución MSC.211(81), elaboró un plan preliminar sobre las pruebas y la integración en el sistema LRIT, que habrá que perfeccionar en el actual periodo de sesiones, e invitó al Comité a que:

- .1 determinara las medidas necesarias en el periodo que media entre el MSC 84 y el MSC 85 para que la documentación de las pruebas pueda elaborarse y adoptarse a tiempo para su examen y la adopción de cualquier enmienda que pudiera ser necesaria a las especificaciones técnicas o a la documentación de las pruebas; y
- .2 examinara todos los aspectos de gestión del programa de pruebas del sistema LRIT (que no sean los relacionados con la elaboración de la documentación de las pruebas);

6.62 En este contexto, el Comité examinó también la propuesta de los Estados Unidos (MSC 84/6/9), en la que se invita al Comité a que examine, teniendo presentes las recomendaciones del Grupo especial sobre la LRIT en este sentido, las pruebas de los distintos componentes del sistema LRIT, y decida, en particular, qué proceso conviene seguir en el periodo que media entre el MSC 84 y el MSC 85.

6.63 El observador de la IMSO declaró que apoyaba y refrendaba plenamente las opiniones de los Estados Unidos, con respecto a las pruebas y la integración de los distintos componentes del sistema LRIT, de que sería necesario procesar con rapidez los planes de prueba y los resultados de las pruebas, a fin de reducir al mínimo el tiempo necesario para la aprobación de planes de prueba y resultados de las pruebas para evitar retrasos que puedan afectar al establecimiento del sistema LRIT el 30 de diciembre de 2008. En segundo lugar, es un imperativo que el Comité establezca un procedimiento de aprobación expeditivo a fin de aprobar con eficacia y rapidez estos planes y resultados.

6.64 El Comité aceptó las propuestas en principio y remitió esta cuestión al Grupo de trabajo a fin de que profundizara en su examen y le asesorara oportunamente.

Continuidad del servicio del sistema LRIT

6.65 El Comité examinó los documentos MSC 84/6/1, párrafos 16 y 54.2; MSC 84/6/1/Add.1, párrafo 102.2; y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.33 a 3.37 sobre la elaboración de un plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT.

6.66 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones y de las medidas adoptadas por el Grupo en relación con la continuidad del servicio del sistema LRIT. Tras reconocer que pueden darse circunstancias que exijan el cierre temporal del IDE o del servidor DDP, por ejemplo, debido a un fallo del servicio o a un ataque con malicia, y que tampoco puede excluirse la posibilidad de que un centro de datos se vea obligado a cerrar temporalmente, el Grupo acordó recomendar que se elabore un plan para la continuidad de servicio del sistema LRIT en el periodo que media entre el MSC 84 y el MSC 85, a fin de acordar tal plan en el MSC 85 y evitar circunstancias indeseadas una vez que el sistema LRIT empiece a funcionar el 31 de diciembre de 2008. El Grupo acordó invitar al Comité a que examinara la manera de elaborar y acordar este plan en el lapso interperiodos.

6.67 El Comité remitió esta cuestión al Grupo de trabajo para que profundizara en su examen y le asesorase oportunamente.

Certificados de infraestructura de clave pública (PKI)

6.68 El Comité examinó los documentos MSC 84/6/1, párrafo 61; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 36 a 40 y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.76 a 3.77) en relación con los certificados de infraestructura de clave pública (PKI).

6.69 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones y de las medidas adoptadas por el Grupo en relación con la publicación, renovación y anulación de los certificados de infraestructura de clave pública (PKI), y señaló que la Secretaría, teniendo presentes las deliberaciones hasta la fecha, facilitaría al Grupo de trabajo información detallada para su examen y para que asesore al Comité a este respecto.

6.70 El Grupo remitió esta cuestión al Grupo de trabajo para que profundizara en su examen y le asesorase oportunamente.

Equipo de a bordo

6.71 El Comité examinó los documentos MSC 84/6/1, párrafos 44 a 53; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 68 a 75; MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.78 a 3.79; y MSC 84/6/1/Add.4, anexo 5 en relación con las cuestiones que se han planteado como consecuencia de las disposiciones de la regla V/19-1.6, en la que se especifica que todo equipo de a bordo utilizado para transmitir información LRIT será de un tipo aprobado por la Administración.

6.72 El Presidente del Grupo ofreció un amplio resumen sobre las deliberaciones y medidas del Grupo en relación con el equipo de a bordo. El Grupo, tras recordar que la regla V/19-1.6 del Convenio SOLAS especifica que todo equipo de abordado utilizado para transmitir información LRIT "será de un tipo aprobado por la Administración", examinó la necesidad de verificar y certificar el cumplimiento por los buques a los que se aplica la regla V/19-1. El Grupo acordó que, puesto que la regla V/19-1 se encuadra en el capítulo V, la homologación del equipo de a bordo debe hacerse conforme a las prácticas seguidas para la homologación de otro equipo de a bordo prescrito en otras disposiciones del capítulo V. El Grupo recordó asimismo que, desde que

se iniciaron los debates sobre la LRIT en los buques en febrero de 2002, la elaboración de la LRIT ha partido de la base de que estaba previsto que los buques cumplieran las prescripciones pertinentes utilizando el equipo de a bordo existente. De hecho, en la resolución 10 de la Conferencia de 2002 sobre el SOLAS: Pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, se señala que "el equipo instalado a bordo y en tierra puede utilizarse inmediatamente, lo que hace posible la pronta implantación de la [LRIT]", y, partiendo de esta premisa, "insta a los Gobiernos contratantes a que adopten con carácter prioritario toda medida de ámbito nacional necesaria para la implantación y el inicio de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques".

6.73 El Presidente del Grupo informó de que el Grupo había tomado nota de la prescripción de que el equipo de a bordo sea de un tipo aprobado por la Administración y de que ello significa que todo nuevo equipo que los buques puedan tener que instalar a bordo por cualquier motivo para satisfacer la obligación de transmitir información LRIT deberá ser de un tipo aprobado por la Administración; y que cualquier equipo de a bordo existente que ya esté instalado y que podría utilizarse con esta finalidad también deberá ser de un tipo aprobado por la Administración. En las deliberaciones del Grupo se vio que ninguna de las Administraciones había homologado ningún equipo de a bordo nuevo ni existente con esta finalidad, ni existía ningún fabricante que hubiera desarrollado productos homologados. Además, la prescripción de que el equipo existente, que ya está instalado a bordo, se someta a un proceso de homologación no es lógica ni viable, práctica o razonable, teniendo presente el número de buques a los que se exige cumplirla. En términos sencillos y prácticos, la prescripción de que el equipo de a bordo sea de un tipo aprobado por la Administración exige que se examine y someta a prueba físicamente un prototipo del equipo a fin de verificar que satisface lo prescrito en las normas de funcionamiento establecidas por la Organización y cualquier prescripción nacional específica de la Administración interesada. Si bien el equipo puede ser de un tipo aprobado por la Administración, sigue siendo necesario, una vez que se instala a bordo, someterlo a diversas pruebas para verificar su funcionamiento y prestaciones antes de poder certificar que el buque cumple la correspondiente prescripción.

6.74 El Presidente del Grupo comunicó asimismo que el Grupo había tomado nota que, para resolver el problema, sería necesario que el Comité adoptara enmiendas a la regla V/19-1 a fin de no exigir a los buques existentes que utilicen equipo de un tipo aprobado para la transmisión de información LRIT. No obstante, aunque esta medida solucionaría el problema a partir de la entrada en vigor de estas enmiendas, por el momento la fecha más temprana de aplicación de estas enmiendas sería el 1 de julio de 2010. Por ello, sería necesario que el Comité adoptara también por unanimidad un plan provisional en el que se estipulen las medidas aplicables en el periodo que media entre el 31 de diciembre de 2008 y el 30 de junio de 2010, en lugar de prescribir que el equipo de a bordo sea de un tipo aprobado por la Administración. El Grupo había tomado nota asimismo de que ese plan provisional debería basarse en una serie de exámenes y pruebas, según juzgue oportuno el Comité, que demuestren y verifiquen que el equipo de a bordo cumple lo prescrito en la regla V/19-1.4 y V/19-1.7 y en la sección 4 de las Normas de funcionamiento. En este contexto, y habida cuenta de las deliberaciones anteriores mantenidas en el seno del Comité y en la MSC/ISWG/LRIT 2, acerca de las dificultades que pueden plantearse cuando un buque cambie de pabellón, o debido al equipo heredado (MSC 83/6/2, párrafos 95 a 107), el Comité tendría que establecer asimismo los criterios o las gamas en las que se consideraría aceptable el funcionamiento práctico del equipo existente. La implantación de ese plan provisional exigirá una intervención y participación activa por parte de

los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP), ya que son los ASP los que tendrían que realizar las distintas pruebas, transmitir al buque que se esté sometiendo a prueba los distintos mandos de control, recibir la información LRIT que se transmita, supervisar el funcionamiento del equipo de a bordo durante un periodo de tiempo y proporcionar pruebas objetivas de que es correcto.

6.75 El Presidente del Grupo señaló asimismo que el Grupo había llegado a la conclusión de que el asunto debía señalarse lo antes posible a la atención del Comité, a fin de que éste pueda adoptar una decisión práctica, uniforme y sistemática para abordar esta cuestión, teniendo presente que exigir que se cumpla la prescripción de que el equipo sea de un tipo aprobado no está en consonancia con los esfuerzos del Comité centrados en el establecimiento del sistema LRIT, ni los favorece. El Grupo propuso asimismo adoptar un plan provisional para abordar la cuestión, que se publicaría mediante una circular MSC dividida en dos partes. En la primera parte se abordarían aspectos administrativos y de procedimiento, y en la segunda aspectos técnicos.

6.76 Por consiguiente, el Grupo había invitado al Comité a que examinara:

- .1 la conveniencia de enmendar la regla V/19-1.6 a fin de suprimir la prescripción de que el equipo de a bordo sea de un tipo aprobado por la Administración y, en tal caso, la fecha de adopción y entrada en vigor de tales enmiendas; y
- .2 en caso de que se suprima la prescripción de que el equipo de a bordo sea de un tipo aprobado por la Administración, las características del plan provisional que vaya a utilizarse hasta la entrada en vigor de las correspondientes enmiendas.

6.77 El observador de la IACS informó al Comité de que no veía ni la necesidad ni la utilidad de que incluir la LRIT en los regímenes existentes de reconocimiento y certificación para la homologación del equipo. Para la LRIT no se prescribe llevar un determinado equipo a bordo - la transmisión de datos LRIT es una prescripción funcional. Es necesario que los proveedores de servicios de aplicaciones verifiquen el cumplimiento. Por ello, la IACS puso en duda que las organizaciones reconocidas (OR) deban participar en el proceso de verificación de la LRIT.

6.78 Una serie de delegaciones apoyaron las opiniones de la IACS y señalaron que no estaban a favor del procedimiento de homologación. No obstante, la mayoría de las delegaciones reconocieron que sería necesario contar con un plan provisional hasta que entraran en vigor las enmiendas necesarias a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS o se estableciera un proceso permanente de aprobación, y que la tarea de preparar ese plan debía encomendarse al Grupo de trabajo.

6.79 El Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que profundizase en su examen y le asesorase oportunamente.

Cuestiones que afectan a la implantación del sistema LRIT

6.80 El Comité examinó los documentos MSC/*Ad hoc* LRIT 3/3/1 (Bahamas) y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.43 a 3.69, en los que se plantean una serie de cuestiones que afectan a la implantación del sistema LRIT identificadas por las Bahamas.

6.81 El Presidente del Grupo facilitó un resumen de las deliberaciones y de las medidas adoptadas por el Grupo sobre las cuestiones que afectan a la implantación del sistema LRIT identificadas por las Bahamas, que guardan relación con la expedición de exenciones, la manera de apagar el equipo de a bordo y cesar la distribución de información LRIT y el cumplimiento por las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, las unidades flotantes de almacenamiento y los buques para fines especiales.

6.82 El Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que profundizase en su examen y le asesorase oportunamente.

Orientaciones sobre el suministro de información LRIT a los servicios de búsqueda y salvamento

6.83 El Comité examinó los documentos MSC/*Ad hoc* LRIT 3/3/6 (Secretaría) y MSC 84/6/1/Add.2, (párrafos 3.70 a 3.75) sobre la elaboración de directrices sobre el suministro de información LRIT a los servicios SAR.

6.84 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones y de las medidas adoptadas por el Grupo en el ámbito de la elaboración de orientaciones pertinentes para los servicios SAR en relación con las solicitudes de información LRIT, que se habían estado examinando desde el COMSAR 11. El Grupo había examinado un resumen de las deliberaciones hasta la fecha y una lista de cuestiones y principios generales elaborada por el COMSAR 12, junto con la solicitud de que se preparase una circular MSC en ese sentido, en la que se facilitarían orientaciones a los servicios SAR en relación con la información LRIT a la que tienen derecho, la manera de formular tales solicitudes, los conductos a través de los cuales deben registrarlas y la documentación necesaria para dar fe de su utilización y facilitar el examen y la verificación del funcionamiento del sistema LRIT. El Grupo había acordado también que era conveniente elaborar las orientaciones solicitadas, puesto que los servicios SAR estarían entre los primeros usuarios de información LRIT a partir del 31 de diciembre de 2008. Además, esas orientaciones también serían útiles y evitarían tener que elaborar orientaciones similares para los encargados del funcionamiento de centros de datos y del IDE. Además, la aprobación por el Comité de esas orientaciones garantizaría también un planteamiento armonizado y coherente al facilitar información LRIT a los servicios SAR. Por falta de tiempo, el Grupo no había podido preparar el proyecto de circular MSC solicitada y había invitado al Comité a que examinara la posibilidad de remitir la cuestión al Grupo de trabajo, a fin de que éste adopte las medidas necesarias.

6.85 El Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que profundizase en su examen y le asesorase oportunamente.

Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT

6.86 El Comité examinó el documento MSC 84/6/1/Add.2, párrafo 3.80 y anexo 6, acerca de la elaboración de orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT.

6.87 El Presidente informó al Comité de que el Grupo había preparado un primer borrador del proyecto de circular MSC relativa a las orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT dirigido a los Gobiernos Contratantes y a las Administraciones, que figura en el anexo 6 del documento MSC 84/6/1/Add.4. En el proyecto se identifican algunas de las principales tareas y obligaciones de los Gobiernos Contratantes y las Administraciones en el momento inicial de establecimiento del sistema LRIT, para ayudar a los Gobiernos Contratantes que no asistan regularmente a las reuniones de la OMI. El Grupo había invitado al Comité a que examinara la cuestión más a fondo con miras a aprobar un circular MSC en ese sentido.

6.88 El Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que profundizase en su examen y le asesorase oportunamente.

Cuestiones relacionadas con los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP)

6.89 El Comité examinó los documentos (MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 96 y 102.4 y MSC 86/6/1/Add.2, párrafos 3.84 y 3.85) sobre la necesidad de elaborar directrices para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar y evaluar las solicitudes de reconocimiento de los ASP.

6.90 El Presidente del Grupo ofreció un resumen de las deliberaciones y de las medidas que había tomado sobre las cuestiones relacionadas con los ASP. El párrafo 5.5 de las Normas de funcionamiento estipula que "además de lo dispuesto en el párrafo 5.3, las Administraciones, los Gobiernos Contratantes y el Comité podrían establecer, en relación con los PSA que soliciten ser reconocidos, condiciones específicas para el reconocimiento de un PSA concreto". Debido a la falta de propuestas, el Grupo no pudo debatir el asunto e invitó al Comité a que lo considerara, teniendo en cuenta que numerosas delegaciones habían indicado que, en caso de que se prepararan ese tipo de orientaciones, su elaboración no debería retrasar el oportuno establecimiento del sistema LRIT.

6.91 El Comité remitió el asunto al Grupo de trabajo para que continuara examinándolo y le prestara el asesoramiento pertinente.

SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DEL SISTEMA LRIT

6.92 El Comité examinó la propuesta presentada por las Bahamas, Liberia y las Islas Marshall (MSC 84/6/3), en la que se propone la revisión del intervalo de transmisión automática de la información del equipo de a bordo al centro de datos LRIT especificado por la Administración. Los autores proponen que los actuales intervalos de seis horas se sustituyan por intervalos de 12 horas. También proponen que durante el periodo de prueba del sistema LRIT, que comenzará el 1 de julio de 2008 y hasta que el sistema funcione plenamente, el equipo de a bordo se programe para transmitir automáticamente a intervalos de 24 horas. Este intervalo de transmisión sería suficiente para realizar las pruebas necesarias y comprobar que el sistema LRIT funciona correctamente, sin sobrecargarlo durante el periodo de prueba.

6.93 La propuesta de las Bahamas, Liberia y las Islas Marshall se sometió a extensas deliberaciones y un gran número de delegaciones tomaron la palabra a ese respecto. Algunas delegaciones apoyaron la propuesta, estimando que era una buena idea y que tendría un efecto positivo en el control de los costos, puesto que los costos relacionados con el mantenimiento de un sistema LRIT viable están principalmente relacionados con el suministro de información LRIT desde los buques y la demanda que haya para dicha información.

6.94 Otras delegaciones estimaron que no podían apoyar las propuestas, puesto que a su juicio, el Comité no debería revisar el intervalo de transmisión, que es un elemento fundamental en el establecimiento del sistema LRIT, procedente del régimen de protección marítima, y que podría tener un efecto perjudicial en la protección, así como en la seguridad y en la protección del medio ambiente. Reducir a la mitad el número de mensajes no tendría el efecto deseado en los costos, debido a que en su mayor parte son costos fijos y su total sólo depende en un pequeño grado de los costos de transmisión. Dichas delegaciones también solicitaron que se alentara a los Gobiernos Contratantes a rellenar el cuestionario sobre los aspectos relacionados con la LRIT, de manera que el Comité pueda contar con un información más fiable a la hora de tomar las decisiones pertinentes.

6.95 En su resumen de las deliberaciones, el Presidente manifestó que los debates habían sido fundamentales e intensivos y se habían presentado numerosos argumentos, tanto a favor como en contra de las propuestas de sustituir el actual intervalo de transmisión de seis horas por un intervalo de 12 horas, así como que, durante el periodo de prueba del sistema LRIT, que comenzará el 1 de julio de 2008 hasta que entre plenamente en funcionamiento, el equipo de a bordo debería programarse para que transmita automáticamente a intervalos de 24 horas. Asimismo, señaló que para él sería fácil basarse en los números y optar por el mantenimiento del intervalo de seis horas, que cuenta con el apoyo de la mayoría de los presentes; pero en este caso no se trata únicamente del número de opiniones, sino de una cuestión de principio, puesto que se habían planteado inquietudes acerca de la necesidad de controlar los costos y de tener en cuenta las necesidades y preocupaciones de los pequeños Estados insulares y los países menos desarrollados. El aspecto positivo de ese debate había sido proporcionar al Comité una imagen más clara de los pros y los contras de las propuestas de las Bahamas, que ayudarían al Grupo de trabajo a considerar este asunto con mayor rigor. Así pues, el Presidente decidió remitir el asunto al Grupo de trabajo para que lo examinara y presentara sus conclusiones al Comité. En caso de que dicho Grupo de trabajo no pudiera encontrar una solución viable, se respetaría la opinión de la mayoría.

Mini centro internacional de datos

6.96 El Comité consideró la propuesta de las Islas Marshall (MSC 84/6/2) en la que se notifica al Comité de la disponibilidad de la infraestructura del centro de datos LRIT existente y los recursos a disposición de los Gobiernos Contratantes que no hayan establecido aún un centro de datos LRIT. Las Islas Marshall volvieron a poner de relieve que esa ponencia se había realizado sin obligación ni intento de participar, en modo alguno, en el establecimiento o el funcionamiento de un "mini IDC", simplemente se trataba de garantizar que todos los Gobiernos Contratantes afectados tuvieran a su disposición un medio de participar de manera que pudieran cumplir con la fecha límite del 31 de diciembre de 2008. Las Islas Marshall invitaron al Comité a que tomara nota de que los Gobiernos Contratantes interesados en considerar este ofrecimiento con mayor detalle, debían ponerse en contacto lo antes posible con *Pole Star Space Applications Limited* (<http://lrit.com>).

6.97 El observador de la IMSO informó al Comité de que, con respecto al párrafo 8 del documento MSC 84/6/2, la evaluación de la propuesta del Consorcio que había efectuado durante el MSC 83 no tenía ninguna importancia. El Comité tendría la última palabra sobre la designación del "mini IDC", si se consideraba apropiado.

Viabilidad financiera del sistema LRIT

6.98 A solicitud de la delegación de las Bahamas, el Comité examinó también en detalle la viabilidad financiera del sistema LRIT. Dicha delegación manifestó que necesitaba aclarar dos asuntos específicos, a saber, el reparto de la información LRIT en el seno de los DC y entre ellos, así como el aspecto de la recuperación de los costos. A su juicio, por el momento parecía que los Estados de abanderamiento soportarían una carga injusta en el establecimiento de los componentes del sistema LRIT.

6.99 La delegación de China manifestó que compartía la preocupación de las Bahamas. China era consciente de que en el MSC 83 se había debatido la cuestión, aunque el Comité no había tomado decisiones que afectaran a la regla V/19-1.11.1 del Convenio SOLAS, según la cual: "los Gobiernos Contratantes se harán cargo de todos los costos relacionados con la información de identificación y seguimiento de largo alcance que soliciten y reciban", pero en ese momento se pedía que los Estados de abanderamiento sufragaran el costo del establecimiento de los DC además de los costos conexos. Así pues, permanecía la incertidumbre sobre los costos y cargas de la facturación, por lo que era importante que el Comité tomara una decisión clara sobre el modelo financiero y el concepto del reparto de los costos.

6.100 Otras delegaciones estimaban que la cuestión se había debatido exhaustivamente en periodos de sesiones anteriores y al comienzo del presente periodo y que tenían reservas sobre los debates acerca de este tema en el Grupo de trabajo, puesto que en su opinión se trataba de una cuestión de principio que debería decidirse en el Pleno.

6.101 En su resumen de los debates, el Presidente recordó las anteriores deliberaciones sobre la cuestión conexas de la reducción del número de transmisiones de datos LRIT y posteriormente sobre la sostenibilidad y viabilidad del sistema y señaló que en su opinión el Comité había considerado la cuestión suficientemente, en la medida en que era posible en la presente fase y que lo mejor sería pedir al Grupo de trabajo que elaborara varias opciones de modelos financieros para que el Comité los examine y tome una decisión al respecto al final del presente periodo de sesiones.

6.102 A continuación, el Comité remitió los documentos MSC 84/6/3 y MSC 84/6/2 al Grupo de trabajo para que continuara examinándolos, elaborara los modelos financieros pertinentes y asesorara al Comité en consecuencia.

EXAMEN Y VERIFICACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA LRIT

6.103 El Comité examinó la propuesta de la IMSO (MSC 84/6/4), en su calidad de Coordinador LRIT, sobre la implantación de dicho sistema. Además, propuso varias enmiendas a las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, destinadas a reflejar las nuevas necesidades que han ido apareciendo en el periodo transcurrido desde su adopción. La IMSO pidió al Comité:

- .1 por lo que respecta a la decisión del MSC 83 de no establecer un IDC por el momento, que tomara nota de la preocupación de la IMSO por garantizar que todos los Gobiernos Contratantes puedan participar de manera económica y eficiente en el sistema LRIT;

- .2 que tomara nota de la información facilitada con respecto al Plan de actividades LRIT de la IMSO; y
- .3 que examinara los anteproyectos de enmiendas a las Normas de funcionamiento que figuran en el anexo del documento MSC 84/6/4 y que adoptara las decisiones oportunas.

6.104 En este contexto, el Comité también examinó las observaciones formuladas por los Estados Unidos (MSC 84/6/7) sobre el documento MSC 84/6/4 presentado por la IMSO, en su calidad de Coordinador LRIT, por lo que se refiere a la implantación de dicho sistema y específicamente, en cuanto a la propuesta de enmiendas a las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales relacionadas con el papel de la IMSO como Coordinador LRIT; el pago por adelantado de los servicios de la IMSO y el tema de la exclusión de los Gobiernos Contratantes del sistema LRIT en caso de demora o de falta de pago.

6.105 Hubo un debate bastante extenso sobre la propuesta presentada por la IMSO (MSC 84/6/4) en calidad de Coordinador LRIT, en el que un gran número de delegaciones tomaron la palabra. La mayoría de dichas delegaciones opinaban que no podían realizarse pagos por adelantado por los servicios de la IMSO en concepto de auditorías, principalmente por razones de legislación nacional, aunque podrían considerarse otras opciones, y que no debería permitirse que la IMSO "excluyera" a los Gobiernos Contratantes del sistema LRIT en caso de demora o de falta de pago, puesto que eso debería ser prerrogativa del Comité. Algunas delegaciones opinaron que las auditorías *in situ* no serían necesarias, ni siquiera las auditorías anuales, puesto que podrían efectuarse a distancia por medios electrónicos. También se plantearon inquietudes con respecto a la elevada cuantía de los precios propuestos por la IMSO para los servicios que preste a los Gobiernos Contratantes durante el establecimiento del sistema LRIT.

6.106 En su resumen de las deliberaciones, el Presidente manifestó que los debates habían sido considerables y que resultaba evidente que no había apoyo para el pago por adelantado de los servicios de la IMSO (podrían considerarse otras opciones). La mayoría de las delegaciones no respaldaba la auditoría anual, incluida la necesidad de la presencia *in situ*. Si bien el MSC 83 había aceptado la posibilidad de una exclusión, la mayoría de las delegaciones no apoyaba que la IMSO pudiera imponerla, puesto que a su juicio eso era responsabilidad del Comité, según los casos. Finalmente, algunas de las enmiendas propuestas a las Normas de funcionamiento podrían aceptarse.

6.107 El Comité remitió los documentos MSC 84/6/4 y MSC 84/6/7 al Grupo de trabajo para que continuara examinándolos.

LABOR EN CURSO DE LA UNIÓN EUROPEA PARA ELABORAR UN PLAN GENERAL EUROPEO DE REDES FIJAS DEL SIA

6.108 El Comité examinó el documento presentado por Alemania y otros (MSC 84/6/5) que contiene información sobre la labor en curso de la Unión Europea para elaborar un Plan General Europeo de redes fijas del SIA. La Unión Europea también expresó su preocupación en cuanto al trabajo que aún necesitará llevar a cabo la OMI para acordar la forma de determinar la cobertura de las redes fijas de SIA, basándose en la cobertura real y no en la definición de la zona marítima A1. Las zonas ampliadas podrían, y probablemente deberían utilizarse para conceder exenciones de la prescripción de que los buques lleven equipo LRIT a bordo o transmitan información LRIT cuando naveguen en dichas zonas.

6.109 En este contexto, el Comité también consideró el documento presentado por Turquía (MSC 84/6/6), con observaciones sobre la información facilitada por Alemania y otros en el documento MSC 84/6/5 acerca de la labor en curso de la Unión Europea para elaborar un Plan General Europeo de redes fijas del SIA. Turquía apoyó la consideración de Alemania y otros de que, a fin de evitar instalaciones costosas en los buques, así como gastos innecesarios a los Estados en la compra de información LRIT de los proveedores de servicios de comunicaciones, el sistema SIA debería utilizarse lo más posible para proporcionar información LRIT. Turquía estimaba que la OMI debería continuar esta labor y, si es necesario, elaborar procedimientos prácticos o directrices para que los Gobiernos Contratantes del Convenio utilicen la cobertura del SIA para la LRIT. El Comité tomó nota de la información facilitada por Turquía.

6.110 También tuvo lugar un extenso debate sobre la propuesta presentada por Alemania y otros (MSC 84/6/5) en cuanto a la labor en curso de la Unión Europea a este respecto. Varias delegaciones tomaron la palabra en relación con este tema y en su mayoría apoyaron el concepto de la ampliación de la cobertura del SIA para conceder exenciones de la prescripción de que los buques lleven equipo LRIT a bordo o transmitan información LRIT cuando naveguen en determinadas zonas. Se manifestó asimismo la opinión de que, como cuestión de principio, debería examinarse la posibilidad de aplicar este concepto, a nivel mundial, en lugar de circunscribirlo a una región en particular.

6.111 El Comité acordó que sería necesario contar con mayor información sobre este asunto y que era necesario ser prudente al abordar este tema, puesto que había varios aspectos que deberán tenerse en cuenta si se proseguía el examen de ese asunto. Cuestiones de principio como la base sobre la que se ha construido el sistema LRIT, la necesidad de infraestructura para las estaciones en tierra, el contenido de los datos de los mensajes y otros componentes básicos son asuntos clave a tener en cuenta.

6.112 El Comité decidió remitir el documento MSC 84/6/5 (Alemania y otros) al Grupo de trabajo, pidiéndole que, si el tiempo lo permite, delibere sobre las cuestiones planteadas en el documento remitido y elabore una lista de cuestiones sobre las que deberá facilitarse más información, para que el Comité la considere.

Establecimiento del Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT

6.113 Tras examinar las distintas cuestiones relacionadas con la LRIT, el Comité estableció el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT y le encargó lo siguiente:

El Grupo de trabajo deberá, teniendo en cuenta las decisiones tomadas y las propuestas y observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 tras tomar nota de que el MSC 83 ha aceptado en principio las recomendaciones del MSC/ISWG/LRIT 2, que figuran en los párrafos 142.2 a 142.14, 142.16 a 142.24 y 142.26 a 142.29 del documento MSC 83/6/2, basándose en la labor realizada en el MSC 83, que se recoge en el anexo 4 del documento MSC 83/WP.6/Rev.1, y teniendo presentes las cuestiones relativas a la exclusión, que se exponen en los párrafos 7 a 11 del documento MSC 84/6/7 (Estados Unidos), ultimar la codificación y consolidación de las cuestiones pertinentes en

- un formato adecuado (ya sea una resolución (o resoluciones) MSC y/o circular (circulares) MSC en función de la naturaleza de las cuestiones de que se trate), a fin de poder identificarlas y encontrar las referencias fácilmente, y preparar y presentar para su examen, con miras a su adopción o aprobación, el documento correspondiente;
- .2 examinar todos los aspectos de los modelos de los distintos acuerdos necesarios para el establecimiento del sistema LRIT, y recomendar el planteamiento que debe seguirse;
 - .3 examinar y recomendar el planteamiento que debe seguirse para la adopción, registro y documentación de cualquier enmienda a las especificaciones técnicas que pueda ser necesario adoptar en el periodo que medie entre el MSC 84 y el MSC 85 (MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 2.56 a 2.58);
 - .4 preparar un proyecto de las advertencias que deben publicarse en el DDP en relación con la definición de las zonas geográficas que deberían incluirse en el DDP (MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 61 a 67, y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.2 y 3.13);
 - .5 preparar los anteproyectos de enmiendas a las Normas de funcionamiento para su adopción por el Comité y recomendar si, en lugar de adoptar enmiendas separadas, el Comité debería adoptar normas de funcionamiento revisadas que refundan todas las enmiendas (MSC 84/6/1, párrafos 26 a 30 y 32 a 34; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 42 a 50; MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 2.39 a 2.49, 3.14, 3.38 a 3.42 y 3.81 a 3.83; y MSC 84/6/1/Add.4, anexo 4);
 - .6 examinar los aspectos relacionados con las pruebas de desarrollo e integración de los componentes de los sistemas LRIT y la organización, coordinación y gestión del programa de pruebas de los prototipos y de la producción del sistema LRIT, y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1, párrafo 54.1; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 76 a 94 y 102.1; y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.15 a 3.32);
 - .7 examinar la conveniencia de elaborar un plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT, y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1, párrafos 16 y 54.2); MSC 84/6/1/Add.1, párrafo 102.2; y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.33 a 3.37);
 - .8 examinar los aspectos relacionados con los certificados de infraestructura de clave pública (PKI), y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1, párrafo 61; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 36 a 40; y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.76 a 3.77);
 - .9 examinar las cuestiones que se han planteado como consecuencia de las disposiciones de la regla V/19-1.6, en la que se especifica que todo equipo de a bordo utilizado para transmitir información LRIT será de un tipo aprobado por la Administración, y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1, párrafos 44 a 53; MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 68 a 75; MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.78 y 3.79; y MSC 84/6/1/Add.4, anexo 5);

- .10 examinar las cuestiones que afectan a la implantación del sistema LRIT identificadas por las Bahamas (MSC/*Ad hoc* LRIT 3/3/1), y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.43 a 3.69);
- .11 examinar la conveniencia de elaborar directrices sobre el suministro de información LRIT a los servicios SAR y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC/*Ad hoc* LRIT 3/3/6 (Secretaría) y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.70 a 3.75);
- .12 examinar la conveniencia de elaborar orientaciones para la implantación del sistema LRIT y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1/Add.2, párrafo 3.80, y MSC 84/6/1/Add.4, anexo 6);
- .13 examinar la necesidad de elaborar directrices para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar y evaluar las solicitudes de reconocimiento de los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP), y recomendar el planteamiento que debe seguirse (MSC 84/6/1/Add.1, párrafos 96 y 102.4, y MSC 84/6/1/Add.2, párrafos 3.84 y 3.85);
- .14 examinar y recomendar el planteamiento que debe seguirse para garantizar el oportuno establecimiento del sistema LRIT sobre una base financiera viable y sostenida, teniendo presentes los documentos MSC 84/6/2 (Islas Marshall), MSC 84/6/3 (Bahamas, Islas Marshall y Liberia), MSC 84/6/8 (Secretaría) y MSC 84/WP.9 (Secretaría), y preparar y presentar para su examen, con miras a su adopción, cualquier enmienda a las Normas de funcionamiento necesaria en este contexto;
- .15 examinar todas las cuestiones relacionadas con el desempeño por la IMSO de las funciones de Coordinador LRIT y, teniendo presentes los documentos MSC 84/6/4 (IMSO) y MSC 84/6/7 (Estados Unidos), preparar y presentar para su examen, con miras a su adopción, cualquier enmienda a las Normas de funcionamiento necesaria en este contexto, así como asesorar al Comité sobre los aspectos que la Organización debería poner en conocimiento de la IMSO para transmitirle las inquietudes que hayan manifestado los Gobiernos Contratantes sobre esas cuestiones; y
- .16 tras ultimar la labor relativa a los puntos .1 a .15 y el informe para el Comité, examinar las cuestiones planteadas en el documento MSC 84/6/5 (Alemania y otros) y preparar una lista de cuestiones sobre las que debería facilitarse más información.

Informe del Grupo de trabajo

6.114 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 84/WP.5 y Add.1 y 2), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Viabilidad financiera del sistema LRIT

6.115 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo en relación con la viabilidad financiera del sistema LRIT y refrendó el modelo financiero propuesto.

Modelos de los distintos acuerdos necesarios para el establecimiento del sistema LRIT

6.116 El Comité acordó que no debía proseguirse con la elaboración de los modelos de los distintos acuerdos que podrían necesitarse para el establecimiento del sistema LRIT y que, en lugar de ello, y como medida de carácter provisional, determinó que todos los DC que desearan integrarse en el sistema LRIT:

- .1 estaban obligados a implantar y cumplir las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS;
- .2 estaban obligados a cumplir las disposiciones pertinentes de las Normas de funcionamiento y las Especificaciones técnicas conexas revisadas para el sistema LRIT;
- .3 debían llevar a cabo de manera satisfactoria las pruebas de desarrollo e integración antes de poder formar parte del sistema LRIT y, posteriormente, las pruebas de las modificaciones que pudieran ser necesarias, basándose en las disposiciones, procedimientos y calendarios de las pruebas, que elaborará la Organización; y
- .4 debían implantar y cumplir todas las orientaciones adoptadas por el Comité en relación con las cuestiones financieras y operacionales,

y debían seguir cumpliendo estas condiciones una vez que fueran parte del sistema.

Adopción, registro y documentación de las enmiendas a las especificaciones técnicas del sistema LRIT durante el periodo comprendido entre el MSC 84 y el MSC 85

6.117 El Comité aprobó el mandato del Grupo especial sobre la LRIT, que figura en el anexo 1 del documento MSC 84/WP.5/Add.1, y le autorizó a examinar y adoptar enmiendas a las especificaciones técnicas del sistema LRIT en su nombre durante el periodo comprendido entre el MSC 84 y el MSC 85.

Simplificación de la definición de las zonas geográficas – Advertencias que habrán de incluirse en el DDP

6.118 El Comité autorizó con carácter provisional la inclusión de las advertencias que figuran en el apéndice de las orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT (véase el párrafo 6.129) e invitó a los Gobiernos Contratantes a que presentaran las observaciones y propuestas que estimen oportunas al respecto para examinarlas y adoptar decisiones definitivas sobre esta cuestión en el MSC 85.

Normas de funcionamiento revisadas

6.119 El Comité adoptó la resolución MSC.263(84): Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, cuyo texto figura en el anexo 9.

Pruebas de desarrollo e integración de los componentes del sistema LRIT

6.120 El Comité autorizó al Grupo especial sobre la LRIT a que elaborase, acordase y adoptase, en su nombre, la documentación necesaria para las pruebas y la integración del sistema LRIT durante el periodo comprendido entre el MSC 84 y el MSC 85.

6.121 El Comité se mostró de acuerdo con la idea de realizar las pruebas de desarrollo e integración de los diversos componentes del sistema LRIT por etapas y la refrendó, en el entendimiento de que el Grupo especial sobre el LRIT dispondría del margen necesario para afinar este principio según dicten las circunstancias.

6.122 Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14.3.2 de las Normas de funcionamiento revisadas, el Comité autorizó a la IMSO, en calidad de Coordinador LRIT, a que autorice en nombre del Comité, y a reserva de que éste examine y apruebe, acepte o refrende las medidas correspondientes, la integración con carácter provisional en la producción del sistema LRIT de los DC que hayan superado satisfactoriamente todas las pruebas de desarrollo.

6.123 El Comité tomó nota de que las disposiciones adoptadas en relación con las pruebas del sistema LRIT abarcan solamente el lapso interperiodos entre el MSC 84 y el MSC 85 y que, por tanto, las pruebas de integración de los componentes del sistema LRIT para después del MSC 85 tendrían que debatirse y acordarse en el próximo periodo de sesiones.

Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT

6.124 El Comité encargó al Grupo especial sobre la LRIT que examinara todas las cuestiones relativas a la elaboración de un plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT y, si es posible, que preparara dicho plan y le informara en el MSC 85.

Certificados de infraestructura de clave pública (PKI)

6.125 El Comité tomó nota de que, a petición del Grupo especial sobre la LRIT, la Secretaría estaba investigando la posibilidad de que la Organización expida los certificados de infraestructura de clave pública (PKI) para los componentes del sistema LRIT.

Equipo de a bordo – Orientaciones sobre el reconocimiento y la certificación del cumplimiento de los buques con la prescripción de transmitir información LRIT

6.126 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1257: Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación de transmitir información LRIT.

Cuestiones que afectan a la implantación del sistema LRIT

6.127 El Comité encargó al Grupo especial sobre la LRIT que examinara las cuestiones que afectan a la implantación del sistema LRIT y recomendara al MSC 85 el planteamiento que debe seguirse.

Directrices en relación con el suministro de información LRIT a los servicios SAR

6.128 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1258: Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT.

Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT

6.129 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1256: Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT.

Cuestiones relacionadas con los proveedores de servicios de aplicaciones (ASP)

6.130 El Comité encargó al Grupo especial sobre la LRIT que examinara la necesidad de elaborar directrices para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar y evaluar las solicitudes de reconocimiento de los ASP y que determinara y recomendara al MSC 85 el planteamiento que debe seguirse, en el entendimiento de que los Gobiernos Contratantes no deben retrasar el reconocimiento de los ASP ni la autorización para que éstos realicen pruebas de cumplimiento aduciendo que el Comité no ha decidido todavía si tales orientaciones son necesarias ni acordado ninguna orientación con ese fin.

Examen y verificación del funcionamiento del sistema LRIT

6.131 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas en relación con el examen y la verificación del funcionamiento del sistema LRIT.

6.132 El Comité invitó a que se presenten propuestas y sugerencias sobre la cuestión del examen y verificación del funcionamiento del sistema LRIT para examinarlas.

6.133 El Comité informó a la IMSO de que los Gobiernos Contratantes tenían serias reservas en cuanto a los métodos que se están examinando para determinar las tarifas que cobrará la IMSO para realizar el examen y la verificación del funcionamiento de los DC y del IDE y con respecto al costo total del examen y verificación del funcionamiento del sistema.

6.134 El Comité, sin desear injerirse en los asuntos internos de la IMSO, instó 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, estudien 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 distribuirlas de una manera justa y razonable entre quienes tienen que soportar la carga.

6.135 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que suministren información sobre el número de buques de su pabellón que están obligados a transmitir información LRIT, así como sobre sus intenciones en cuanto al establecimiento de DC y, en su caso, la fecha o fechas previstas de comienzo de las operaciones de dichos DC.

Establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional

6.136 El Comité adoptó la resolución MSC.264(84): Establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional, cuyo texto figura en el anexo 10.

Especificaciones técnicas revisadas provisionales para el sistema LRIT

6.137 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1259: Especificaciones técnicas revisadas provisionales para el sistema LRIT.

Declaración de la delegación de Panamá

6.138 La delegación de Panamá, tras agradecer la labor realizada por el Grupo de trabajo, señaló que esta reunión había sido fundamental para resolver las inquietudes que les quedaban para tener las herramientas necesarias para poner a funcionar el sistema de LRIT. La delegación declaró que quería dejar sentado en esta reunión que todas sus expectativas indicaban que el centro nacional de Panamá estará listo para la fecha de entrada en vigor. El 1 de enero de 2009, al menos el 20% de la flota mundial, su flota, estará en cumplimiento.

Por otro lado, la delegación declaró que quería recordar a los demás Estados que, para que el sistema funcione, es necesario que todos los Estados contratantes estén listos para la entrada en vigor. Desde un principio, Panamá mostró su compromiso con el sistema, participó en todas las reuniones pertinentes, cumplió con sus responsabilidades, tal como la entrega del cuestionario, y ahora estará en cumplimiento con el LRIT.

Panamá desea alentar a los Estados Contratantes que mantengan la fecha de entrada en vigor presente pues con esfuerzo y cooperación, puede ser posible estar listos para finales de año. Es lamentable para el sistema y para la Organización que una región que representa aproximadamente la quinta parte de los Estados Contratantes informara al principio de la reunión de que no iban a estar preparados para cumplir con sus responsabilidades, pero esto no debe restarle ímpetu al resto de los Estados.

7 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité NAV

7.1 El Comité, tras recordar que el MSC 83 había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 53º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), aprobó, en general, el informe de dicho periodo de sesiones (NAV 53/22 y MSC 84/7) y adoptó las medidas sobre las cuestiones pendientes que se indican a continuación.

Elaboración de prescripciones relativas al sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente que ha de llevarse a bordo

7.2 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración de las prescripciones relativas al sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente que ha de llevarse a bordo (BNWAS). El Comité también tomó nota de que durante las deliberaciones mantenidas en el NAV 53 la propuesta de enmendar la regla V/19 del Convenio SOLAS para introducir una prescripción de llevar a bordo un sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS) había recibido considerable apoyo. También había quedado evidente que los Miembros estaban convencidos de que la instalación de este sistema no debía comportar una reducción de la dotación en el puente. Se esperaba que este asunto se ultimara en el NAV 54.

Directrices sobre la instalación del equipo de radar de a bordo

7.3 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.271: "Directrices sobre la instalación del equipo de radar de a bordo". Estas directrices proporcionan orientaciones a los propietarios y proyectistas de buques, fabricantes, instaladores, astilleros, proveedores e inspectores de buques.

Elaboración de una estrategia de navegación electrónica

7.4 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y los refrendó. El Comité también tomó nota de que el NAV 53 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, que había presentado un documento al COMSAR 12 en el que se planteaban cuestiones específicas que el Subcomité COMSAR debía abordar, y había preparado también un informe detallado y definitivo, incluido un documento informativo para que lo examinara el NAV 54, ya que se esperaba que en este periodo de sesiones el Subcomité NAV ultimara la estrategia con miras a someterla al examen y aprobación del MSC 85.

Elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo

7.5 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración de prescripciones para los SIVCE que han de llevarse a bordo, y de que en el NAV 53 se había presentado un buen número de argumentos, tanto a favor como en contra de las propuestas de que sea obligatorio llevar a bordo SIVCE. Por un lado, se había registrado un apoyo considerable, al menos "en principio", para la introducción de una prescripción que exija llevar a bordo SIVCE. Por otro lado, se habían planteado inquietudes y preguntas sobre la necesidad, viabilidad y eficacia en función de los costos de dichas prescripciones, sobre la incertidumbre de la cobertura mundial de las CNE y las deficiencias conexas en el contenido de las CNE, sobre la posición de los países en desarrollo, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, y sobre los aspectos relacionados con el factor humano y la formación y cuestiones conexas. Lo positivo del debate había sido que había dado al Subcomité una visión más clara de las ventajas y los inconvenientes de una prescripción que exija llevar a bordo SIVCE, y tal visión más clara podría ofrecer un buen punto de partida para la presentación de propuestas sobre el particular ante el NAV 54. Se espera que se realicen bastantes progresos sobre el tema en el NAV 54.

Interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes

7.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1260 sobre interpretaciones unificadas del Reglamento de Abordajes, para que sirva de orientación cuando se apliquen las prescripciones pertinentes del Reglamento de Abordajes a los buques construidos el 1 de enero de 2009 o posteriormente.

Prevención de accidentes marítimos causados por madera a la deriva

7.7 El Comité, consciente de la importancia de prevenir los accidentes causados por madera a la deriva y otros obstáculos flotantes, aprobó la circular MSC.1/Circ.1261 sobre la prevención de accidentes marítimos causados por madera a la deriva. Se invita a los Estados Miembros a que pidan a los buques que avisten madera a la deriva y otros obstáculos flotantes (incluidos contenedores, otras cargas voluminosas, etc.) que puedan causar accidentes, especialmente en el caso de naves de gran velocidad, que transmitan la información a los buques que se hallen cercanos y a las autoridades competentes, conforme a lo dispuesto en la regla V/31 del Convenio SOLAS.

8 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 12º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ DSC

Generalidades

8.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 12º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC 12/19, DSC 12/19/Add.1, DSC 12/19/Add.2 y MSC 84/8) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

Guía FEm revisada

8.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1262, "Enmiendas a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)".

Texto del Código IMDG descargable de Internet

8.3 El Comité tomó nota de que, al examinar en el DSC 12 las cuestiones relacionadas con la aplicación obligatoria de las prescripciones relativas a la formación del personal de tierra, algunas delegaciones habían opinado que disponer del texto completo del Código IMDG en Internet únicamente en PDF (formato de documento portátil) facilitaría el acceso y la aplicación de las disposiciones del Código, tras tomar nota de que ya existía una disposición análoga según la cual el texto íntegro de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas era accesible y podía descargarse gratuitamente a través de Internet.

8.4 El Director de la División de Seguridad Marítima invitó al Comité a que tomara nota de que la cuestión relativa a la difusión en Internet del texto completo del Código IMDG, enmendado, se había examinado en el seno de la Secretaría, y que permitir que el texto sea accesible y pueda descargarse gratuitamente de Internet podría afectar a los ingresos obtenidos por la venta del Código IMDG. Además, invitó al Comité a que tomara nota de que el superávit del Fondo de Imprenta, que contribuye de manera importante a financiar las actividades de la Organización en materia de cooperación técnica, también se vería afectado por una reducción de dichos ingresos. El Director subrayó que la cuestión anteriormente mencionada se había planteado en el Subcomité al examinar una propuesta para conferir obligatoriedad a las disposiciones relativas a la formación del personal de tierra, si bien no se había debatido ni justificado de manera adecuada el posible fundamento de acceder gratuitamente al Código IMDG para garantizar que el personal de tierra tenga el debido conocimiento de las prescripciones del Código. Concluyó que a menos que exista una necesidad imperiosa de acceder al Código IMDG gratuitamente a través de Internet con objeto de fomentar la seguridad, convenía mantener la práctica existente de ventas de ejemplares del Código.

8.5 El Comité debatió esta cuestión exhaustivamente, de manera semejante a las deliberaciones mantenidas en el DSC 12.

8.6 Tras escuchar dichos debates, el Secretario General manifestó que con objeto de avanzar en este asunto, convendría que el Comité examinara cuestiones relativas únicamente a los aspectos relacionados con la seguridad y que invitara al Comité de Cooperación Técnica a que facilitara sus opiniones acerca de las posibles repercusiones que tendría en sus actividades poder descargar el texto íntegro del Código gratuitamente a través de Internet. Señaló que el Consejo y la Asamblea, basándose en el asesoramiento que brinden ambos Comités, deberían adoptar posteriormente una decisión definitiva al respecto.

8.7 Tras tener en cuenta los resultados de las deliberaciones del Subcomité, la información facilitada por el Director y las opiniones del Secretario General, el Comité acordó encargar al Subcomité que examine las ventajas de acceder al texto completo del Código IMDG en Internet y de autorizar su descarga gratuita, con objeto de mejorar la seguridad y prevenir la contaminación, y que informe al Comité al respecto. Además, el Comité invitó al Comité de Cooperación Técnica a que examine las repercusiones que tendría esa medida en sus actividades y a que informe sobre el particular al Consejo y a la Asamblea.

Enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar

8.8 Tras tomar nota de que el MEPC 57 había adoptado la misma decisión al respecto, el Comité refrendó la medida del Subcomité de publicar la circular DSC.1/Circ.54, "Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar", que entrará en vigor mediante las enmiendas de 2008 al Código IMDG (Enmienda 34-08) e indicará una manera de abordar las cuestiones relacionadas con los contaminantes del mar entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2009, periodo de aplicación voluntaria de la enmienda anteriormente mencionada.

Orientaciones sobre el capítulo 2.10 del Código IMDG

8.9 Tras tomar nota de que el MEPC 57 había adoptado la misma decisión al respecto, el Comité refrendó la medida del Subcomité de publicar la circular DSC.1/Circ.55, "Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes del mar) del Código IMDG, enmendado mediante la resolución MSC.205(81) (Enmienda 33-06)".

Exposición de cargas contenerizadas a fuentes de calor elevadas

8.10 El Comité observó que el Subcomité, tras decidir señalar a la atención del Comité las consecuencias potencialmente graves de exponer algunas cargas contenerizadas a fuentes de calor intenso, había tomado nota de que en el seno del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas se estaban manteniendo debates de esta naturaleza y acordó que podría ser prematuro publicar una circular DSC antes de conocer las conclusiones del Subcomité de las Naciones Unidas.

Adopción de las enmiendas de 2008 al Código IMDG

8.11 El Comité recordó que había tomado decisiones acerca de la adopción de las enmiendas de 2008 al Código IMDG (Enmienda 34-08) al tratar el punto 3 (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) del orden del día (véanse los párrafos 3.75 a 3.77).

Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC)

Enmiendas al Convenio SOLAS 1974

8.12 Tras aceptar algunas modificaciones, especialmente sustituir "Código de Cargas a Granel" por "Código IMSBC", el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, cuyo texto figura en el anexo 11, y pidió al Secretario General que distribuyera dicho proyecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que se examine en el MSC 85 con miras a su adopción.

Aprobación y enmiendas del proyecto de Código IMSBC

8.13 El Comité aprobó el proyecto de Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y el proyecto de resolución MSC conexas, cuyo texto figura en el anexo 12, para su adopción en el MSC 85 junto con la adopción del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS anteriormente mencionado, y autorizó a la Secretaría a que introdujera las correcciones de redacción necesarias en el texto del proyecto de Código.

8.14 A este respecto, tras examinar la propuesta del Japón (MSC 84/8/1) sobre enmiendas al preámbulo y a la sección 1 del proyecto de Código IMSBC, el Comité las remitió al DSC 13 para que éste las examine pormenorizadamente y, si es preciso, presente en el MSC 85 las correspondientes modificaciones al texto del proyecto de Código IMSBC.

8.15 Tras tomar nota de las decisiones pertinentes adoptadas por el DSC 12, que se describen en el documento DSC 12/19 (párrafos 5.15 a 5.19), el Comité confirmó que el Código es un documento actualizable y acordó que en el DSC 13 se debería avanzar en la labor sobre las fichas correspondientes al HRD (A), al HRD (B), al carbón y a las briquetas de lignito, y en la elaboración de nuevas fichas para los finos de HRD y el azufre sólido con forma, y se deberían modificar determinadas partes del proyecto de Código IMSBC antes de su adopción en el MSC 85.

Aplicación del Código IMSBC

8.16 El Comité refrendó la recomendación del Subcomité de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 puedan aplicar el Código IMSBC, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2009, dado que, en particular, la fecha propuesta para la aplicación voluntaria será la misma que la de la aplicación de las enmiendas de 2008 al Código IMDG.

Enmiendas al Código CNI

8.17 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), enmendado, cuyo texto figura en el anexo 13, las cuales se derivan del Código IMSBC previsto de carácter obligatorio, y pidió al Secretario General que distribuyera dicho proyecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para examinarlo en el MSC 85 con miras a su adopción.

Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales)

8.18 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado un texto para incluirlo en el capítulo 7 del proyecto de Código de Buques Especiales revisado y que lo había remitido al Subcomité DE, a efectos de coordinación.

Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores

Recomendación revisada sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores

8.19 Tras acordar introducir modificaciones en el párrafo 2 y añadir un nuevo párrafo 4, según se indica en el documento MSC 84/WP.12, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1263, "Recomendación revisada sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores".

Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga

8.20 El Comité tomó nota de que el Subcomité había decidido aplazar la presentación al Comité del proyecto acordado de Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga y del proyecto de circular MSC conexas hasta que no se hubiera ultimado la labor relativa al proyecto de enmiendas al Código ESC, con objeto de garantizar que se aprueban en el mismo periodo de sesiones del Comité, había aceptado un proyecto de enmiendas adicionales al proyecto de Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga, con objeto de precisar que el plan de acceso seguro a la carga sólo se requiere para los buques portacontenedores, y había decidido que la Secretaría preparase un texto refundido del proyecto de Directrices revisadas que contenga el proyecto de enmiendas anteriormente mencionado, con miras a presentarlo al MSC 85. A este respecto, el Comité acordó remitir las enmiendas pertinentes al plan de acceso seguro a la carga y al manual de sujeción de contenedores al Subcomité SLF para que éste formulara observaciones al respecto, y pidió a la Secretaría que las remitiera al DSC 13.

Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga

8.21 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1264, "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga", y refrendó la propuesta del Subcomité de que las Recomendaciones sirvan de complemento a las disposiciones del Código IMSBC y al Código Internacional para el Transporte de Grano.

Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte

8.22 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1265, "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte", y refrendó la recomendación del Subcomité de que las Recomendaciones anteriormente mencionadas sirvan de complemento a las disposiciones del Código IMDG.

Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos

8.23 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado las enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/19 del Convenio SOLAS, así como el proyecto de tablas 19.1 y 19.3 revisadas, junto con el proyecto de resolución MSC conexas, y las enmiendas al Código NGV 2000, incluidos los proyectos de tablas 7.17-1 y 7.17-3 revisadas, junto con el proyecto de resolución MSC conexas, en relación con las cuestiones de su competencia, con objeto de remitirlas al Subcomité FP a efectos de coordinación.

Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas

8.24 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1266, "Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas con arreglo a lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974 y en el párrafo 7.17 del Código NGV 2000.

Documentos para las reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

8.25 Atendiendo a la propuesta de la Presidenta del Subcomité y a fin de facilitar la labor del Grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité, el Comité pidió a la Secretaría que preparase documentos oficiales para someterlos al examen del Grupo, de manera semejante a los preparados para grupos análogos, como por ejemplo el Grupo de trabajo ESPH.

MECANISMO ESPECIAL EN EL SENO DE LA SECRETARÍA DE LA OMI PARA LA RESOLUCIÓN DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DEL CÓDIGO IMDG, INCLUIDOS LOS MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7

8.26 Al examinar el documento MSC 84/8/2 (Secretaría), el Comité recordó que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 7 de la parte dispositiva de la resolución A.984(24), en el que se pide al Secretario General que analice la posibilidad de establecer un mecanismo especial en el seno de la Organización para coordinar los esfuerzos encaminados a resolver con toda prontitud las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, en estrecha colaboración con el OIEA, el Secretario General había establecido un punto de contacto para la resolución de dichas dificultades, y que el MSC 83 había pedido a la Secretaría que le mantuviera informado acerca del progreso realizado en relación con dicho mecanismo.

8.27 El Comité tomó nota de que, con objeto de facilitar la vigilancia y coordinación de la resolución de dichas dificultades, la OMI había establecido una base de datos sobre el transporte de mercancías peligrosas, en la que se anotan todos los informes sobre los retrasos y rechazos. Todos los organismos de las Naciones Unidas interesados, previa solicitud, tienen acceso a dicha base de datos, y hasta la fecha se ha concedido acceso al OIEA para que registre datos que guarden relación con cuestiones de su competencia. Asimismo, el Comité tomó nota de que al preparar el documento MSC 84/8/2, se habían recibido 18 informes sobre retrasos y rechazos de materiales radiactivos de la Clase 7 en el transporte marítimo, los cuales se habían registrado en la base de datos. Un análisis preliminar de los informes realizado por la Secretaría revelaba que en algunos casos, los informes no contenían todos los datos requeridos, y que la mayor parte de ellos tratan de rechazos por parte de transportistas o de autoridades portuarias de materiales radiactivos de la Clase 7, advirtiéndose que aplican una política de no aceptación de dichos

materiales; no obstante, se acepta únicamente un pequeño número de materiales radiactivos para determinados destinos. El Comité tomó nota de que el análisis anteriormente mencionado deberá ser corroborado por otro análisis detallado de los informes, que realizarán conjuntamente las Secretarías de los tres organismos (OMI, OIEA y OACI) teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas por los órganos de la OMI y otros organismos interesados en esta cuestión, según proceda.

8.28 El Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité de que desde la recepción de los 18 informes antedichos, la Secretaría había recibido otros 17 informes, los cuales estaba analizando.

8.29 El Comité tomó nota de la información facilitada y decidió que la Secretaría debería continuar participando en las reuniones del Comité Directivo Internacional y en otras reuniones pertinentes del OIEA y mantenerle informado acerca de los resultados del mecanismo especial, e instó a los Estados Miembros a que continúen adoptando medidas para facilitar las remesas de todas las mercancías peligrosas, especialmente de los materiales radiactivos de la Clase 7, cuya utilización tiene una dimensión humanitaria.

8.30 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Argentina en relación con una invitación para asistir al 12º Congreso Internacional de la Asociación Internacional de Protección Radiológica (IRPA 12), que tendrá lugar en Buenos Aires (Argentina) en octubre de 2008, y acordó que la Secretaría debería participar en dicho congreso.

REGÍMENES DE CARGA DE LOS GRANELEROS

8.31 INTERCARGO facilitó información (MSC 84/INF.8) sobre una encuesta realizada recientemente entre capitanes de buques en el marco de una investigación en curso sobre los elevados regímenes de carga de los graneleros, en la que se pone de relieve que gran parte de las cuestiones planteadas en la encuesta debían volver a examinarse y que era evidente que el Código de Carga y Descarga de Graneleros no se aplicaba con carácter universal.

8.32 Tras agradecer a INTERCARGO la información facilitada, el Comité remitió el documento MSC 84/INF.8 al DSC 13 a efectos informativos e invitó a dicha Asociación a que tuviera a bien presentar esa información al Subcomité, junto con otras conclusiones pertinentes que permitan elaborar medidas de reducción de riesgos, para su examen pormenorizado.

9 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

INFORME DEL 52º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 52/21 y MSC 84/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

9.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1267 sobre 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). En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión manifestada por la delegación de Suecia de que deberían elaborarse orientaciones sobre el método para determinar los valores del nivel sin efecto adverso observado (NOAEL) y del nivel inferior de efecto adverso observado (LOAEL) y, a este respecto, la delegación informó al Comité de su intención de presentar un documento al MSC 85 proponiendo ampliar el punto del programa de trabajo del Subcomité sobre "Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios" de modo que incluya la elaboración de las citadas orientaciones.

Sistemas fijos de extinción de incendios para los balcones de los camarotes

9.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1268 sobre Directrices para la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión y los sistemas de extinción de incendios a base de agua para los balcones de los camarotes.

Sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS

9.4 El Comité adoptó la resolución MSC.265(84) sobre 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)), que figura en el anexo 14, tras haber refrendado la decisión del Subcomité de que las enmiendas debían aplicarse únicamente a las nuevas aprobaciones de sistemas de rociadores equivalentes y que las aprobaciones ya efectuadas de conformidad con las Directrices revisadas actuales (resolución A.800(19)) deberían continuar siendo válidas durante seis años después del 1 de julio de 2009.

Sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga

9.5 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1269 sobre Enmiendas a 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).

Sistemas fijos de extinción de incendios a base de aerosoles equivalentes a los sistemas fijos de extinción de incendios a base de gas para los espacios de máquinas

9.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1270 sobre las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios a base de aerosoles equivalentes a los sistemas fijos de extinción de incendios a base de gas indicados en el Convenio SOLAS 1974, para los espacios de máquinas.

Espuma de alta expansión generada por aire interior para la protección de los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga

9.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1271 sobre Directrices para la aprobación de sistemas a base de espuma de alta expansión generada por aire interior para la protección de los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga, y refrendó la decisión del Subcomité de que las Directrices debían entrar en vigor el 1 de julio de 2009.

Sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial

9.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1272 sobre las Directrices para la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial equivalentes a los especificados en la resolución A.123(V) y, tras tomar nota de que el Subcomité estaba de acuerdo en que estas Directrices se implantaran lo antes posible para permitir al sector iniciar la instalación de dichos sistemas, decidió que las Directrices se aplicarían cuando se aprueben sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial el 1 de junio de 2008 o posteriormente.

Enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS

9.9 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, en relación con las prescripciones de recarga y el número adecuado de cargas de respeto para los aparatos respiratorios prescritos, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que el MSC 85 lo examinara con miras a su adopción.

Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios

9.10 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aprobado el plan de trabajo revisado para la elaboración de pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios, y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al FP 53 sus opiniones sobre el modo de tratar este punto del programa de trabajo a largo plazo.

Enmiendas a la regla II-2/9 del Convenio SOLAS

9.11 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/9 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, en relación con el control de la instalación de puertas contraincendios con marcos de tres lados, tras tomar nota de que estas enmiendas deberían aplicarse únicamente a los buques nuevos, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que el MSC 85 lo examinara con miras a su adopción.

Interpretaciones unificadas del Código PEF

9.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1273 sobre las Interpretaciones unificadas del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF).

Evaluación del riesgo de incendio de las zonas exteriores de los buques de pasaje

9.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1274 sobre Directrices para la evaluación del riesgo de incendio de las zonas exteriores de los buques de pasaje, que se habían elaborado como respuesta al incendio ocurrido en el balcón de un camarote a bordo del **Star Princess**, para garantizar la seguridad contra incendios de las zonas exteriores.

Enmiendas a la regla II-2/9.7 del Convenio SOLAS

9.14 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/9.7 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, sobre cuestiones relacionadas con la piroresistencia de los conductos de ventilación, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que el MSC 85 lo examinara con miras a su adopción.

Examen del Código de Buques Especiales

9.15 El Comité tomó nota de que el Subcomité se había mostrado de acuerdo con el capítulo 6 relativo a la protección contra incendios del proyecto de Código de Buques Especiales, a fin de remitirlo al Subcomité DE, que está encargado de coordinar la labor.

Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

9.16 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, en relación con la aplicación de prescripciones para el transporte de mercancías peligrosas, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que el MSC 85 lo examinara con miras a su adopción. A este respecto, el Comité, siguiendo la recomendación del Subcomité, encargó al DSC 13 que examinara el proyecto de enmiendas y presentara sus observaciones al MSC 85.

Enmiendas al Código NGV 2000

9.17 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, que figura en el anexo 16, en relación con la aplicación de las prescripciones para el transporte de mercancías peligrosas, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que el MSC 85 lo examinara con miras a su adopción. El Comité, siguiendo la recomendación del Subcomité, encargó al DSC 13 que examinara el proyecto de enmiendas y presentara sus observaciones al respecto al MSC 85.

Estiba bajo cubierta de mercancías peligrosas

9.18 El Comité examinó la recomendación del Subcomité de que se incorporen en el Código IMDG prescripciones generales sobre la prohibición de estibar bajo cubierta "materiales de la clase 2.3 con un riesgo secundario de la clase 2.1" y "líquidos de la clase 4.3 con un punto de inflamación inferior a 23°C" y, tras tomar nota de que en el Código IMDG se limita la estiba bajo cubierta de acuerdo con el producto y no mediante una prohibición general, decidió no encargar al Subcomité DSC que considerara la posibilidad de incorporar tales prescripciones en el Código IMDG.

Interpretaciones unificadas sobre el número y distribución de los extintores portátiles a bordo de los buques

9.19 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1275 sobre las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre el número y distribución de los extintores portátiles a bordo de los buques, tras haber introducido unas pequeñas modificaciones.

Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas

9.20 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado los aspectos relacionados con la protección contra incendios del proyecto de directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques, elaborado por el BLG 11, y había decidido posteriormente remitir esta cuestión a un grupo de trabajo por correspondencia para que la examinara en detalle.

Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS

9.21 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1276 sobre las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

Revisión del Código de Alarmas e Indicadores

9.22 El Comité tomó nota de que el Subcomité se había mostrado de acuerdo con las propuestas de enmienda a las partes relacionadas con la seguridad contra incendios del proyecto de Código de Alarmas e Indicadores revisado, a fin de remitirlo al DE 51 a fines de coordinación.

Disponibilidad a largo plazo de halones

9.23 El Comité tomó nota de la información sobre los resultados de la 19ª reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal y de la petición del representante del PNUMA de que la OMI preste ayuda al PNUMA para obtener del sector marítimo datos sobre los halones, en particular, de que aliente a los Estados Miembros a que recopilen datos sobre el número de sistemas de halones que se utilizan aún a bordo de sus buques y la cantidad total de halones en sus respectivas flotas mercantes, y que transmita esta información a la Secretaría del Ozono del PNUMA. El Comité acordó abordar esta cuestión en detalle en relación con el punto 20 del orden del día (Relaciones con otras organizaciones).

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

9.24 El Comité tomó nota de que el Subcomité, tras tomar nota de las opiniones manifestadas durante las deliberaciones sobre este tema, había decidido constituir un grupo de trabajo en el FP 53 para adelantar la labor sobre este punto, y había instado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran datos esenciales sobre el tema al FP 53 para que se examinaran y se tomaran las medidas adecuadas. A este respecto, la delegación de Francia, que señaló al Comité que el Subcomité había solicitado información adicional sobre los costes, el factor humano y otros factores que justifiquen la propuesta de nuevas medidas destinadas a evitar las explosiones, opinó que el mandato del Subcomité indicaba que la labor debía ultimarse en 2009 a fin de proponer medidas (y no examinar su conveniencia) para buques nuevos en primer lugar y, posteriormente, examinar las medidas que podrían aplicarse a los buques existentes.

OTROS ASUNTOS

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

9.25 El Comité tomó nota de la información sobre la situación de la labor de normalización que se está llevando a cabo en la ISO por lo que respecta a las válvulas de presión/vacío para los tanques de carga (MSC 84/INF.11), a la que se hace referencia en la circular MSC/Circ.1009 (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 (MSC/Circ.677)), y decidió remitir el documento al FP 53 para su información.

10 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

INFORME DEL 12º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ BLG

Generalidades

10.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 12º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (BLG 12/17, BLG 12/17/Add.1 y MSC 84/10) y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas

10.2 El Comité tomó nota del progreso realizado por el Subcomité por lo que respecta a la elaboración de las disposiciones y, especialmente, de que el Subcomité había confirmado que, al consolidar la elaboración de dichas disposiciones, convendría aplicar un planteamiento de dos etapas, y que la primera serie de las disposiciones elaboradas sólo debería aplicarse a los buques con motores de GNL.

10.3 El Comité se mostró de acuerdo con la opinión de la delegación de Francia de que al consolidar la elaboración de las disposiciones para los buques con motores de gas con objeto de reducir la generación de gases SO_x, deberían tenerse en cuenta las disposiciones pertinentes del Anexo VI del MARPOL, enmendado.

Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos

10.4 El Comité tomó nota de los resultados del examen de la cuestiones pertinentes a las MSDS en el contexto del examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos, y del progreso realizado en el contexto de las enmiendas al anexo de la resolución MSC.150(77), en especial de que el Subcomité, tras deliberar a fondo sobre la cuestión, había establecido un grupo de trabajo por correspondencia para que, entre otras cosas, examinara el anexo 2 de la mencionada resolución por lo que respecta a la información pertinente que debe facilitarse en las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales y las cuestiones relacionadas con los parámetros, y preparase un texto refundido de los anexos 1 y 2 revisados de la resolución para someterlos a examen en el BLG 13.

Discrepancias entre la regla VI/1 y la nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS

10.5 El Comité tomó nota de que había adoptado decisiones en relación con las discrepancias existentes entre la regla VI/1 y la nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS al tratar el punto 3 (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) del orden del día.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH

10.6 Tras tomar nota de que el MEPC 57 había acordado que la reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH debería celebrarse en 2009, el Comité aprobó la celebración de dicha reunión en ese año.

Dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas en los tanques de carga

10.7 La delegación de Dinamarca manifestó que debería ser evidente que todos los quimiqueros, así como otros tipos de buques, sólo deberían transportar cargas para las cuales fueron construidos, equipados y aprobados. Por consiguiente, a juicio de esa delegación, no debería incluirse ningún producto en el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, a menos que el buque, por su proyecto, sea apto para el transporte de dichos productos en condiciones de seguridad. La delegación, refiriéndose al informe del BLG 12 (párrafos 16.19 a 16.23), se mostró decepcionada con la decisión del BLG 12 de posponer la aclaración de esta importante cuestión hasta el próximo periodo de sesiones del Subcomité, a pesar de las claras instrucciones recibidas del MSC 83, incluida una conclusión inequívoca sobre el particular a la que llegó el Subcomité FP, debido principalmente a la intervención de un observador de una organización no gubernamental, que señaló que era necesario seguir estudiando la cuestión. A la delegación de Dinamarca le preocupaba que este nuevo retraso podría tener graves repercusiones en la seguridad de los quimiqueros en cuestión.

11 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 51º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 51º periodo de sesiones del Subcomité (DE 51/28) que se le habían remitido (documento MSC 84/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

11.2 El Comité tomó nota de los avances conseguidos con respecto a la elaboración de enmiendas a las Directrices ESP (resolución A.744(18)), en particular de que el DE 51 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia al que había encomendado que armonizara la parte que trata de los graneleros de forro sencillo en el costado con la parte, recientemente elaborada, que trata de los graneleros de doble forro en el costado; que examinara las Directrices con objeto de armonizarlas con la serie Z10 de la IACS; y preparara enmiendas a fin de permitir que el capitán o un representante nombrado por el capitán o la compañía asista a la reunión para la planificación del reconocimiento.

Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008

11.3 El Comité examinó el proyecto de Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008 (Código de Buques Especiales) (DE 51/28, anexo 1) y el documento conexo, MSC 84/11/7 (Países Bajos), en el que se proponen enmiendas a la definición de "personal especial" del párrafo 1.3.3.2 del proyecto de Código de Buques Especiales revisado en relación con el programa de formación que la Administración ha de aprobar, así como la supresión de la nota a pie de página del párrafo 1.3.12 relativa a los buques escuela de vela no propulsados por medios mecánicos.

11.4 Tras los pertinentes debates, el Comité, por lo que respecta a las propuestas indicadas en el párrafo anterior, no respaldó las propuestas de enmendar la definición de "personal especial", y de suprimir la nota a pie de página del párrafo 1.3.12.

11.5 La delegación de Italia, con el apoyo de algunas otras delegaciones, señaló que el párrafo 1.2.3 del capítulo 1 del proyecto de Código de Buques Especiales 2008, relativo al transporte del personal industrial que no trabaja a bordo, excluía la aplicación del Código a los buques que transportan técnicos que trabajan a bordo de plataformas mar adentro. En su opinión, el Código de Buques Especiales debería aplicarse a los buques que transportan a las personas que trabajan en unidades mar adentro, dado que esos trabajadores pueden compararse con el personal especial. Si bien tales trabajadores no llevan a cabo actividades a bordo de los buques que los transportan, se les entrena en la lucha contra incendios y en el uso de dispositivos de salvamento a partir de las reglas de seguridad aplicables a las unidades mar adentro en las que trabajan y tienen mejor formación que, por ejemplo, científicos y técnicos dedicados a actividades de investigación. Así pues, en opinión de la delegación de Italia el párrafo 1.2.3 debería suprimirse puesto que no era conveniente excluir tales tipos de buques del ámbito de aplicación del Código de Buques Especiales.

11.6 El Comité, tras tomar nota de que la cuestión se había debatido ampliamente en el seno del Subcomité y no contaba con el apoyo necesario, así como de las observaciones formuladas durante los debates mantenidos en el Pleno, no sancionó la propuesta de suprimir el párrafo 1.2.3 del proyecto de Código de Buques Especiales 2008, relativo al transporte del personal industrial que no trabaja a bordo, pero recomendó que las delegaciones interesadas consideraran la posibilidad de presentar al Comité una propuesta de un nuevo punto del programa de trabajo en relación con el transporte de personal industrial en buques de apoyo mar adentro, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

11.7 Por consiguiente, el Comité adoptó la resolución MSC.266(84), sobre el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008, que se recoge en el anexo 17.

Revisión del Código de Alarmas e Indicadores

11.8 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité con respecto a la revisión del Código de Alarmas e Indicadores, en particular de que era necesario seguir trabajando en la revisión del Código y de que se había pedido a la IACS (que preparó la primera versión de la revisión) que elaborara el proyecto definitivo de Código de Alarmas e Indicadores revisado con objeto de presentarlo ante el DE 52, cambiando las referencias al Código MODU 1989 en el proyecto de Código revisado a fin de hacer referencia a los párrafos pertinentes del proyecto de Código MODU revisado (véase el párrafo 11.9) e incorporando los resultados de la labor del DSC 12 y del FP 52.

Enmiendas al Código MODU

11.9 El Comité tomó nota de los avances conseguidos con respecto a la elaboración de enmiendas al Código MODU, en particular de la decisión del Subcomité de preparar un Código revisado completo para su ultimación durante el DE 52, en el que las contribuciones pendientes de los Subcomités COMSAR y FP estarían disponibles.

Dispositivos de salvamento y cuestiones conexas

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

11.10 El Comité examinó el proyecto de 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, en relación con el documento MSC 84/11/1 (Secretaría), en el que se recoge, tal como había solicitado el DE 51, el dictamen de la División Jurídica de la OMI con respecto a la inclusión de disposiciones para los fabricantes en el párrafo 4 del proyecto de recomendación provisional y una propuesta para modificar la redacción de dichas disposiciones con objeto de pedir a las Administraciones que adopten medidas que permitan garantizar el cumplimiento por parte de los fabricantes.

11.11 El observador de la IACS, con el apoyo de una serie de delegaciones, declaró que, en su opinión, mientras sólo se aborde esta cuestión en orientaciones no obligatorias, persistirán los problemas en cuanto a su implantación uniforme a nivel mundial. Por consiguiente, el objetivo a largo plazo debería ser la enmienda de las disposiciones del capítulo III del Convenio SOLAS para contemplar esta cuestión.

11.12 Tras los pertinentes debates, el Comité respaldó la propuesta de sustituir, en principio, el párrafo 4 del proyecto de recomendación provisional y, tras sancionar el texto modificado del párrafo, aprobó 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.

Cobertura mundial de proveedores de servicios de los botes salvavidas

11.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité había pedido a la ILAMA que informara al DE 52 sobre el establecimiento de una cobertura mundial conveniente de proveedores adecuados de servicios de los botes salvavidas, incluida la coordinación con partes que no sean miembros de la ILAMA, y sobre la disponibilidad de formación destinada a la titulación del personal de servicio.

Enmiendas al Código IDS

11.14 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código IDS, recogido en el anexo 18, relativas a la modificación (de 75 kg a 82,5 kg) del peso medio de la gente de mar especificado en el Código y pidió 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 se examine y adopte en el MSC 85.

Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento

11.15 El Comité aprobó en principio, un proyecto de resolución MSC sobre la Adopción de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), proyecto recogido en el anexo 19, para su adopción oficial junto con el proyecto de enmiendas al Código IDS que se menciona en el párrafo 11.14 *supra*.

Aparejos de suelta con carga de los botes salvavidas

11.16 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité con respecto a los aparejos de suelta con carga de los botes salvavidas, en particular de que la cuestión no pudo examinarse con la debida exhaustividad por falta de tiempo, y de que, en consecuencia, el DE 51 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre los dispositivos de salvamento que examinara, con carácter prioritario, el concepto de "a prueba de fallos" y el uso de dispositivos de prevención de caídas y que ultimara las enmiendas correspondientes al Código IDS y a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)). Asimismo le había encargado que elaborara una definición para "ganchos de suelta con carga de proyecto deficiente e inestable", explorara los criterios para determinar los ganchos que tengan un proyecto deficiente e inestable y estudiara un plazo para la sustitución de dichos ganchos.

Orientaciones sobre el uso de los trajes de inmersión en los botes salvavidas totalmente cerrados

11.17 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1278: Orientaciones sobre el uso de los trajes de inmersión en los botes salvavidas totalmente cerrados.

Directrices para la aprobación de dispositivos de salvamento de carácter innovador

11.18 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité con respecto a las directrices para la aprobación de dispositivos de salvamento de carácter innovador, en particular de la decisión de elaborar disposiciones pertinentes al revisar el capítulo III del Convenio SOLAS dentro del punto del programa de trabajo titulado "Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento".

Protección contra la corrosión

Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores

11.19 El Comité tomó nota de los avances conseguidos en la elaboración de directrices sobre la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores y también de que, en ese contexto, el Subcomité había tomado nota de las Directrices del sector para la aplicación de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores, adoptada mediante la resolución MSC.215(82), cuya aplicación había considerado beneficiosa para las Administraciones, el sector y otras partes interesadas.

11.20 Al respecto, el Comité examinó el documento MSC 84/11/6 (IACS), en cuyo anexo se recoge la interpretación unificada SC 222 de la IACS, en la que se explica el modo en que los miembros de la IACS tienen pensado interpretar de manera uniforme las disposiciones de la mencionada Norma de rendimiento de los revestimientos protectores respecto de la medición de la sal y las capas a franjas.

11.21 El Comité respaldó la propuesta de interpretación unificada (IU) en general y, como consecuencia de una propuesta presentada por la delegación de Grecia, invitó a la IACS a que enmendara la primera parte de la IU, relativa a las capas a franjas, añadiendo la siguiente frase al final de la interpretación:

"Podrá utilizarse un rodillo para escotaduras, ratoneras, etc., pero no para cantos ni soldaduras."

11.22 El observador de la IACS informó al Comité de que la IU se enmendaría en consonancia con la propuesta anterior y se presentaría al DE 52 en el marco del punto del orden del día titulado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" para que el Subcomité la examinara y adoptara las medidas que estimase oportunas.

Directrices para la protección contra la corrosión de los medios de acceso permanentes

11.23 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1279: Directrices para la protección contra la corrosión de los medios de acceso permanentes.

Definición del término "granelero"

11.24 El Comité tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité con respecto a la definición del término "granelero" y, en particular, de que el DE 51, tras acordar que era necesario seguir trabajando para finalizar la cuestión, había invitado al Comité a que incluyera un punto pertinente en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DE 52.

11.25 En este contexto, el Comité tuvo ante sí los siguientes documentos:

- .1 MSC 84/11/2 (Noruega), en cuyo anexo se recoge un proyecto de resolución MSC sobre una interpretación revisada del término "granelero", tal como se define éste en la regla IX/1.6 del Convenio SOLAS, basada en la preparada por el Grupo de expertos en el DE 51 (DE 51/WP.8), y en el que se pide al Comité que debata la cuestión a fondo y con carácter prioritario con objeto de resolverla en el periodo de sesiones actual;
- .2 MSC 84/11/3 (Secretaría), en el que se presenta información de fondo pertinente, así como propuestas para encontrar una solución, y en el que, en particular, se propone que se constituya un grupo de redacción que se encargue de preparar el texto definitivo del proyecto de resolución para su adopción en el periodo de sesiones actual, de modo que el Comité pueda resolver la cuestión, en principio, mientras que toda la labor pendiente podría posponerse al DE 52;
- .3 MSC 84/11/4 (Presidenta del Subcomité DE), en el que se ofrece información de fondo en relación con los debates mantenidos en el seno del Subcomité DE sobre la cuestión y se apoya el establecimiento de un grupo de redacción en el periodo de sesiones actual;
- .4 MSC 84/11/5 (CESA), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de resolución MSC adjunto al documento MSC 84/11/2, en particular sobre la propuesta de párrafo 1.3.2 de la parte dispositiva, y se recomienda que se examine más a fondo el enfoque alternativo de definir unas características de proyecto que indiquen que un buque no se utiliza principalmente para el transporte de cargas a granel; y
- .5 MSC 84/11/8 (INTERCARGO), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de resolución MSC adjunto al documento MSC 84/11/2 y, en particular, se manifiesta la opinión de que tal enfoque ofrece una base sólida para un examen ulterior y de que se necesita urgentemente que el sector disponga de una definición clara.

11.26 El observador de la ICS recalcó la necesidad de encontrar una solución rápida a la cuestión, es decir, la elaboración de una definición apropiada del término "granelero", con objeto de que el capítulo XII del Convenio SOLAS se aplique correctamente. En su opinión, el proyecto de resolución MSC propuesto por Noruega (MSC 84/11/2) podía constituir la base de tal solución, pero sería necesario efectuar un examen más pormenorizado, prestando una atención especial a los buques pequeños que naveguen por rutas marginales y que sólo transporten ocasionalmente cargas a granel. No obstante, el observador hizo hincapié en que, para llevar a cabo tal examen, sería necesario constituir un grupo de trabajo propiamente dicho.

11.27 Si bien varias otras delegaciones respaldaron la declaración de la ICS, tras recalcar también la necesidad de adoptar medidas urgentes al respecto, alegando que sería preferible que la cuestión se resolviera en el periodo de sesiones actual, sin embargo algunas otras delegaciones estimaron que el debate debía posponerse hasta que pudiera constituirse un grupo de trabajo propiamente dicho para examinar la cuestión.

11.28 La delegación de las Islas Cook señaló que la definición propuesta por Noruega parecía favorecer algunos tipos especiales de buque de doble casco, y podía ir en detrimento de los países en desarrollo y, en particular, de los pequeños Estados insulares. En ese contexto, varias otras delegaciones indicaron su preocupación por las repercusiones negativas que la definición del término "granelero" podría tener en los países en desarrollo, y que sería prematuro resolver la cuestión en el periodo de sesiones actual. En vez de ello, propusieron que un grupo de trabajo interperiodos examinara la cuestión para ultimarla.

11.29 En relación con el punto titulado "Seguridad de los buques de carga general" del orden del día del Comité, la delegación de las Bahamas señaló que ese punto estaba estrechamente relacionado con la cuestión y que podría elaborarse una definición del término "granelero" a la vez que se llevaba a cabo la labor sobre la definición de la expresión "buque de carga general".

11.30 Por consiguiente, el Comité decidió que no trataría de resolver la cuestión en el periodo de sesiones actual, sino que examinaría, dentro del punto 22 del orden del día (Programa de trabajo), la posibilidad de constituir un grupo de trabajo a fin de que éste tratara la cuestión.

12 FORMACIÓN Y GUARDIA

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 39º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes (MSC 84/12) derivadas el 39º periodo de sesiones del Subcomité (STW 39/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Examen general del Convenio y el Código de Formación

12.2 El Comité:

- .1 tomó nota del progreso de la labor relacionada con el examen general del Convenio y el Código de Formación;
- .2 tomó nota y aprobó, en principio, la propuesta de celebrar una conferencia para adoptar las enmiendas al Código y al Convenio de Formación derivadas del examen general y decidió informar de ello al C 100;
- .3 aprobó el calendario de reuniones relacionadas con el examen general del Convenio y el Código de Formación, que figura en el anexo 1 del documento STW 39/12; y
- .4 aprobó la celebración de una reunión de un grupo especial de trabajo interperiodos en septiembre de 2008 para avanzar en la labor sobre el examen general.

12.3 A la luz de lo anterior, el Comité invitó al Consejo a que refrendara, en principio, la celebración de una conferencia diplomática en 2010 para adoptar las enmiendas derivadas del examen general y a que incluyera, en su debido momento, las consignaciones oportunas en el presupuesto del próximo bienio.

12.4 El Comité recordó que, al tratar el punto 15 del orden del día (Influencia del factor humano) había remitido el documento STW 39/6/1 al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, a fin de que lo examine más a fondo y le asesore sobre la mejor manera de avanzar en esta cuestión, según se indica en el párrafo 15.25.

Aspectos del capítulo VI del Código de Formación con respecto a los cuales no puede impartirse formación a bordo

12.5 El Comité examinó la lista de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación con respecto a los cuales no puede impartirse formación a bordo elaborada por el STW 39, junto con la propuesta presentada por Noruega (MSC 84/12/2) de encargar al Subcomité STW que estudie posibles medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio de Formación a fin de mantener la competencia profesional de conformidad con lo dispuesto en la sección A-1/11 del Código de Formación, en materias con respecto a las cuales no se puede impartirse formación a bordo.

12.6 Varias delegaciones respaldaron la propuesta de Noruega de encargar al STW 40 que examine medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio de Formación, con objeto de mantener la competencia profesional de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/11 del Código de Formación, en materias con respecto a las cuales no puede impartirse formación a bordo.

12.7 Algunas delegaciones opinaron que dicha formación destinada a mantener una aptitud continua en formación básica debería ser responsabilidad de las compañías en virtud de la sección 6 del Código IGS a través del sistema de gestión de la seguridad (SGS) de la compañía, y también podría incluirse en la regla I/14 del Convenio de Formación (Responsabilidades de las compañías). Una delegación señaló que la competencia profesional debería demostrarse de manera continua y que debería encargarse al STW 40 que defina claramente esos aspectos, los cuales a su vez podrían formar parte del SGS de la compañía.

12.8 Por consiguiente, el Comité aprobó la lista de las materias con respecto a las cuales no podía impartirse formación a bordo y encargó al Subcomité que examinara medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio de Formación, con objeto de mantener la debida competencia profesional.

Examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques

12.9 El Comité tomó nota de los avances en el examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques.

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

Informe del Secretario General para el Comité

12.10 En la presentación de su informe (MSC 84/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 la regla y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. De conformidad con lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.796/Rev.1, el 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 a las que se haya llegado, en forma de cuadro comparativo; y
- .4 una indicación de los aspectos que no son aplicables al Gobierno interesado.

12.11 Posteriormente, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 84/WP.2, con objeto de confirmar si la información facilitada por esos Gobiernos interesados demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

12.12 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó examinar el informe 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 para asegurarse de que coincide con el informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que cada informe demuestra que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por los Gobiernos interesados se habían seguido correctamente.

12.13 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada se habían seguido correctamente con respecto a las dos Partes en el Convenio de Formación cuya información no se había evaluado previamente, y a otra Parte en dicho Convenio que había comunicado información adicional, incluida en el informe del Secretario General, y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.1163/Rev.2 en consecuencia y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.3.

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

12.14 En la presentación de su informe (MSC 84/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.1/Circ.797. De conformidad con lo dispuesto en la circular MSC.1/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.

12.15 Posteriormente, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 84/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.

12.16 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; y
- .4 confirmar que cada informe demuestra que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por las Partes interesadas se habían seguido correctamente.

12.17 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada se habían seguido correctamente con respecto a tres Partes en el Convenio de Formación, y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.1164/Rev.3 en consecuencia y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.4.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

12.18 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 84/12/1), y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.797/Rev.15 en consecuencia y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.16.

13 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

13.1 El Comité recordó que el MSC 83 (MSC 84/13) después de considerar los documentos presentados en ese periodo de sesiones, había acordado que sería necesario realizar un análisis más detallado de la causa de los accidentes ocurridos en buques de carga general (particularmente, los resultados del proyecto SURSHIP y el estudio emprendido por la República de Corea), para facilitar la identificación de las zonas que presentan problemas en dichos buques, teniendo en cuenta la variedad de los tipos de buques abarcados por la categoría de buques de carga general. Así pues, el MSC 83 acordó que se estableciera un grupo de trabajo con el mandato preliminar que figura en el párrafo 1.3 del documento MSC 84/13, en un futuro periodo de sesiones, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que le presentaran nueva información y las propuestas pertinentes sobre el particular, en su 84º periodo de sesiones, teniendo en cuenta que varios estudios sobre ese tema, aún estaban en curso.

13.2 Tras un debate sobre la mejor manera de proceder a este respecto y en vista de la información presentada hasta la fecha, el Comité acordó, 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 siniestros en cuanto a la causa de los accidentes ocurridos en 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, cualquier resultado de los debates sobre la definición de "granelero" en virtud 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 deberá someterse primero al examen del Grupo de expertos en EFS, antes de que se establezca un grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de carga general (véase también el párrafo 16.2),

e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran información más detallada y propuestas sobre este asunto en el MSC 85.

14 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Generalidades

14.1 El Comité recordó que, en su 82º periodo de sesiones, había examinado la propuesta (MSC 82/20/1) de que el propio Comité y todos sus subcomités se aseguraran de que, al elaborar nuevos instrumentos o enmendar los existentes, siempre que fuera necesario se prepararan orientaciones para su implantación y que, antes de su implantación, se identificaran las cuestiones que requerirían la provisión de asistencia técnica. El Comité apoyó esa propuesta, aunque señaló que la cuestión no sólo era pertinente para él y sus subcomités, sino también para los demás comités (Comité de Protección del Medio Marino, Comité de Facilitación y Comité Jurídico), así como para la Asamblea y las conferencias diplomáticas.

14.2 El Comité recordó también que en el MSC 83, tras examinar el documento MSC 83/18/1 (Sudáfrica), había acordado, como cuestión de principio, que el Comité debía incluir un criterio en su método de trabajo que exija que, cuando los Estados Miembros y las organizaciones con carácter consultivo propongán la elaboración de nuevos instrumentos o enmiendas a los existentes, identifiquen las repercusiones en términos de capacidad. El MSC 83 había pedido a la Secretaría que preparara proyectos de enmienda a las Directrices del Comité a tal efecto y los presentara ante el MEPC 57 y el MSC 84 para su examen. El MSC 83 había acordado también, en principio, establecer en el MSC 84 un grupo especial de trabajo sobre la creación de capacidad y la cooperación técnica para la implantación de instrumentos nuevos y había presentado un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes, a fin de presentarlo a la vigésima quinta Asamblea para su adopción.

14.3 El Comité tomó nota de que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea había tomado nota del resultado de la labor del MSC 83 en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas, y había adoptado la resolución A.998(25): Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes. El Comité, tomó nota en particular, de que en la resolución A.998(25), la Asamblea había recomendado, entre otras cosas, que los Comités establezcan un mecanismo para identificar los instrumentos nuevos que requieran la prestación de asistencia técnica antes de su implantación (párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución) y pidió a todos los órganos de la OMI que, bajo la coordinación del Consejo, adopten disposiciones dentro de su competencia que permitan al mayor número de Estados Miembros posible participar activamente en la labor de tales órganos (párrafo 4 de la parte dispositiva) de la resolución.

14.4 El Comité observó que el MEPC 57 también había tomado nota de la adopción de la resolución A.998(25), y en particular, de los párrafos 3 y 4 de la parte dispositiva.

Proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités

14.5 El Comité tomó nota de que la Secretaría (MSC 84/14) había revisado las actuales Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.1) a fin de incluir en ellas las disposiciones necesarias para reflejar las decisiones del MSC 83 y había propuesto que en las modificaciones de dichas Directrices se reflejaran los siguientes elementos:

- .1 una declaración general de que los comités deberán evaluar las repercusiones para la creación de capacidad y la cooperación técnica, antes de establecer un nuevo programa de trabajo referente a propuestas para la introducción de instrumentos nuevos o de enmiendas a los existentes;
- .2 la modificación del formato para la presentación de propuestas de nuevos puntos, en el que se exija a todo el que proponga un nuevo punto que proporcione la información necesaria sobre la necesidad de creación de capacidad; y
- .3 una serie de criterios mediante los que los comités puedan identificar los instrumentos nuevos que requieran la prestación de asistencia técnica antes de su implantación, los asuntos que requieran una atención especial al planificar las actividades de cooperación y asistencia técnica en relación con la implantación de nuevas medidas, y los instrumentos nuevos que requieran una guía simplificada para su implantación, siguiendo las recomendaciones de la Asamblea (párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución A.998(25)).

14.6 Durante las deliberaciones, aunque la mayoría de las delegaciones respaldó el proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité (MSC 84/14, anexo 2), algunas delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que resultaría difícil desde el punto de vista práctico efectuar la evaluación de la creación de capacidad necesaria para la Administración cuando se proponga un programa de trabajo para instrumentos nuevos, y que esto lo debería hacer el Comité cuando examine un nuevo punto del programa de trabajo. Algunas delegaciones también opinaron que tal evaluación debía llevarse a cabo durante la fase de elaboración de nuevos instrumentos y no antes de establecer un nuevo punto en el programa de trabajo.

14.7 Tras intercambiar opiniones sobre el proyecto de enmiendas, la mayoría del Comité se mostró de acuerdo, en principio, con el proyecto de enmiendas a las Directrices, a reserva de que el MSC 85 lo vuelva a examinar. El Comité reconoció que era necesario establecer una serie de criterios y constituyó un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Sudáfrica* con el siguiente mandato:

- .1 examinar el proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité relativo a la creación de capacidad, que figura en el anexo del documento MSC 84/14;
- .2 elaborar criterios para la identificación de las repercusiones en la creación de capacidad y proponer nuevos instrumentos, o enmiendas a los existentes, teniendo en cuenta las cuestiones siguientes:
 - .1 el ámbito de aplicación del instrumento propuesto;
 - .2 si el instrumento ha identificado o va a identificar las entidades o personas que desempeñan funciones claramente especificadas en la implantación;
 - .3 los pasos que es necesario tener en cuenta para la entrada en vigor del instrumento;
 - .4 el carácter del instrumento propuesto, es decir, obligatorio o recomendatorio;
 - .5 los recursos mínimos que son o serán necesarios durante la fase de implantación;
 - .6 si el instrumento constituye una mejora o una desviación de un instrumento/norma existente; y
 - .7 si es necesario o será necesario elaborar un documento con orientaciones para la implantación;
- .3 considerar la información mínima que los autores de la propuesta del nuevo punto del programa de trabajo deberían presentar como parte de la propuesta original al Comité o al órgano auxiliar para que se examine cuando se proceda a la evaluación de la cuestión;

*

Coordinador:

Sr. Dumisani T. Ntuli
Representante Permanente Alterno de Sudáfrica ante la OMI
Alto Comisionado de Sudáfrica
South Africa House
Trafalgar Square
Londres WC2N 5DP
Teléfono: +44 207 451 7264
Facsímil: +44 207 930 3371
Móvil: +44 790 820 9843
Correo electrónico: ntulid@foreign.gov.za

- .4 elaborar un mecanismo para identificar nuevos instrumentos que requieran la provisión de asistencia técnica antes de la implantación y cuestiones que requieran un enfoque especial cuando se elaboren actividades de asistencia y de cooperación técnica relativas a la implantación de nuevas medidas, y nuevos instrumentos que requieran una guía simplificada para su implantación; y
- .5 presentar un informe al MSC 85.

14.8 La delegaciones de Alemania, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia manifestaron sus reservas en cuanto a la decisión del Comité de aceptar en principio el proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité (MSC 84/14, anexo 2). La delegación de Chipre señaló concretamente que los proyectos de enmiendas no están en consonancia con las recomendaciones de la Asamblea, que figuran en la resolución A.998(25).

15 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

RESULTADOS DEL MSC 83

15.1 El Comité recordó que el MSC 83 había acordado:

- .1 que el Subcomité FSI no debería seguir ocupándose de la revisión de las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)) y que esa tarea debería efectuarla el Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus propuestas a la consideración de dicho Grupo, en el MSC 84;
- .2 que los documentos presentados al Subcomité FSI sobre este particular se pusieran a disposición del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano;
- .3 que se pidiera al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano elaborar un proyecto de enmiendas al Código IGS, en el entendimiento de que el alcance de dichas enmiendas deberían limitarse al tema relacionado con las prescripciones sobre la representación de la gente de mar en materia de seguridad,

y que, por ello, el MSC 83 había invitado al MEPC 57 a que reconsiderara su decisión sobre este asunto.

15.2 En este contexto, el observador de la IACS informó al Comité de que las propuestas que figuran en los documentos FSI 11/7/2 y FSI 12/7/1, presentadas al Subcomité FSI, habían dejado de ser pertinentes y por consiguiente deberían considerarse retiradas.

15.3 Además, el Comité tomó nota de que el MEPC 57 había hecho suya la decisión del MSC 83 y había remitido los documentos FSI 13/10/1 (IACS), FSI 12/4/3 (Reino Unido) y FSI 12/7/4 (República de Corea) al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que los examinara detenidamente.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO IGS

Enmiendas al Código IGS

15.4 Nueva Zelandia y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (MSC 84/15/1) propusieron enmendar el Código IGS para permitir la plena participación de la gente de mar en las iniciativas de salud y seguridad.

15.5 Varias delegaciones apoyaron la propuesta de enmendar dicho Código para permitir la plena participación de la gente de mar en las iniciativas mencionadas pero, aunque algunas delegaciones apoyaban, en principio, la propuesta de enmiendas a dicho Código, también manifestaron su preocupación en cuanto a la selección y el nombramiento del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad y de sus funciones específicas a bordo. Diversas delegaciones pidieron una aclaración de los puntos siguientes:

- .1 proceso de selección/nombramiento del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad;
- .2 formación del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad;
- .3 protección frente al despido del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad, puesto que se trata de una fuente potencial de conflicto; y
- .4 autoridad del capitán en relación con la función y las responsabilidades del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad.

15.6 Algunas delegaciones manifestaron la opinión de que los procedimientos para la elección del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad debería ajustarse a las disposiciones del Código IGS, y que las compañías deberían encargarse de su nombramiento.

15.7 El observador de la ITF aclaró que la intención no era soslayar la autoridad del capitán ni proporcionar una protección "a todo riesgo" al representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad, aparte de la que corresponda al desempeño de las funciones que le han sido encomendadas.

15.8 Varias delegaciones reiteraron que la autoridad del capitán está consagrada en el Convenio SOLAS y en el Código IGS, lo que de por sí refleja un planteamiento integrado de la seguridad a bordo.

15.9 Diversas delegaciones informaron al Comité de que los buques que enarbolan sus pabellones habían tenido a bordo durante muchos años representantes de la gente de mar en cuestiones de seguridad sin que hubiera surgido ningún problema al respecto.

15.10 Teniendo en cuenta las anteriores opiniones y observaciones, el Comité remitió la propuesta al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que lo examinara en detalle.

15.11 China y la República de Corea (MSC 84/15/3) propusieron enmiendas al Código IGS para armonizar la prescripción relativa a la prórroga de la validez del certificado de gestión de la Seguridad (CGS), con las de los certificados del Convenio SOLAS y el Certificado internacional de protección del buque. El apoyo a esta propuesta fue general.

15.12 La delegación de Panamá, respaldada por otras delegaciones, manifestó la opinión de que no era posible verificar todos los certificados en los diferentes puertos, dado que algunos Estados de abanderamiento podrían no tener suficientes inspectores y que, por consiguiente, apoyaba la propuesta de armonizar la prescripción relativa a la prórroga de la validez del certificado de gestión de la seguridad con las de los certificados del Convenio SOLAS y el Certificado internacional del protección del buque, permitiendo así a los Estados de abanderamiento mantener un mejor control sobre los buques que enarbolan su pabellón.

15.13 En vista de lo que antecede, el Comité acordó ampliar el alcance de las enmiendas al Código IGS para incluir en ellas esta propuesta, y las remitió al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que la examinara detenidamente.

Enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.913(22))

15.14 Alemania y otros (MSC 84/15/5) propusieron enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.913(22)) con objeto de mejorar la eficacia de la implantación de dicho Código.

15.15 Varias delegaciones manifestaron que:

- .1 puesto que el documento provisional de cumplimiento (DC) facilitaba la implantación inicial del Código IGS por parte de las compañías, eso no debería retrasar los planes para el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad que cumpla plenamente las disposiciones del Código IGS;
- .2 las prescripciones adicionales propuestas podrían causar dificultades para obtener un documento provisional de cumplimiento, no sólo a las nuevas compañías sino también a las compañías que contaran con los documentos de cumplimiento existentes, en caso de que deseen adquirir/explotar un nuevo tipo de buque;
- .3 la propuesta podría llevar a una reducción de la flexibilidad, así como a la supresión de deficiencias; y
- .4 la decisión sobre la auditoría adicional, tras una detención relacionada con la supervisión por el Estado rector del puerto debería quedar a discreción de las Administraciones.

15.16 Tras un debate general, el Comité remitió la propuesta al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que la examinara detenidamente.

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES PESQUEROS CON CUBIERTA DE ESLORA INFERIOR A 12 METROS Y LOS BUQUES PESQUEROS SIN CUBIERTA

15.17 El Comité recordó que el MSC 83:

- .1 había tomado nota de que el SLF 50 había remitido los capítulos pertinentes 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 los respectivos subcomités y al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que los examinaran; y
- .2 también había pedido a la Secretaría que elaborara el documento oportuno para el MSC 84, de manera que dicho Grupo mixto, una vez establecido, pudiera examinar los capítulos pertinentes del proyecto de Recomendaciones de seguridad y formular las observaciones oportunas.

Así pues, la Secretaría elaboró el documento MSC 84/15/2 en el que figura el texto del preámbulo, los capítulos 1 y 11 y el anexo I del proyecto de Recomendaciones de seguridad (SLF 51/5).

15.18 Varias delegaciones acogieron con satisfacción el proyecto de Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros, y los buques pesqueros sin cubierta, por su gran utilidad y apoyaron la continuación de la labor sobre dichas recomendaciones. No obstante, se planteó la duda, en cuanto a las prescripciones para el alojamiento de la tripulación que figuran en el proyecto de recomendaciones de seguridad (MSC 84/15/2), de que unos requisitos tan detallados fueran necesarios para pequeños buques pesqueros de eslora inferior a 12 metros, por lo que se pidió un examen detenido de este asunto. Reconociendo la necesidad de examinar en detalle el proyecto de recomendaciones de seguridad desde el punto de vista del factor humano, el Comité lo remitió al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que continuara examinándolo con objeto de presentar sus observaciones y opiniones al SLF 51, desde la perspectiva del factor humano, para que este tema continúe examinándose.

ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN PARA ABORDAR EL FACTOR HUMANO

Datos sobre cuasiaccidentes en las investigaciones de sucesos y siniestros marítimos

15.19 Liberia (MSC 84/15/4), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el MEPC 56, propuso unas directrices para abordar la notificación de cuasiaccidentes y obtener información sobre la falta de notificaciones a este respecto en el sector.

15.20 La delegación de Grecia señaló al Comité que la Organización ya había publicado la circular MSC.1/Circ.1015: Notificación de cuasiabordajes, y que, dado que la mayoría de ellos se ocultan, deberían considerarse otros métodos para notificarlos sin miedo a medidas punitivas.

15.21 La delegación de los Estados Unidos observó que, una vez que el Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC hubiera preparado la orientación pertinente, debería remitirse al Grupo de trabajo sobre investigación de siniestros del Subcomité FSI, para que diera su opinión al respecto.

15.22 A juicio de la delegación de Turquía, puesto que no existe una base de datos mundial sobre cuasiaccidentes, para crear una base de datos mundial sería necesario garantizar el anonimato.

15.23 Tras estudiar brevemente la propuesta, el Comité la remitió al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que la examinara.

OTRAS CUESTIONES

Labor en curso del Grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG) constituido por el sector

15.24 Se informó al Comité de que el STW 39 había examinado la propuesta presentada por la ICS y otros (STW 39/6/1) sobre un modelo para la implantación de un programa de formación y verificación de la competencia que incluye los cinco elementos fundamentales del marco de una cultura efectiva de la seguridad, elaborado para todo el personal que trabaja o que se ocupa directamente de las operaciones de carga en los petroleros, los quimiqueros y los gaseros. El Comité tomó nota de que el Grupo de tareas sobre el factor humano había concluido que uno de los factores más importantes que contribuyen a los sucesos son los fallos a la hora de entender o aplicar las directrices y procedimientos relativos a las operaciones de carga, tanto a bordo de los buques como a nivel de gestión del buque. Así pues, el STW 39 había invitado al Comité a que remitiera el documento anteriormente mencionado al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano, para que lo examinara en detalle y le asesorara sobre las medidas que conviene tomar.

15.25 Atendiendo a la solicitud del STW 39, el Comité remitió el documento STW 39/6/1 (ICS y otros) al Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano para que lo examinara en detalle y le asesorara sobre las medidas que conviene tomar.

Campaña intensiva de inspecciones del Memorando de entendimiento de París en relación con el Código IGS

15.26 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Memorando de entendimiento de París (MSC 84/INF.10) sobre las conclusiones preliminares de su campaña intensiva de inspecciones en relación con el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) que tuvo lugar entre el 1 de septiembre y el 30 de noviembre de 2007.

ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO MIXTO DE TRABAJO MSC-MEPC

15.27 El Comité estableció el Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno:

- .1 examinar los documentos:
 - .1 MSC 84/15, junto con los documentos FSI 12/4/3, FSI 13/10/1, MSC 84/15/1 y MSC 84/15/3, y que preparara un proyecto de enmiendas al Código IGS;

- .2 MSC 84/15/5, junto con el documento FSI 12/7/4, y que elaborara un proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS (resolución A.913(22));
 - .3 MSC 84/15/2 y que asesorara al Comité sobre las recomendaciones de seguridad pertinentes para los buques pesqueros con cubierta, de eslora inferior a 12 metros, y los buques pesqueros sin cubierta;
 - .4 MSC 84/15/4 y que preparara un proyecto de circular MSC-MEPC.7 acerca de las Directrices para abordar la notificación de cuasiaccidentes y la información sobre la falta de notificaciones de cuasiaccidentes en el sector; y
 - .5 STW 39/6/1 y que asesorara al Comité sobre las medidas que conviene tomar, y
- .2 examinará y actualizará el plan de acción de la Estrategia de la Organización para abordar el factor humano.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

15.28 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo (MSC 84/WP.6), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO IGS

Enmiendas al Código IGS

15.29 Tras examinar la propuesta de Nueva Zelanda y la ITF (MSC 84/15/1), el Comité convino en que para fomentar un comportamiento sin riesgos para lograr una cultura de la seguridad a bordo de los buques es necesaria la participación de todo el personal, tanto en tierra como a bordo, en un entorno de colaboración sin temor a represalias ni intimidación. Varias delegaciones opinaron que, aunque quizás sea necesario contar con un representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad, consideraban problemáticos los siguientes aspectos de la versión actual de la propuesta:

- .1 buques pequeños con tripulaciones pequeñas;
- .2 buques con tripulaciones de diversas etnias;
- .3 formación;
- .4 relación con las funciones del oficial de seguridad de a bordo; y
- .5 relación con el capitán.

Habida cuenta de estas inquietudes, el Comité acordó que el Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano debía volver a examinar esta propuesta en su próxima reunión.

15.30 El Comité estuvo de acuerdo con las enmiendas propuestas por China y la República de Corea (MSC 84/15/3) de armonizar la prescripción relativa a la prórroga de la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) con las de los certificados del Convenio SOLAS y el Certificado internacional de protección del buque.

15.31 Tras aceptar las enmiendas al Código IGS propuestas por la IACS (FSI 13/10/1), el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a dicho Código, que figuran en el anexo 20, y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas propuestas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que se adopten en el MSC 85.

Enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.913(22))

15.32 El Comité consideró la propuesta que figura en el documento MSC 84/15/5 (Alemania y otros), y manifestó la opinión de que las enmiendas propuestas no facilitan criterios específicos para determinar el cumplimiento de las prescripciones, sino que simplemente facilitan una lista de factores que deberían tenerse en cuenta cuando se busquen pruebas objetivas adicionales para obtener un Documento de cumplimiento provisional y que en el párrafo propuesto 2.1.5 se deberían incluir criterios para evaluar los factores anteriormente mencionados, de modo que se pudiera contar con una orientación más útil. El Comité no se mostró conforme con la propuesta de nuevo párrafo 3.16.1.

15.33 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento FSI 12/4/3 (Reino Unido) relativo a la aplicación del Código IGS.

15.34 El Comité examinó la propuesta que figura en el documento FSI 12/7/4 (República de Corea), y opinó:

- .1 que en las orientaciones existentes ya figuraban intervalos específicos para el proceso de verificación, y no era necesario duplicarlas; y
- .2 con respecto a las enmiendas propuestas relativas a normas sobre la transferencia de certificación con arreglo al Código IGS, que las directrices para las Administraciones y las organizaciones reconocidas deberían estar claramente diferenciadas, dado que los requisitos para la transferencia de pabellón y la transferencia de organización reconocida no se ajustan a la misma serie de normas, según se desprende de la propuesta.

15.35 El Comité, tras observar que las enmiendas a estas directrices sólo se adoptarían en el vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea, en noviembre/diciembre de 2009, acordó que sería más apropiado elaborar un texto preliminar en este periodo de sesiones, a fin de ultimarlos en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano, que se celebrará durante el MEPC 59.

15.36 Por lo tanto, el Comité elaboró el anteproyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad por las Administraciones (Código IGS) e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentasen observaciones y propuestas para su examen en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano, con miras a ultimarlas para que la Asamblea las adopte en su vigésimo sexto periodo de sesiones.

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES PESQUEROS CON CUBIERTA, DE ESLORA INFERIOR A 12 METROS, Y LOS BUQUES PESQUEROS SIN CUBIERTA

15.37 El Comité examinó el documento MSC 84/15/2 (Secretaría) que contiene el texto del preámbulo, los capítulos 1 y 11 y el anexo 1 del proyecto de recomendaciones de seguridad (SLF 51/5), y acordó que el capítulo 11 de las recomendaciones de seguridad propuestas facilitaba información sobre el proyecto, la construcción y el equipo, así como la formación y la protección de las tripulaciones de los buques pesqueros pequeños que permanecen en el mar más de 36 horas, teniendo en cuenta el factor humano, y son por tanto útiles para promover la seguridad del buque y la seguridad y salud de la tripulación.

15.38 En este contexto, el Comité aceptó las propuestas de enmienda al capítulo 1 (Disposiciones generales) del proyecto de recomendaciones sobre la seguridad de los buques pesqueros con cubierta, de eslora inferior a 12 metros, y de los buques pesqueros sin cubierta, según figura a continuación:

- .1 en el subpárrafo 1.1.3, debería intercalarse la palabra "similar" entre "extensión" y "de", y al final de la frase, después de la palabra "agua", deberían intercalarse las palabras "que sea accesible desde el mar"; y
- .2 en el subpárrafo 1.1.4, deberían intercalarse las palabras "no comerciales" después de la palabra "buques"; y suprimirse las palabras "utilizados para fines deportivos o recreativos".

El Comité pidió a la Secretaría que remitiese las observaciones anteriormente indicadas al SLF 51.

ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN PARA ABORDAR EL FACTOR HUMANO

Datos sobre cuasiaccidentes en las investigaciones de siniestros y sucesos

15.39 El Comité, tras examinar el documento MSC 84/15/4 (Liberia) y las correspondientes recomendaciones del Grupo (MSC 84/WP.6), acordó que era necesario proporcionar orientación para alentar a las compañías y a la gente de mar a que documenten y registren la información sobre cuasiaccidentes y situaciones peligrosas, a fin de determinar las causas subyacentes de los sucesos perjudiciales para la seguridad y el medio marino, y aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC.7: "Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes", que figura en el anexo 3 del documento MSC 84/WP.6, a reserva de que el MEPC 58 la refrende.

OTRAS CUESTIONES

Labor en curso del Grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG), constituido por el sector

15.40 El Comité examinó el documento STW 39/6/1 (ICS y otros) y tomó nota de que el Convenio de Formación se aplica a la formación y titulación de la gente de mar a bordo de buques, y que la propuesta de la ICS y otros también abarca al personal que trabaja en tierra en compañías, instalaciones portuarias y terminales. El Comité deliberó sobre las inquietudes manifestadas en cuanto a los refrendos propuestos para buques tanque en aspectos relacionados con los requisitos relativos al periodo de embarco, la formación adicional y el hecho de que los

refrendos, las revalidaciones y la formación de familiarización son excesivamente específicos y pueden suponer una carga excesiva para la gente de mar.

15.41 El Presidente del Subcomité STW expresó su preocupación ante la constitución, el calendario y el mandato del grupo de trabajo por correspondencia propuesto por el grupo de trabajo, e indicó que el mandato del grupo de trabajo por correspondencia incluye cuestiones relacionadas con la gente de mar que trabaja a bordo de buques tanque, y por tanto incidirá sobre el examen general que se está haciendo actualmente del Convenio y el Código de Formación.

15.42 Varias delegaciones se hicieron eco de la preocupación manifestada por el Presidente del Subcomité STW y opinaron que las cuestiones relacionadas con la formación y titulación de la gente de mar debían examinarse únicamente en el seno del Subcomité STW. Además, opinaron también que los criterios para la revalidación y verificación de la competencia indicados en la propuesta no eran viables ni sostenibles. Por consiguiente, no apoyaron la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia con el mandato propuesto.

15.43 Una delegación expresó asimismo sus reservas con respecto al mandato del grupo de trabajo por correspondencia propuesto, que incluye formación adicional para el personal en tierra. En su opinión, las disposiciones de las secciones 5.2 y 6.5 del Código IGS ya contemplan adecuadamente la formación del personal en tierra.

15.44 Varias delegaciones apoyaron la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia con el mandato propuesto y recordaron que el Grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG) constituido por el sector se había creado en respuesta a la solicitud del Comité de estudiar las explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas brutas que se habían notificado. En su opinión, la presentación del informe quizás no había sido la correcta.

15.45 No obstante, la mayoría no aceptó que un grupo de trabajo por correspondencia examinara las cuestiones relacionadas con la formación y titulación de la gente de mar según se había propuesto, puesto que podría obstaculizar el examen general del Convenio y el Código de Formación actualmente en curso. También se señaló que la labor del grupo de trabajo por correspondencia debe limitarse a complementar y facilitar información de fondo para el trabajo que está realizando actualmente el Subcomité STW.

15.46 Al término de los debates, el Comité llegó a las siguientes conclusiones:

- .1 se trata de cuestiones de suma importancia que exigen un examen detenido;
- .2 las cuestiones abarcan tanto al personal de tierra como al de a bordo;
- .3 se dispone de un tiempo muy limitado para el examen general del Convenio y el Código de Formación, y conviene evitar cualquier retraso;
- .4 se valora la contribución del sector; y
- .5 se informará de los resultados de las deliberaciones del grupo de trabajo por correspondencia al Grupo especial de trabajo interperiodos del Subcomité STW.

15.47 El Comité acordó que:

- .1 el Grupo especial de trabajo interperiodos del Subcomité STW debería dedicar suficiente tiempo a examinar la formación de familiarización del personal de a bordo y estudiar los requisitos de formación específicos aplicables al personal de los buques tanque con responsabilidades a nivel operacional y a nivel de gestión;
- .2 el grupo de trabajo por correspondencia tendrá en cuenta las conclusiones del Grupo especial de trabajo interperiodos del Subcomité STW;
- .3 el grupo de trabajo por correspondencia deberá centrarse en un principio en el personal de a bordo y facilitar la información correspondiente al Grupo especial de trabajo interperiodos del Subcomité STW, y continuar trabajando sobre el personal de tierra; y
- .4 el grupo de trabajo por correspondencia deberá presentar un informe completo en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano, que se celebrará durante el MEPC 59.

15.48 Teniendo en cuenta las opiniones expresadas anteriormente, el Comité estableció un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por la ICS,^{*} con el siguiente mandato:

teniendo presente que el documento STW 39/6/1 refleja la labor del Grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG) constituido por el sector, con respecto a los requisitos revisados para la concesión de los refrendos para buques tanque, el Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo en cuenta el factor humano, según proceda, y la información que figura en el documento citado, se encargará de:

- .1 elaborar propuestas para la formación de familiarización destinada al personal de a bordo;
- .2 elaborar propuestas para la formación de familiarización destinada el personal encargado de las operaciones en tierra;
- .3 revisar los requisitos de la formación específica para buques tanque destinada al personal con responsabilidades a nivel operacional y a nivel de gestión a bordo de buques tanque y al personal en tierra con responsabilidades en cuanto a la gestión del buque; y
- .4 presentar un informe en MEPC 59 para que lo examine el Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano.

*

Coordinador:

Sr. John Murray, Marine Adviser
International Chamber of Shipping,
12 Carthusian Street, London ECM 6EZ,
Teléfono: +44 20 7417 8844,
+44 20 7417 2898 (directo),
Móvil: +44 78 5538 5041
Facsímil: +44 20 7417 8877
Correo electrónico: john.murray@marisec.org
www.marisec.org

Plan de acción actualizado sobre el factor humano

15.49 El Comité aprobó el Plan de acción actualizado sobre el factor humano, que figura en el anexo de la circular MSC-MEPC.7/Circ.4: Estrategia de la Organización para abordar el factor humano, a reserva de que el MEPC 58 lo refrende.

16 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

16.1 El Comité recordó que el MSC 83, reconociendo que, en el actual periodo de sesiones, la labor del MEPC 57 produciría resultados sobre los criterios de aceptación de riesgos medioambientales, así como sobre otras ponencias, particularmente relacionadas con el examen de los estudios de evaluación formal de la seguridad (EFS), había acordado mantener este punto en el orden del día provisional del presente periodo de sesiones.

Examen de los estudios de EFS

16.2 Recordando también que el MSC 83 había tomado nota de la posibilidad de reunir un grupo de expertos en EFS durante el MSC 86, como Grupo de trabajo encargado de examinar los estudios de EFS presentados por Dinamarca (MSC 83/21/1, MSC 83/21/2, MSC 83/INF.3 y MSC 83/INF.8), el Comité consideró el documento MSC 84/16, que contiene los resultados de la labor del MSC 83 sobre este tema y sobre las partes pertinentes de las orientaciones para utilizar las directrices PAFH y la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.6), y después de tomar nota de los procedimientos para el establecimiento del Grupo de expertos, según lo dispuesto en las orientaciones mencionadas, acordó, en principio, constituir dicho Grupo de expertos en EFS para que examinara estos estudios en el MSC 86. En este contexto, el Comité tomó nota de la información presentada por la delegación de Dinamarca sobre su intención de presentar, en el MSC 85, estudios de EFS sobre los buques dedicados a cruceros y los buques de pasaje de transbordo rodado, así como un estudio de EFS sobre los petroleros en el MSC 86.

Resultados del MEPC 57

16.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 57, tras examinar un informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS (MEPC 57/17), había observado que, aunque se habían realizado progresos, continuaban existiendo opiniones divergentes, por lo que había restablecido el Grupo de trabajo por correspondencia para continuar examinando los criterios de aceptación de riesgos medioambientales. El Comité también tomó nota de que el MEPC 57, en vista del trabajo que debería llevarse a cabo, había acordado pedir al Comité que mantuviera este punto en el orden del día provisional del MSC 85.

Mantenimiento del punto en el orden del día

16.4 El Comité, reconociendo que en el MSC 85 estarían disponibles los resultados del MEPC 58 en cuanto a los criterios de aceptación de riesgos medioambientales y las ponencias relacionadas con el examen de los estudios de EFS, acordó mantener el punto en el orden del día provisional del MSC 85, y alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran, en dicho periodo de sesiones, propuestas y observaciones sobre cuestiones relacionadas con el examen de dichos estudios y con los preparativos del Grupo de expertos en EFS.

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

Examen exhaustivo de las orientaciones sobre la prevención y supresión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

17.1 El Comité tomó nota (MSC 84/17/1, Secretaría) de que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea había pedido al Comité que efectuara un examen exhaustivo de las orientaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, elaboradas por la Organización. El examen debería, entre otras cosas:

- .1 tener en cuenta las prácticas y tendencias actuales de los autores de dichos actos;
- .2 proporcionar asesoramiento en casos en que la gente de mar, los pescadores y otros navegantes hayan sido secuestrados y permanezcan como rehenes en espera del pago de un rescate; y
- .3 facilitar asesoramiento en los casos en que buques y aeronaves militares traten de proporcionar asistencia o protección.

17.2 En este contexto, el Comité consideró inicialmente las propuestas de Dinamarca (MSC 84/17/4) que presentan varias mejoras de las orientaciones que figuran en las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3, en vista del aumento del número de secuestros perpetrados en el último año; de la naturaleza de los ataques y de la entrada en vigor de los Códigos PBIP e IGS.

17.3 Durante el debate de las propuestas de Dinamarca, la delegación del Yemen destacó la existencia de un proyecto de memorando de entendimiento elaborado en la reunión celebrada en Dar es Salaam, (República Unida de Tanzania) que, entre otras cosas, proponía el establecimiento de centros regionales de información en el Yemen y Kenya. La delegación del Yemen dio las gracias a la Organización por sus esfuerzos para establecer un centro regional de información marítima para el Mar Rojo y el Golfo de Adén a través de las reuniones celebradas en Sana en 2005 y Muscat en 2006; informó al Comité de que ya habían comenzado las tareas para construir el centro de Sanaá y pidió a los Estados de la región que firmaran, lo antes posible, los acuerdos regionales elaborados en los procesos de Sana y Muscat y en la reunión de Dar es Salaam. El Comité tomó nota de que el Yemen se había ofrecido a acoger una reunión para firmar un acuerdo regional.

17.4 La delegación de Nigeria presentó un informe verbal acerca del resultado de la Conferencia internacional sobre piratería y robos a mano armada en el mar que se celebró en Abuja (Nigeria) del 28 al 30 de abril de 2008, en el que reiteraba las observaciones del Secretario General de que "la protección marítima y la supresión de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques deberán ser un esfuerzo coordinado, tanto a nivel nacional como regional. Las "tres 'C'" de la protección: comunicación, cooperación y coordinación, son vitales y pedimos a Nigeria que asuma el liderazgo en el desarrollo de una cooperación interinstitucional sin fisuras entre la policía, el estamento militar, los servicios de inteligencia, el

poder judicial, el sector y la comunidad de interesados. Sólo mediante un enfoque abierto, honesto e integrado del cumplimiento de la ley, desde las vías de navegación interiores hasta los límites de la zona económica exclusiva, tendremos una oportunidad de procurar la protección que todos necesitamos". La delegación de Nigeria comunicó que la Conferencia había llegado a un acuerdo sobre medidas pragmáticas y que los resultados se verían dentro de poco tiempo, aunque no fueran inmediatamente aparentes.

17.5 Tras las deliberaciones en las que las propuestas de Dinamarca recibieron pleno apoyo, el Comité decidió que el mejor modo de continuar abordando este tema sería el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara en la labor, entre los periodos de sesiones, de manera que el asunto pudiera volver a examinarse en el MSC 85.

17.6 El Comité tomó nota de que la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (MSC 84/17/2) había cuestionado la eficacia de las orientaciones para prevenir y suprimir los actos de piratería y robos a mano armada cuando los buques están, en su opinión, insuficientemente dotados y la tripulación no cuenta con la formación, la información ni la tecnología necesarias para enfrentarse a esas situaciones, y había pedido a los Estados de abanderamiento que presentaran el caso ante las Compañías y que tomaran medidas punitivas contra las que únicamente simulan aceptar los niveles de dotación adecuados.

Establecimiento de un grupo de redacción

17.7 Tras los debates en el Pleno, el Comité estableció un grupo especial de redacción para que elaborara el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la actualización de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1, MSC/Circ.623/Rev.3 y la resolución A.922(22).

Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en aguas frente a la costa de Somalia

17.8 El Comité tomó nota de que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado la resolución A.1002(25): Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en aguas frente a la costa de Somalia, y había observado que en su párrafo dispositivo 7 se exhorta a los Gobiernos de la región a que celebren, en colaboración con la Organización, e implanten cuanto antes un acuerdo regional para prevenir, desalentar y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques. De conformidad con dicho párrafo dispositivo, y a reserva de la decisión a favor del Consejo de la OMI, se están elaborando planes para convocar una reunión patrocinada por la Organización para la conclusión y firma de un acuerdo regional durante el último trimestre de 2008. A tal efecto, del 14 al 18 de abril de 2008 se celebró en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) una reunión subregional en dos fases sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico.

17.9 Tras la información verbal presentada por el Director de la División de Seguridad Marítima, el Comité tomó nota de que el propósito de la reunión subregional era mejorar el nivel de concienciación de los Gobiernos de la región sobre cuestiones relacionadas con los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques; comenzar un proceso de creación de capacidad para abordar las cuestiones conexas y preparar un proyecto de acuerdo regional que deberá considerarse con el fin de adoptarlo, en una reunión que, a reserva del refrendo del Consejo, se celebrará a finales del presente año, si los avances conseguidos durante la reunión subregional lo justifica.

A la reunión subregional asistieron más de 60 participantes de los siguientes 13 Estados: Comoras, Egipto, Etiopía, Francia, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauricio, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudáfrica, Sudán y Yemen. El Gobierno de la República Unida de Tanzania acogió la reunión, con apoyo de la OMI y financiación del Fondo de cooperación técnica de la Organización. La División de asuntos oceánicos y del derecho del mar y la Oficina contra la droga y el crimen, ambas de las Naciones Unidas, así como la Oficina política para Somalia de esa misma Organización, junto con el Programa mundial de alimentos, INTERPOL, ReCAAP-ISC, BIMCO, Dinamarca, los Estados Unidos, Kenya, el Reino Unido, la República de Corea, la República Unida de Tanzania y el Yemen, apoyaron la reunión a través de su participación como ponentes.

Durante la reunión, expertos en la materia leyeron ponencias sobre una serie de temas relacionados con la piratería entre los que se incluyen:

- la situación de Somalia;
- el marco jurídico internacional;
- los requisitos para la legislación nacional;
- la cooperación civil y militar; y
- los modelos para la colaboración regional y la creación de capacidad.

Los participantes consideraron que la reunión había sido un éxito y que se habían logrado progresos en cuanto a la colaboración a nivel nacional y regional. Asimismo se elaboró y se acordó un proyecto de Memorando de entendimiento referente a la represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo, a reserva de un nuevo examen jurídico y de redacción y de que se traduzca en la OMI, para remitirlo a las autoridades nacionales y presentarlo a la consideración del Consejo de la OMI.

La eficacia de esta reunión se evaluará en términos de las medidas de seguimiento que tomen los Gobiernos participantes para mejorar la colaboración, coordinación y comunicación, tanto a nivel nacional como en todo el Océano Índico occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo, incluida la implantación del Memorando de entendimiento relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en las regiones anteriormente mencionadas.

17.10 Tras acoger con satisfacción las manifestaciones de agradecimiento de varias delegaciones por los esfuerzos de la Secretaría para hacer frente al problema de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en aguas frente a la costa de Somalia, el Secretario General observó con agrado que, en los 24 años en que la Organización ha participado en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, el número de incidentes se ha reducido considerablemente en Sudamérica, el Mar del Sur de la China y los estrechos de Malaca y Singapur, debido principalmente a la cooperación de los Estados interesados y a las iniciativas regionales tales como el Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia (ReCAAP). En la actualidad las zonas que suscitan mayor preocupación son el golfo de Guinea y las aguas frente a la costa de Somalia.

El Secretario General rindió homenaje al Consejo por sus esfuerzos para que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU) tomara medidas, pidiendo al Gobierno Federal de Transición de Somalia su consentimiento para que en las aguas territoriales de su país puedan intervenir buques de terceros países que naveguen en las aguas del Océano Índico Occidental y del Golfo de Adén. En 2005, las medidas del Consejo tuvieron como resultado una "declaración presidencial" del Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con repercusiones favorables en la reducción de las actividades de piratería en las aguas mencionadas. Actualmente, se está considerando la adopción de un proyecto de resolución del CSNU, que se espera que dé buenos resultados y ponga freno a las actividades de los piratas y de los ladrones armados. El Secretario General pidió a los miembros del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que apoyaran la adopción de dicho proyecto de resolución y a todos los demás miembros que promovieran, a través de la Asamblea General de las Naciones Unidas, medidas para prevenir la piratería frente a la costa de Somalia.

Acuerdo de colaboración regional para combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia

17.11 Recordando que el centro de intercambio de información del ReCAAP había comenzado a funcionar el 29 de noviembre de 2006, el Comité tomó nota de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, había considerado, y la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario, había aprobado la propuesta de Acuerdo de cooperación entre la OMI y el Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia y asimismo tomó nota de la dedicación del ReCAAP en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en todo el mundo.

Notificación e investigación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

17.12 El Comité tomó nota de las propuestas de la Oficina Marítima Internacional (IMB) (MSC 84/17/3) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC) para dar una respuesta eficaz a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, entre otras cosas, mediante la asistencia en la implantación del Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques que se ha encargado a la ICC-IMB prestar a la comunidad marítima, junto con la responsabilidad de recibir y difundir informes sobre dichos actos.

17.13 El Comité también tomó nota de que tanto INTERTANKO (MSC 84/17/5) como BIMCO (MSC 84/17/6) apoyaban la propuesta de la ICC-IMB.

17.14 Tras agradecer su valiosa labor a la ICC-IMB y al Centro de notificación de actos de piratería de Kuala Lumpur, la mayoría de los delegados estimó que la jurisdicción sobre los actos de piratería (en alta mar) y robos a mano armada perpetrados contra los buques (dentro de la jurisdicción nacional) era responsabilidad de los Estados, por lo que alentarlos a que favorezcan a una entidad comercial, aunque no sea con fines de lucro, sería inapropiado y no se ajustaría al derecho internacional.

17.15 Tomando nota de que numerosas delegaciones y observadores apoyaban muchas de las demás propuestas de la ICC, el Comité pidió al grupo de redacción que tuviera en cuenta el documento MSC 84/17/3 al elaborar el mandato del grupo de trabajo por correspondencia. No obstante, el grupo de trabajo por correspondencia no deberá entablar debates sobre elementos que puedan menoscabar tales esfuerzos, incluidas las cuestiones relacionadas con los derechos soberanos, la jurisdicción y las responsabilidades de los Estados en virtud del derecho internacional.

Información estadística

17.16 El Comité recordó que, desde el MSC 77, los habituales informes mensuales y trimestrales sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se habían distribuido mediante la serie de circulares MSC.4/Circ. y que el informe anual correspondiente al año civil 2007, se había publicado con la signatura MSC.4/Circ.115.

17.17 El Comité recordó que, desde junio de 2001 y de conformidad con las instrucciones del MSC 74, las circulares MSC.4, en las que se informa sobre los actos de piratería y robos a mano armada, establecían una diferencia (en anexos separados) entre los actos de piratería y robos a mano armada "perpetrados" realmente y las tentativas.

17.18 Al examinar el documento MSC 84/17 (Secretaría) el Comité tomó nota de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, ocurridos en 2007 y notificados a la Organización, ascendía a 282, frente a los 241 del año anterior, lo que representa un aumento del 17% en comparación con las cifras de 2006.

17.19 El Comité observó que este aumento del 17% de actos de piratería y robos a mano armada notificados durante el periodo en examen, era causa de gran preocupación y podía atribuirse en gran medida al aumento de dichas actividades criminales en la región del noroeste de África, el Mar de Arabia y las costas de África occidental. El número total de sucesos notificados de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, ocurridos realmente o tentativas, desde 1984 hasta finales de marzo de 2008 ascendía a 4 569. Como se puso de relieve en anteriores periodos de sesiones del Comité, es preciso realizar un mayor esfuerzo para reducir esa amenaza.

17.20 El Comité también observó que durante el periodo que se está examinando (a saber, del 1 de enero al 31 de diciembre de 2007), se había revelado que las zonas más afectadas (es decir, un mínimo de cinco sucesos notificados) eran el Lejano Oriente, en particular el mar del sur de la China y el estrecho de Malaca; las costas oriental y occidental de África; el océano Índico, América del Sur y el mar de Arabia, y que la mayoría de los ataques o tentativas que se habían producido en todo el mundo se perpetraron en aguas territoriales, mientras los buques estaban anclados o en un puesto de atraque.

17.21 El Comité manifestó una gran preocupación por el hecho de que según muchos de los informes recibidos, grupos de 5 a 10 personas con armas blancas o armas de fuego habían atacado violentamente a la tripulación. De esa misma información se desprende que, durante el periodo en examen, 20 tripulantes habían sido asesinados, 153 habían sufrido asaltos y heridas; se había tomado rehenes a cerca de 190 y 2 tripulantes siguen desaparecidos. En total se habían secuestrado 16 buques.

17.22 El Comité concluyó instando, una vez más, a todos los Gobiernos y al sector, a que intensificaran y coordinaran sus esfuerzos para erradicar esos delitos.

17.23 El Comité tomó nota de que a pesar de numerosas peticiones en anteriores periodos de sesiones del Comité, la Secretaría aún recibía muy escasos informes de los Gobiernos Miembros sobre las medidas tomadas con respecto a los incidentes notificados, que habían ocurrido en sus aguas territoriales. El Comité reiteró la necesidad urgente de que todos los Gobiernos proporcionen a la Organización la información requerida.

Informe del Grupo de redacción

17.24 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 84/WP.11), el Comité acordó establecer un 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.992(22), coordinado por Dinamarca*, con el siguiente mandato:

- .1 al proponer enmiendas a las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y a la resolución A.922(22), el Grupo de trabajo por correspondencia debería:
 - .1 tener en cuenta las tendencias y prácticas actuales de los autores de tales actos y las medidas regionales de respuesta;
 - .2 tener en cuenta las medidas especiales para incrementar la protección marítima recogidas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP, instrumentos que la Organización adoptó con posterioridad a la adopción o revisión de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y la resolución A.922(22);
 - .3 examinar las propuestas de Dinamarca (MSC 84/17/4, anexo), la ITF (MSC 84/17/2) y la ICC (MSC 84/17/3) relativas específicamente a la revisión de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y la resolución A.922(22); y
 - .4 examinar la necesidad de orientaciones para la gente de mar, los pescadores y otros navegantes que sean blanco de ataques o disparos o sean secuestrados o tomados como rehenes por piratas o ladrones armados;
- .2 el Grupo de trabajo por correspondencia debería presentar un informe provisional ante el MSC 85 y someter su informe definitivo al examen del MSC 86; y

* **Coordinadora:**
Sra. Birgit Sølling Olsen
Directora de Política Marina
Autoridad Marítima de Dinamarca
Vermundsgade 38C
DK-2100 København Ø
Dinamarca
Teléfono: +45 39 17 45 08
Facsímil: +4539 17 44 13
Correo electrónico: bs@dma.dk

- .3 el Grupo de trabajo por correspondencia debería dedicarse a debatir las cuestiones que complementen los esfuerzos actuales, pero no elementos que puedan menoscabar tales esfuerzos, en particular cuestiones relacionadas con los derechos soberanos, la jurisdicción y las responsabilidades de los Estados en virtud del derecho internacional.

18 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES EN RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Generalidades

18.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 84/18 sobre las actividades relativas a la protección, la seguridad y la facilitación desarrolladas en 2007, así como sobre las previstas para 2008 en relación con el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2008-2009. La Secretaría le comunicó además información adicional sobre las actividades de cooperación técnica.

Seguridad de los transbordadores nacionales

18.2 El Comité recordó que, en su 82º periodo de sesiones, se le había comunicado que las continuas muertes en accidentes ocurridos en transbordadores nacionales habían llevado a la OMI a elaborar un plan de ocho fases relacionado con la seguridad de los transbordadores no regidos por los Convenios, y había invitado a INTERFERRY a sumarse a esa iniciativa. En enero de 2006, ambas organizaciones firmaron un Memorando de entendimiento haciendo constar oficialmente su propósito de contribuir a la mejora de la seguridad de los transbordadores nacionales no regidos por los Convenios, mediante la colaboración en el marco del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI (PICT).

18.3 El Comité recordó asimismo que, en su 83º periodo de sesiones, había tomado nota de que tras la celebración de la reunión del Grupo de trabajo en Bangladesh en diciembre de 2006, ambas organizaciones venían trabajando en la fase 5 del plan sobre la movilización de recursos para financiar el proyecto y de que se estaba preparando el primer proyecto piloto y que, una vez finalizado el documento correspondiente, el proyecto se pondría en marcha tan pronto como hubiera un compromiso firme de financiación por parte de los donantes.

18.4 El Comité tomó nota de la información facilitada del documento MSC 84/18 (Secretaría) de que tras la labor realizada por ambas organizaciones sobre la movilización de recursos, se llevó a cabo una misión de evaluación de las necesidades, financiada por el Reino Unido, para evaluar el estado de implantación de las reglas nacionales existentes en el sector y la Administración marítima. Se aprobaron modificaciones recomendadas con respecto a las reglas actuales, que el Gobierno de Bangladesh introducirá consiguientemente. Asimismo, tomó nota de que el establecimiento de una base de datos electrónica nacional para realizar un seguimiento de las normas de seguridad de la flota nacional estaba avanzando gracias a los fondos facilitados por el Gobierno de la República del Corea.

18.5 El Comité tomó nota asimismo de que en marzo de 2008 se llevó a cabo una misión de evaluación de las necesidades, financiada por Videotel, para reunir la información y el material destinados a elaborar los módulos de formación sobre aspectos específicos de la seguridad de los transbordadores. Asimismo, tomó nota de que, con los fondos provistos por la *National*

Oceanographic and Atmospheric Administration de los Estados Unidos, varios expertos pertenecientes a dicha entidad visitarán Bangladesh entre junio y julio de 2008 para ayudar al Departamento meteorológico de dicho país a elaborar y poner en funcionamiento un sistema de alerta, fácil de utilizar en condiciones meteorológicas desfavorables, destinado a los armadores y los capitanes de transbordadores.

18.6 El Comité elogió a los Estados Miembros y las organizaciones que han prestado asistencia en este proyecto e instó a los Gobiernos y al sector a contribuir a la financiación de los programas de cooperación técnica de la OMI, y pidió a la Secretaría que siga facilitando información actualizada al Comité.

PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI

18.7 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 84/18/1 (Secretaría) de que se habían traducido 34 cursos modelo al francés y 38 cursos modelo al español. De estos cursos modelo traducidos, 28 se han publicado en francés y 30 en español. El Comité pidió a la Secretaría que prosiga realizando un seguimiento y que facilite un informe actualizado al MSC 85.

13ª Asamblea General de Ministros de la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC)

18.8 El observador de la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC) informó al Comité de que los Estados Miembros de la OMAOC seguían fomentando sus esfuerzos para participar plenamente en las iniciativas de la OMI para combatir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en la subregión. Informó asimismo al Comité de que la 13ª Asamblea General de ministros de la OMAOC se celebrará en Dakar (Senegal), del 29 al 31 de julio de 2008, y examinará, entre otras cuestiones, un Memorando de entendimiento para la implantación de la red subregional de guardacostas de la OMAOC, con vistas a su adopción y firma, e invitó a todos los miembros a participar en dicha red.

Reunión subregional sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

18.9 La delegación de la República Unida de Tanzania manifestó su agradecimiento a la Organización por el apoyo y la asistencia prestados mediante actividades nacionales realizadas en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI, en particular, la reunión subregional sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el Océano Índico occidental, celebrada en Dar es Salaam (Tanzania), del 14 al 18 de abril de 2008.

19 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estado jurídico de los convenios

19.1 El Comité tomó nota de la información sobre 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, al 29 de febrero de 2008 (MSC 84/19 y MSC 84/INF.13), así como 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, es decir, las adhesiones de las Comoras al Convenio SUA 1988 y al Protocolo SUA de 1988 y de Sierra Leona al Protocolo SOLAS de 1978 y al Convenio de Formación para Pescadores de 1995; y la ratificación por España y las Islas Marshall del Convenio SUA 2005 y del Protocolo SUA de 2005.

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

19.2 El Comité recordó que el MSC 83 había examinado la lista general preparada por la Secretaría (MSC 82/18/1 y MSC 82/INF.12) 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.

19.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 83 había remitido el examen detallado de la lista que figura en el anexo del documento MSC 82/INF.12 a los subcomités pertinentes, para que identificasen los instrumentos que pudieran ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre la implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio.

19.4 Tras tomar nota de que, hasta la fecha, sólo el DE 51, el STW 39 y el COMSAR 12 habían informado de los resultados de su examen de los extractos pertinentes de la lista que figura en el anexo del documento MSC 82/INF.12, elaborada y actualizada por la Secretaría, el Comité decidió volver a examinar la cuestión en el MSC 86, cuando se disponga de los resultados del examen de esta cuestión por todos los subcomités.

Fechas de los contratos de construcción

19.5 El Comité examinó la propuesta formulada por la IACS (MSC 84/19/1), que también se había presentado al MEPC 57, de elaborar orientaciones, mediante una circular conjunta MSC-MEPC, sobre las fechas de los contratos de construcción para determinar la aplicación de las reglas pertinentes en el caso de contratos en los que se incluya una opción para la construcción de una serie de buques adicionales específicos.

19.6 Tras tomar nota de que el MEPC 57 había refrendado la propuesta formulada por la IACS y había invitado al Comité a que publicara la circular MSC-MEPC con la condición de que los buques adicionales se fueran a construir en el mismo astillero y con los mismos planos que los de la serie inicial (MSC 84/2/3, párrafo 5.3), el Comité pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de circular MSC-MEPC, teniendo en cuenta los resultados del MEPC 57, las aclaraciones facilitadas por la IACS al presentar el documento MSC 84/19/1 sobre el proceso que siguen sus miembros en lo que respecta a los contratos de construcción de buques nuevos en los que se incluya una opción para la construcción de buques adicionales, y las observaciones formuladas en el Pleno.

19.7 Tras examinar el texto del proyecto de circular elaborado por la Secretaría (MSC 84/WP.13), el Comité encargó al FSI 16 que profundizara en el examen del proyecto de circular MSC-MEPC y tuviera en cuenta los siguientes cambios propuestos:

- .1 las referencias en el texto a las distintas fechas deberían aparecer igual que en las reglas;

- .2 la palabra "astillero" debería incluirse entre corchetes, seguida de "[constructor del buque]"; y
- .3 debería añadirse el siguiente párrafo:

"Las series de enmiendas que contengan especificaciones sobre la fecha de construcción, la fecha de colocación de la quilla o la fecha de entrega deberían aplicarse como sigue:

- .1 si la fecha de contrato de un buque coincide con la fecha de contrato especificada en una serie de enmiendas, o es posterior a ella, se aplicará dicha serie de enmiendas;
- .2 sólo se aplicarán los criterios de colocación de la quilla en ausencia de un contrato, y si la fecha de colocación de la quilla coincide con la fecha de colocación de la quilla especificada en una serie de enmiendas, o es posterior a ella, se aplicará dicha serie de enmiendas;
y
- .3 con independencia de la fecha de contrato o colocación de la quilla, si la fecha de entrega de un buque coincide con la fecha de entrega especificada en una serie de enmiendas, o es posterior a ella, se aplicará dicha serie de enmiendas."

19.8 Se encargó al Subcomité FSI que ultimara la preparación del proyecto de circular de la serie MSC-MEPC.5 con miras a su aprobación en el MEPC 58 y en el MSC 85.

20 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

RELACIONES CON ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo

20.1 El Comité tomó nota (MSC 84/20) de que el Consejo había decidido:

- .1 otorgar el carácter consultivo:
 - .1 al Consejo Internacional de Fabricantes de Pintura y Tintas de Imprimir (IPPIC);
 - .2 al Fondo Internacional para la Protección de los Animales y Hábitat (IFAW), con carácter provisional, durante un máximo de dos años, transcurridos los cuales deberá volver a evaluarse la situación; y
 - .3 a la Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO), con carácter provisional, durante un máximo de dos años, transcurridos los cuales deberá volver a evaluarse la situación:

- .2 aplazar su decisión respecto de la solicitud para la obtención del carácter consultivo presentada por la Asociación Mundial de Enseñanza y Formación Marítimas (GlobalMET) al C 100, en espera de que el Comité de Cooperación Técnica la examine en su 58º periodo de sesiones en junio de 2008;
- .3 convertir en carácter consultivo pleno el carácter consultivo provisional concedido a la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA);
- .4 mantener el carácter consultivo del Instituto Iberoamericano del Derecho Marítimo (IIDM);
- .5 mantener el carácter consultivo de la Asociación Internacional de Abogados (IBA); y
- .6 acceder a la petición de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) de renunciar a su carácter consultivo y mantener su acceso privilegiado a los documentos de la OMI.

ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS (ACNUR)

20.2 El Comité, tras recordar su debate y la decisión que adoptó acerca de la propuesta formulada por Italia y España (MSC 84/22/5) en relación con el punto 22 del orden del día (Programa de trabajo), tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento MSC 84/20/1 y le pidió que lo mantuviera informado sobre nuevas reuniones de la iniciativa interorganismos de las Naciones Unidas sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar.

RESULTADOS DE LA 19ª REUNIÓN DE LAS PARTES EN EL PROTOCOLO DE MONTREAL

20.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 84/20/2) sobre:

- .1 la decisión adoptada por la 19ª reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal sobre la necesidad de adoptar todas las medidas necesarias para reducir la dependencia de los halones en el sector marítimo, teniendo en cuenta la menor disponibilidad de los halones para usos marinos y la aviación; y
- .2 la petición cursada a la OMI en el FP 52 para que preste su ayuda alentando a los Estados Miembros a recopilar información sobre el número de sistemas de halones, el número de buques equipados con ellos y la cantidad total de halones instalados en sus flotas mercantes, y que transmita esta información a la Secretaría del Ozono, con el fin de utilizarla para completar la tarea que le han encomendado las Partes en el Protocolo de Montreal.

20.4 El Comité tomó nota asimismo de que el MEPC 57 había acordado publicar una circular conjunta MSC-MEPC, que figura en el anexo del documento MSC 84/2/3, en la que se pide a los Gobiernos Miembros que recopilen datos sobre los halones para el sector marítimo y comuniquen esta información directamente a la Secretaría del Ozono (MSC 84/2/3).

20.5 A este respecto, el Comité tuvo en cuenta la observación de la Secretaría de que podría interpretarse equivocadamente que lo dispuesto en el párrafo 4 de la página introductoria de la circular conjunta mencionada, en el que se pide a los propietarios de buques, armadores, compañías navieras y a todas las demás entidades interesadas que adopten las medidas adecuadas para reducir su dependencia de los halones, significa que no podrían utilizarse halones para extinguir un incendio a bordo de un buque. Consiguientemente, el Comité, de acuerdo con la Secretaría, aprobó la circular MSC-MEPC.1/Circ.3: Disminución de la disponibilidad de los halones para usos marinos, tras añadir el siguiente párrafo nuevo:

"5 No obstante esta petición, los armadores de los buques construidos antes del 1 de octubre de 1994, que todavía pueden disponer de sistemas de halones, deberían utilizar tales sistemas para extinguir un incendio, si es necesario, a fin de preservar la seguridad del buque. Además, cuando se retire de un buque un sistema de halones, los halones almacenados deben trasladarse a una instalación de recepción de halones aprobada."

20.6 La delegación de Malta opinó que a pesar de la circular anterior, el sector necesitaba más información sobre la utilización de halones.

PROCESO ABIERTO DE CONSULTAS OFICIOSAS DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR: LABOR CENTRADA EN LA SEGURIDAD Y LA PROTECCIÓN MARÍTIMAS

20.7 El Comité recordó que el MSC 83 había tomado nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 83/23/2) de que:

- .1 atendiendo a las instrucciones del Comité, la Secretaría había seguido de cerca las novedades en el marco del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (el Proceso de consulta) y había presentado los informes oportunos en periodos de sesiones anteriores del Comité;
- .2 la Asamblea General de las Naciones Unidas había decidido, en su resolución 61/222 del 20 de diciembre de 2006, que las deliberaciones de la novena reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar de 2008 se centre en el tema de "La protección y seguridad marítimas"; y
- .3 la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS) de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas ya se había puesto en contacto con la Secretaría mediante una carta en la que se invitaba a presentar información sobre el tema en el que se centrará la novena reunión del proceso de consultas "La protección y seguridad marítimas", a fin de incluir tal información en el informe del año próximo y, en particular, de facilitar información para noviembre de 2007 sobre:
 - .1 actividades en curso en la esfera de la seguridad y la protección marítimas; y
 - .2 cuestiones en las que pueda ser necesario profundizar y recomendaciones propuestas, en particular en relación con las cuestiones en las que la coordinación y la cooperación intergubernamental podría mejorarse,

y había invitado a los Gobiernos Miembros a que se pusieran en contacto con sus representantes pertinentes a nivel nacional ante las Naciones Unidas para pedirles que participaran en el proceso de consultas de las Naciones Unidas. El MSC 83 había encargado también a la Secretaría que le mantuviera informado de las novedades al respecto.

20.8 En este contexto, el Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 84/INF.2) en un documento de la OMI presentado a la oficina de DOALOS, para que lo examinara el Proceso de consultas.

20.9 El Comité tomó nota asimismo de la información general actualizada sobre el programa de actividades para la novena reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar que se celebrará del 23 al 27 de junio de 2008 en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York y pidió a la Secretaría que mantuviera informado al Comité de las novedades al respecto.

20.10 El Comité tomó nota asimismo de que la Secretaría había asistido a la reunión preparatoria que tuvo lugar recientemente en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York el 18 de marzo de 2008.

20.11 La delegación de los Países Bajos agradeció el planteamiento activo de la Secretaría y opinó que debería hacerse todo lo posible para poner de relieve los logros de la Organización.

21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Enmiendas a las Directrices del Comité

21.1 El Comité recordó que el MSC 83, tras examinar las recomendaciones de la reunión de los Presidentes correspondiente a 2007 (MSC 83/WP.10), había acordado lo siguiente:

- .1 las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no debían celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de comités o subcomités;
- .2 si se constituían subgrupos de un grupo de trabajo, éstos deberían reunirse fuera de las horas normales de trabajo; y
- .3 ampliar el plazo para la presentación de documentos informativos voluminosos, que podrían presentarse hasta nueve semanas antes de la reunión, en lugar de 13, si se enviaban en formato electrónico, y enmendar en consecuencia las Directrices de los Comités.

21.2 El Comité tomó nota de que, atendiendo a la petición del MSC 83, la Secretaría había preparado un proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité (MSC 84/21, anexo), en el que se reflejaban las decisiones pertinentes adoptadas por el MSC 83 (véase el párrafo 21.1 *supra*) y se incluía también el formato normalizado revisado para los documentos de la OMI (Circular N° 2831), y de que este proyecto de enmiendas también se había presentado al MEPC 57 (MEPC 57/WP.4) para su examen.

21.3 El Comité tomó nota también (MSC 84/2/3, párrafo 17) de que el MEPC 57 había examinado el informe de la reunión de los Presidentes correspondiente a 2007 y, tras coincidir con las decisiones del MSC 83, había aprobado el proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité. El MEPC pidió a la Secretaría que, una vez que el MSC 84 hubiera aprobado el proyecto de enmiendas a las Directrices, preparara un texto revisado de las Directrices en el que se incorporaran las enmiendas para su publicación como nueva circular MSC-MEPC, en sustitución de la circular MSC-MEPC.1/Circ.1.

21.4 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas (MSC 84/21, anexo) y pidió a la Secretaría que preparara y distribuyera las Directrices del Comité revisadas mediante la circular MSC-MEPC.1/Circ.2, que incorporará las enmiendas aprobadas y sustituirá a las Directrices existentes.

Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel

21.5 El Comité tomó nota (MSC 84/21, párrafos 6 y 7) de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que elaborara unas directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel, que se someterían al examen del Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización, con objeto de que el Consejo las ultimara y las aprobara en su 101º de sesiones, que se celebrará en noviembre de 2008. Asimismo, tomó nota de que en el 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, se había pedido al Comité que examinara y revisara sus Directrices sobre organización y método de trabajo a la luz de las directrices que elaborará el Consejo.

Informe de la reunión de los Presidentes correspondiente a 2008

21.6 Se informó al Comité de que el sábado 10 de mayo de 2008 se había celebrado una reunión de los Presidentes de los comités y subcomités y de que el informe relativo a la misma figuraba en el documento MSC 84/WP.10. Al respecto, el Comité tomó nota de que la reunión de los Presidentes había abordado las cuestiones relacionadas con el Plan estratégico de la Organización y el Plan de acción de alto nivel (MSC 84/22/20), la reducción de las semanas de reunión (MSC 84/22/1, párrafo 3.1) y el número de grupos de las reuniones (MSC 84/2/3, párrafo 18). El Comité examinó la parte del informe de la reunión de los Presidentes relativa a la cuestión del número de grupos de las reuniones (MSC 84/WP.10, párrafos 27 a 30) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes. Las otras cuestiones mencionadas se examinaron en el marco del punto 22 del orden del día (Programa de trabajo).

Número de reuniones de grupos

21.7 El Comité tomó nota (MSC 84/2/3, párrafo 18) de que, en el MEPC 57, la delegación de las Bahamas, respaldada por varias delegaciones, había manifestado que le preocupaba que no se cumplieran las Directrices del Comité y que el número creciente de grupos de trabajo, de redacción, técnicos y de grupos de trabajo por correspondencia, además de las reuniones interperiodos, condujera a la asignación de unos plazos y unas prioridades poco realistas con respecto a los puntos del programa de trabajo, además de agotar los recursos de los Gobiernos Miembros, particularmente los de los países en desarrollo y los países menos adelantados, así como los de la Secretaría. Siguiendo la recomendación formulada por esta delegación de que en la próxima reunión de los Presidentes debería examinarse la manera de resolver estas cuestiones,

el Presidente del MEPC había garantizado al MEPC 57 que dichas cuestiones se examinarían en la reunión de los Presidentes, que se celebraría durante el MSC 84.

21.8 El Comité recordó que la delegación de las Bahamas ya había planteado esta misma cuestión en el MEPC 56 y la ICS en una carta dirigida al Presidente del MSC, y que la cuestión se había examinado en la reunión de Presidentes celebrada en 2007 durante el MSC 83. En este contexto, el MSC 83 había reconocido que las inquietudes planteadas por la delegación de las Bahamas y la ICS no eran problemas nuevos, especialmente en el caso del MEPC en los últimos años, y había acordado que deberían cumplirse estrictamente las Directrices de los Comités. Al mismo tiempo, se reconoció que en algunas circunstancias era necesaria cierta flexibilidad.

21.9 El Comité tomó nota de que en la reunión de los Presidentes se habían reiterado las recomendaciones formuladas en la última reunión, con las cuales estuvieron de acuerdo el MSC 83 y el MEPC 57, a saber:

- .1 las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no debían celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de los comités o subcomités; y
- .2 si se constituyen subgrupos dentro de un grupo de trabajo, éstos deberían reunirse fuera de las horas normales de trabajo.

21.10 El Comité tomó nota también de la recomendación formulada en la reunión de que el procedimiento de organización del orden del día especificado en las Directrices del Comité debería cumplirse estrictamente, ya que ello reducirá la necesidad de constituir varios grupos en una reunión dada, así como de celebrar reuniones interperiodos.

Examen de las Directrices de los Comités

21.11 El Comité tomó nota de que en la reunión de los Presidentes se había decidido examinar las Directrices de los Comités en la próxima reunión en el contexto de la organización del programa de trabajo de acuerdo con el Plan estratégico y los resultados previstos (véase el párrafo 22.82).

22 PROGRAMA DE TRABAJO

NUEVOS PUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

GENERALIDADES

22.1 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 habían reunido desde la celebración del MSC 83 (MSC 84/22, MSC 84/22/Add.1 y MSC 84/22/Add.2), las diversas propuestas de Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales de incluir nuevos puntos en los programas de trabajo presentadas en este periodo de sesiones, la evaluación provisional 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 84/WP.1), así como las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, tras lo cual el Comité adoptó las medidas indicadas a continuación.

22.2 El Comité recordó que, en relación con su método de trabajo para examinar las propuestas de inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo, había acordado en su 78º periodo de sesiones que, al examinar dichas propuestas, el objetivo del Comité era decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros y de conformidad con lo dispuesto en 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 nuevo punto 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 oportunas.

22.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 57 había aprobado los programas de trabajo de los subcomités BLG y FSI, así como los órdenes del día provisionales del BLG 13 y el FSI 16, y los puntos relacionados con el medio ambiente de los programas de trabajo de otros subcomités.

22.4 Antes de que el Comité llevara a cabo su evaluación de la propuesta de nuevos puntos de trabajo presentados al periodo de sesiones, la delegación de los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó su preocupación por el hecho de que algunas propuestas de nuevos puntos no incluyeran una referencia clara a los resultados previstos recogidos en la resolución A.990(25), que está vinculada al presupuesto de la Organización, ni indicaran la conveniencia de definir nuevos resultados previstos, por lo que, en opinión de esta delegación, deberían considerarse los aspectos presupuestarios de los puntos propuestos para el presente bienio, teniendo también en cuenta las repercusiones que tales propuestas de puntos de trabajo podrían tener en el volumen de trabajo existente de los subcomités en cuestión (véase también el párrafo 22.74).

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

Resultados del MEPC 57

22.5 El Comité tomó nota de que el MEPC 57 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité BLG y en el orden del día provisional del BLG 13 dos puntos de alta prioridad titulados "Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x" y "Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico", fijando en 2010 el plazo previsto para la ultimación de ambos puntos.

Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos

22.6 El Comité recordó que, tras haber examinado el documento MSC 84/22/7 (Alemania, Finlandia y Francia) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité FP, había acordado que el Subcomité debería colaborar respecto de esta cuestión según fuera necesario si lo solicitaba el Subcomité FP (véase también el párrafo 22.16).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 13

22.7 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21. Se pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

22.8 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 13, que figura en el anexo 22 y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

SUBCOMITÉ DE MERCANCIAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)

Documentación aplicable a las mercancías peligrosas transportadas en bultos

22.9 Tras examinar el documento MSC 84/22/11 (Estados Unidos), en el que se propone someter a examen las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos y, de ser necesario, elaborar enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS y a las disposiciones del Código IMDG relacionadas con dicha documentación para eliminar ambigüedades e incoherencias en la documentación con el objeto de facilitar el transporte eficiente y en condiciones de seguridad de las mercancías peligrosas transportadas en bultos por mar, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 13 un punto de baja prioridad titulado "Examen de las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos", dando de plazo para su ultimación hasta 2009.

Eficacia del Programa de inspección de contenedores

22.10 El Comité examinó el documento MSC 84/22/15 (República de Corea), en el que se propone examinar la eficacia del Programa de inspección de contenedores a fin de alentar a los Gobiernos Miembros a que presenten informes de dicho programa y a que elaboren estrategias que permitan aprovechar al máximo la información presentada de conformidad con la circular MSC/Circ.1209 sobre los programas de inspección de contenedores a fin de lograr una reducción del número de sucesos marítimos relacionados con mercancías peligrosas. El Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DSC un punto de baja prioridad titulado "Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones.

Baliza de contenedor de mercancías peligrosas

22.11 Tras examinar el documento MSC 84/22/19 (Egipto), en el que se propone instalar una baliza en cada contenedor a fin de facilitar la búsqueda y recuperación de contenedores perdidos que transportan mercancías peligrosas en caso de que caigan al mar, el Comité no aprobó la propuesta.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 13

22.12 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21. En este contexto, el Comité tomó nota del documento MSC 84/22/3, en el que se apoya la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité de un punto titulado "Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972".

22.13 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 13, que figura en el anexo 22.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)**Buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje**

22.14 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 84/22/8 (Reino Unido) y MSC 84/22/24 (CLIA) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones, y que había asignado la tarea de coordinador al Subcomité DE (véase también el párrafo 22.51).

Implantación uniforme de las reglas II-1/8-1, II-2/21 y II-2/22 del Convenio SOLAS

22.15 Tras examinar el documento MSC 84/22/2 (Italia), en el que se propone elaborar notas explicativas de las recientemente adoptadas enmiendas al Convenio SOLAS en relación con el concepto de regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje a fin de asegurar la implantación uniforme de las reglas II-1/8-1, II-2/21 y II-2/22 del Convenio SOLAS, y el documento MSC 84/INF.3, que contiene información adicional sobre la labor que ya ha llevado a cabo el sector naviero a fin de lograr la aplicación uniforme de las prescripciones mencionadas, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP y el orden del día provisional del FP 53, un punto de alta prioridad titulado "Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad", dando de plazo para su ultimación hasta 2010, en colaboración con los Subcomités DE y SLF, según sea necesario y cuando lo solicite el Subcomité FP.

Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos

22.16 El Comité examinó el documento MSC 84/22/7 (Alemania, Finlandia y Francia), en el que se propone ampliar el alcance del punto de alta prioridad existente sobre los "Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco", a fin de poder incluir en este punto los medios para evitar explosiones en los espacios del doble casco de los petroleros de doble casco tras la detección de gases de hidrocarburos, y, tras tomar nota de las opiniones de los observadores de la ICS, INTERTANKO y OCIMF en el sentido de que el capitán debería adoptar una decisión sobre las medidas que han de adoptarse en tales circunstancias y de que existen directrices del sector en las que ya se aborda debidamente la cuestión (concretamente la ISGOTT), acordó ampliar el punto de alta prioridad existente titulado "Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco" en el programa de trabajo del Subcomité FP a fin de abarcar también los medios para evitar explosiones en los espacios del doble casco de los petroleros tras la detección de gases, en colaboración con el Subcomité BLG, según sea necesario, y conforme lo solicite el Subcomité FP, y prorrogó el plazo de ultimación del punto ampliado hasta 2010.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 53

22.17 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21.

22.18 El Comité aprobó el orden del día provisional del FP 53, que figura en el anexo 22.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

Seguridad de las personas rescatadas en la mar

22.19 El Comité examinó el documento MSC 84/22/9 (España e Italia), en el que se propone examinar la situación que enfrentan las tripulaciones de los buques que rescatan a personas en el mar, con miras a encontrar una solución satisfactoria para los buques y disponer los medios adecuados para las personas rescatadas en el mar, a fin de asegurarse de que éstos son desembarcados en un lugar seguro en un plazo de tiempo razonable y tomó nota de que el Comité de Facilitación tiene un grupo de trabajo por correspondencia que trata las cuestiones relacionadas con el desembarco de las personas rescatadas en el mar, cuyos resultados se examinarán en el FAL 35.

22.20 Tras acordar desde el principio que el nuevo punto del programa de trabajo propuesto reunía los criterios establecidos en las Directrices para la aprobación de dichos puntos, el Comité dudaba sobre qué órgano debería asumir la responsabilidad principal del trabajo que se emprendería.

22.21 La delegación de Malta, apoyada por varias delegaciones, mantenía la firme opinión de que el asunto deberían considerarlo el Subcomité COMSAR o el Comité de Facilitación, y no el Subcomité FSI, puesto que los anteriores tenían la capacidad técnica necesaria para abordar los complejos asuntos de que trataba, teniendo en cuenta que esta cuestión se centra principalmente en la búsqueda y el salvamento.

22.22 Las delegaciones de España e Italia, apoyadas por otras delegaciones, estimaban que la cuestión debería abordarla el Subcomité FSI, puesto que la labor estaba relacionada con la implantación de las enmiendas pertinentes a los Convenios SOLAS y SAR y, en particular, con las Directrices conexas, que figuran en la resolución MSC.167(78).

22.23 De las delegaciones que tomaron la palabra a este respecto, muchas de ellas, si bien estaban de acuerdo con la propuesta de un nuevo punto para el programa de trabajo y coincidían en que era una cuestión de suma importancia, no especificaron el órgano de la OMI apropiado para tratar el asunto, aparte de manifestar que la Organización debería ocuparse de ello.

22.24 Otras delegaciones manifestaron prudencia al tratar una cuestión tal delicada, e hicieron referencia al hecho de que las enmiendas al Convenio sólo entraron en vigor en julio de 2006, como resultado de un compromiso también extremadamente delicado, que se logró durante el MSC 78 después de mantener debates al respecto durante varios años.

22.25 Tras las deliberaciones, y habiendo tomado nota de que el Subcomité COMSAR contaba con la pericia necesaria para considerar medidas sobre la seguridad de las personas rescatadas en el mar y de que se había encargado de elaborar las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, el Comité acordó incluir, en los programas de trabajo de los subcomités COMSAR y FSI, un punto con alto grado de prioridad, sobre "Medidas para proteger la seguridad de las personas rescatadas en el mar" asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, e incluyó dicho punto en los órdenes del día provisionales del COMSAR 13 y el FSI 17. Por razones de orden práctico, decidió encargar al Subcomité COMSAR que examinara el nuevo punto en primera instancia y continuara trabajando en colaboración con el Subcomité FSI, a fin de avanzar lo suficiente para poder ultimarlos dentro de los plazos previstos.

Disposiciones para las inspecciones de la obra viva de los buques de pasaje

22.26 El Comité examinó el documento MSC 84/22/10 (Bahamas), en el que se propone elaborar directrices para garantizar que las Administraciones que permiten que se realicen inspecciones del exterior de la obra viva de los buques de pasaje (distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado) con el buque a flote, en lugar de en dique seco, apliquen un criterio técnico sólido. El Comité incluyó el punto pertinente en el programa de trabajo del Subcomité DE, y acordó encargar al Subcomité FSI que elaborara las enmiendas apropiadas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.997(25)) a fin de describir la posibilidad de introducir disposiciones alternativas según las cuales podría sustituirse una inspección de la obra viva en dique seco por una inspección con el buque a flote (véase también el párrafo 22.52).

Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas

22.27 El Comité examinó el documento MSC 84/22/13 (Alemania y otros), en el que se propone elaborar un código para las organizaciones reconocidas a fin de ayudar a las Administraciones a cumplir sus responsabilidades respecto del reconocimiento, la autorización y la supervisión de sus organizaciones reconocidas; recopilar todas las prescripciones aplicables a los organizaciones reconocidas en un solo instrumento de carácter obligatorio de la OMI; y enmendar el marco jurídico aplicable existente a fin de garantizar que las organizaciones reconocidas son objeto de auditorías apropiadas, llevadas a cabo por auditores cualificados e independientes respecto del código. La delegación de las Islas Cook recordó al Comité que la Organización ya había elaborado el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que incluye todos los elementos necesarios para garantizar que se siguen procedimientos adecuados con respecto a la relación entre un Estado de abanderamiento y sus organizaciones reconocidas. Por consiguiente, dicha delegación, con el apoyo de otras, puso en duda que fuera necesario elaborar otro código. No obstante, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité FSI un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones, y encargó al Subcomité FSI que incluyera este punto en el orden del día provisional del FSI 17.

22.28 Tomando nota de la decisión anterior, la delegación de Panamá manifestó que la propuesta de nuevo punto para el programa de trabajo no demostraba una necesidad imperiosa, puesto que la OMI ya contaba con orientaciones adecuadas a ese respecto. El texto completo de la declaración se reproduce en el anexo 23.

22.29 La delegación de Saint Kitts y Nevis observó que muchas delegaciones habían declarado que, habida cuenta de los instrumentos ya existentes, tanto de carácter obligatorio como no obligatorio, no era necesario incluir este punto en el programa de trabajo, y que muchas delegaciones también habían puesto de relieve la falta de claridad de la propuesta. Dicha delegación señaló que, en virtud de los distintos convenios, la responsabilidad de verificar la exactitud de los certificados expedidos incumbe a la Administración. Por ello, la Administración tiene el derecho y el deber de supervisar a las organizaciones reconocidas que haya nombrado.

Examen del Compendio de informes resumidos de auditoría

22.30 Tras tomar nota de que la A 25 había pedido (MSC 84/2/2, párrafo 6) al MSC y al MEPC que examinaran el Compendio de informes resumidos de auditoría (A 25/8/2) y que informaran al Consejo oportunamente de los resultados de su examen, y de que el MEPC 57, atendiendo a la solicitud de la Asamblea, había transmitido el documento A 25/8/2 al Subcomité FSI para que éste lo examinara y presentara un informe al MEPC, el Comité acordó también encargar al Subcomité FSI que examinara la parte del informe resumido de auditoría relacionada con la competencia del Comité y que presentara un informe al MSC 86 a fin de que el Comité pueda informar al Consejo, según proceda.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 16

22.31 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21. Se pidió a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

22.32 El Comité aprobó el orden del día provisional del FSI 16, que figura en el anexo 22, y pidió a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

22.33 Tras observar, en el transcurso de las deliberaciones sobre los nuevos puntos del programa de trabajo, algunas ambigüedades potenciales con respecto a la especialización del Subcomité FSI y la confusión basada en el nombre de tal órgano, el Presidente del Subcomité FSI recordó que, de conformidad con el mandato acordado para el Subcomité (MSC 80/20), éste se ocupa para examinar las cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos de la OMI por parte de los Estados en la capacidad que les corresponde como Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños, la elaboración de instrumentos que requieren conocimientos técnicos especializados, como se demuestra por los resultados de su labor.

22.34 En ese sentido, el Presidente del Subcomité FSI, con el apoyo de los Presidentes de otros subcomités que intervinieron en la cuestión, invitó a los Estados Miembros a continuar facilitando un nivel adecuado de conocimientos técnicos especializados en las delegaciones que envían a los Subcomités, con arreglo a los programas de trabajo.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

Buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje

22.35 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 84/22/8 (Reino Unido) y MSC 84/22/24 (CLIA) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de directrices sobre las disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones, y había asignado al Subcomité DE la tarea de coordinador (véase también el párrafo 22.51).

Rescate de personas en el mar

22.36 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 84/22/9 (España e Italia) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité FSI, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 13 un punto de alta prioridad titulado "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en la mar", dando de plazo para su ultimación hasta 2010, y encargó a los subcomités indicados que tuvieran en cuenta la labor que está realizando el Subcomité FAL, según proceda (véase también el párrafo 22.25).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 13

22.37 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21.

22.38 El Comité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 13, que figura en el anexo 22.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)**Examen de los principios para el establecimiento de la dotación de seguridad de los buques: Disposiciones obligatorias del Convenio SOLAS**

22.39 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 84/22/22 (Reino Unido) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité STW, había acordado que el Subcomité debería cooperar respecto de esta cuestión según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité STW (véase también el párrafo 22.68).

Buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje

22.40 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 84/22/8 (Reino Unido) y MSC 84/22/24 (CLIA) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones, y asignó al Subcomité DE la tarea de coordinador (véase también el párrafo 22.51).

Zonas de seguridad alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva (ZEE)

22.41 El Comité examinó el documento MSC 84/22/4 (Brasil y Estados Unidos), en el que se propone elaborar directrices detalladas para examinar las solicitudes de designación de zonas de seguridad alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las zonas económicas exclusivas y en el que se presenta un ejemplo de dichas directrices, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV un punto de alta prioridad titulado "Directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la zona económica exclusiva", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones.

22.42 A este respecto, el Comité tomó nota de las opiniones de varias delegaciones de que deberían considerarse otras cuestiones (por ejemplo, las zonas de seguridad alrededor de los parques eólicos mar adentro, las zonas de notificación, etc.), en relación con este nuevo punto del programa de trabajo, y encargó al Subcomité que tuviese en cuenta estas opiniones.

Registradores de datos de la travesía

22.43 El Comité examinó los documentos MSC 84/22/17 y MSC 84/22/18 (Egipto), en los que se propone examinar, bajo el punto existente, titulado "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S":

- .1 en el contexto de los fallos del RDT, la posibilidad de definir los elementos básicos de la conexión de datos del RDT, permitir un periodo para las reparaciones de los elementos conectados al RDT e incrementar la flexibilidad, a fin de reducir las detenciones de buques en caso de fallo del RDT; y
- .2 en el contexto del amarre de las cápsulas flotantes, la necesidad de amarrar una cápsula flotante a una fija, reduciendo así al mínimo el tiempo y los riesgos que entraña la búsqueda de la cápsula y reduciendo asimismo los costos de búsqueda y salvamento.

22.44 Tras debatir esta cuestión, el Comité acordó ampliar el punto existente del programa de trabajo del Subcomité NAV titulado "Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S" para examinar la propuesta recogida en el documento MSC 84/22/18, y aumentó el número de periodos de sesiones necesarios para ultimar este punto a tres periodos de sesiones, tras haber decidido que en la propuesta de nuevo punto que figuraba en el documento MSC 84/22/17 no se había demostrado que había una necesidad imperiosa de incluirlo en el programa de trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en las Directrices.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 54

22.45 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21.

22.46 El Comité aprobó el orden del día provisional del NAV 54, que figura en el anexo 22.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

Implantación uniforme de las reglas II-1/8-1, II-2/21 y II-2/22 del Convenio SOLAS

22.47 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 84/22/2 (Italia) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité FP, había acordado que el Subcomité debería cooperar respecto de esta cuestión según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité FP (véase también el párrafo 22.15).

Comportamiento térmico de los trajes de inmersión

22.48 El Comité examinó el documento MSC 84/22/5 (Japón), en el que se propone enmendar las prescripciones del Código IDS y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento en relación con la evaluación del comportamiento térmico de los trajes de inmersión, con miras a introducir un nuevo método de prueba basado en el concepto de

"dispositivo de prueba de referencia", y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Comportamiento térmico de los trajes de inmersión", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones.

Rectificación de las prescripciones sobre los dispositivos de salvamento

22.49 El Comité examinó el documento MSC 84/22/6 (Japón), en el que se propone rectificar ciertos errores e incoherencias que aparecen en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, enmendada por las resoluciones MSC.200(80) y MSC.226(82), y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones.

Buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje

22.50 El Comité examinó el documento MSC 84/22/8 (Reino Unido), en el que se propone elaborar disposiciones para el proyecto, equipo y la operación de buques auxiliares que transportan pasajeros y tripulantes entre los buques de pasaje y tierra, a fin de adoptar un enfoque uniforme, junto con el documento MSC 84/22/24 (CLIA), en el cual la CLIA señaló que sus miembros vienen llevando a cabo todos los años, sin incidentes de gravedad, numerosas operaciones con buques auxiliares que han transportado decenas de miles de pasajeros y que, en consecuencia, la CLIA no podía apoyar la propuesta del Reino Unido sin recibir detalles de siniestros de buques auxiliares ni concretar el alcance de la labor que se prevé realizar, teniendo en cuenta que dicha propuesta podría tener como resultado la introducción de reglamentación demasiado estricta para operaciones que actualmente se realizan en condiciones de seguridad.

22.51 Tras debatir la cuestión, el Comité acordó incluir en los programas de trabajo de los subcomités DE, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serán necesarios tres periodos de sesiones, y asignó la tarea de coordinador al Subcomité DE.

Disposiciones para las inspecciones de la obra viva de los buques de pasaje

22.52 El Comité examinó el documento MSC 84/22/10 (Bahamas), en el que se propone la elaboración de directrices a fin de garantizar que las Administraciones que permiten que se realicen inspecciones del exterior de la obra viva de sus buques de pasaje (distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado) con el buque a flote, en lugar de en dique seco, apliquen un criterio técnico sólido. El fin último sería enmendar las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.997(25)) a fin de describir la posibilidad de introducir disposiciones alternativas según las cuales se podría sustituir una inspección del exterior de la obra viva en dique seco por una inspección con el buque a flote. El Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones alternativas para la inspección del exterior de la obra viva de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado", para cuya ultimación será necesario un periodo de sesiones (véase también el párrafo 22.26).

Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el DE 51

22.53 Tras examinar la propuesta del DE 51 de incluir un nuevo punto titulado "Definición del término 'granelero'" en el programa de trabajo del Subcomité, el Comité recordó que esta cuestión ya se había tratado bajo el punto 11 del orden del día (Proyecto y equipo del buque) (véanse los párrafos 11.24 a 11.30).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 52

22.54 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21.

22.55 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 52, que figura en el anexo 22.

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

Implantación uniforme de las reglas II-1/8-1, II-2/21 y II-2/22 del Convenio SOLAS

22.56 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 84/22/2 (Italia) en el marco del programa de trabajo del Subcomité FP, había acordado que el Subcomité debería cooperar respecto de esta cuestión según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité FP (véase también el párrafo 22.15).

Buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje

22.57 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 84/22/8 (Reino Unido) y MSC 84/22/24 (CLIA) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serán necesarios tres periodos de sesiones, y había asignado la tarea de coordinador al Subcomité DE (véase también el párrafo 22.51).

Prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

22.58 El Comité examinó el documento MSC 84/22/12 (Alemania y otros), en el que se propone examinar las prescripciones de estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS revisado, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2009, a fin de tratar cabalmente en estas prescripciones la cuestión del agua en cubierta, que es un problema de seguridad, en particular para los buques de pasaje de transbordo rodado, y el documento MSC 84/22/23 (CESA), en el cual, si bien CESA apoya en términos generales la propuesta de someter a revisión las prescripciones de estabilidad aplicables a los buques de pasaje del transbordo rodado, señala que no sería adecuado utilizar de manera conjunta el capítulo II-1 del Convenio SOLAS revisado y el Acuerdo de Estocolmo, dado que éstos se basan en conceptos distintos, y opinó de que dicha decisión solamente podría adoptarse una vez que se dispusiera de los fundamentos técnicos de la propuesta, e indicó que el alcance del examen también debería incluir un análisis de la compatibilidad entre las prescripciones sobre estabilidad con avería del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS y otras normas que siguen rigiendo el proyecto de los buques de pasaje de transbordo rodado.

22.59 Tras el debate, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF un punto de alta prioridad titulado "Reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones, y encomendó al SLF 51 que hiciera un examen preliminar de este punto y que lo incluyera en el orden del día provisional del SLF 52. A este respecto, se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que presentaran estudios sobre este tema al SLF 52.

Elaboración de un proyecto de acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993

22.60 El Comité examinó el documento MSC 84/22/21 (Islandia), en el que se propone elaborar un proyecto de acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 a fin de facilitar y expeditar la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993 lo más pronto posible, como se declara en la resolución A.1003(25), con miras a determinar las modificaciones que sería necesario introducir al Protocolo de 1993 a fin de hacer que sea aceptable para el número de Gobiernos prescrito para lograr su entrada en vigor en poco tiempo. El Comité también examinó el documento MSC 84/22/16 (Secretaría), en el cual se resumen los resultados de la reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas (Grupo mixto de trabajo), y los resultados del MSC 83 y la A 25, teniendo en cuenta las conclusiones del Seminario regional sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, celebrado en Beijing, y el estudio llevado a cabo por un consultor para la OMI respecto de las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo, en el cual se invitó al Comité a que examinara la posibilidad de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité a fin de examinar las opciones posibles para facilitar y expeditar la entrada en vigor del Protocolo lo más pronto posible.

22.61 El Comité examinó esta cuestión y tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo había examinado una propuesta del consultor de adoptar un nuevo Protocolo y, respecto de la revisión de las disposiciones del Protocolo, dos opciones para lograrlo, es decir, una declaración de entendimiento a fin de suspender la aplicación de las disposiciones del Protocolo y un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo y recomendar que la OMI, en colaboración con la FAO, estudie las opciones y, en particular, la posibilidad de elaborar un proyecto de acuerdo relativo a la implantación del Protocolo. A tal respecto, el Comité recordó que el MSC 83 había estado de acuerdo con las recomendaciones del Grupo mixto de trabajo.

22.62 Tras debatir esta cuestión, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993", asignando dos periodos de sesiones para la ultimación de este punto, en colaboración con otros subcomités pertinentes, según sea necesario, y cuando lo solicite el Subcomité SLF, y encomendó al SLF 51 que llevara a cabo un estudio preliminar de este punto y que lo incluyera en el orden del día provisional del SLF 52.

Resultados del MEPC 57

22.63 Comité tomó nota de que el MEPC 57, al examinar los documentos MEPC 57/20 y MEPC 57/INF.18, que tratan de las repercusiones que tienen las pequeñas embarcaciones de recreo y de pesca en el medio marino y las posibles medidas que puede adoptar la OMI, había invitado al Comité a que examinara, en el contexto de la labor sobre la seguridad de los buques pesqueros, la posibilidad de añadir el tema de la reducción de la descarga de hidrocarburos en el programa de trabajo y, tras el debate, acordó remitir los documentos al Subcomité y encargarle que examinara esta cuestión y asesorara al Comité según estimara oportuno.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 51

22.64 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21.

22.65 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 51, que figura en el anexo 22.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

Buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje

22.66 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 84/22/8 (Reino Unido) y MSC 84/22/24 (CLIA) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de baja prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación serán necesarios tres periodos de sesiones, y asignó al Subcomité DE la tarea de coordinador (véase también el párrafo 22.51)

Procedimientos modelo para la ejecución de las medidas de emergencia a bordo

22.67 Tras examinar el documento MSC 84/22/14 (República de Corea), en el que se propone la elaboración de un procedimiento modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo a fin de normalizar los ejercicios de emergencia para la tripulación en caso de emergencia marítima a bordo y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto por parte de los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de baja prioridad titulado "Elaboración de un procedimiento modelo para la ejecución de las medidas de emergencia a bordo", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones.

Examen de los principios para el establecimiento de la dotación de seguridad de los buques: Disposiciones obligatorias del Convenio SOLAS

22.68 El Comité examinó el documento MSC 84/22/22 (Reino Unido), en el que se propone someter a revisión la regla V/14 del Convenio SOLAS con miras a conferir carácter obligatorio al proceso formal para la determinación de la dotación de seguridad de los buques, con el objeto de normalizar los procesos para determinar la dotación de seguridad, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 40 un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad", fijando en 2010 el plazo para la ultimación, en colaboración con el Subcomité NAV, según sea necesario, y según lo solicite el Subcomité STW.

22.69 Al tomar nota de la decisión anterior, varias delegaciones opinaron que en la propuesta de nuevo punto del programa de trabajo no se demostraba una necesidad imperiosa, dado que el Subcomité STW estaba aún examinando las cuestiones relacionadas con la dotación de seguridad.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del STW 40

22.70 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 21.

22.71 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 40, que figura en el anexo 22.

SEGUIMIENTO DEL VIGÉSIMO QUINTO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA***GENERALIDADES***

22.72 Tras examinar los resultados del vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 84/22/1 y MSC 84/22/20), y las medidas que había solicitado el Comité, el Comité adoptó las siguientes decisiones que se reseñan a continuación en los párrafos 22.73 a 22.87.

Cuestiones relacionadas con solicitudes específicas de acción en el contexto de las resoluciones adoptadas por la A 25

22.73 En el contexto de la resolución A.991(25), "Presupuesto por programas para el vigésimo quinto ejercicio económico (2008-2009)", el Comité tomó nota de que, teniendo en cuenta que el cálculo del subtotal de las semanas de reunión de los subcomités correspondiente a 2009 había dado como resultado siete semanas de reunión (no nueve), se le había solicitado que tomara una decisión respecto de los subcomités que no se reunirán en 2009. Tras haber sido informado de que el Comité de Facilitación no se reuniría en 2008, el Comité decidió que en 2009 solamente se suprimiría una reunión de un subcomité. En consecuencia, y teniendo en cuenta el análisis llevado a cabo por la Secretaría, tras consultarlo con los presidentes del Comité y de los subcomités, del calendario de reuniones de 2009 y las recomendaciones pertinentes de la Reunión de los Presidentes, el Comité decidió que el SLF 52 debería celebrarse en 2010 en vez de en 2009.

22.74 En este contexto, la delegación del Reino Unido observó que, cuando el Consejo examine el presupuesto para el bienio 2010-2011, se prestará especial atención al número de semanas de reunión. Dado que muchos miembros del Consejo han adoptado una política nacional de crecimiento real cero, algunos podrían estimar que siete semanas de reunión es ahora la norma. En su respuesta, el Director de la División de Seguridad Marítima confirmó que los Presidentes de los Comités elaborarán propuestas sobre el número de semanas de reunión necesario para el bienio 2010-2011 para que se examinen en el MSC 85.

22.75 El Comité tomó nota de que la A 25 le había solicitado:

- .1 en el contexto de la resolución A.996(25), "Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007" que, en colaboración con el MEPC mantuviera el Código sometido a examen y, en coordinación con el Consejo, propusiera a la Asamblea enmiendas al mismo;

- .2 en el contexto de la resolución A.997(25), "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007" que, en colaboración con el MEPC, mantuviera sometidas a examen las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmendara según fuera necesario;
- .3 en el contexto de la resolución A.999(25), "Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas", que mantuviera estas directrices sometidas a examen y las enmendara según fuera necesario;
- .4 en el contexto de la resolución A.1001(25), "Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", que:
 - .1 aplicara los criterios que figuran en el anexo de la resolución, mediante el procedimiento recogido en la sección 2 del anexo de la resolución, al evaluar los sistemas satelitarios que le hayan indicado los Gobiernos con miras a su posible reconocimiento para ser utilizados en el SMSSM, en el marco de las reglas pertinentes del capítulo IV del Convenio SOLAS;
 - .2 se cerciorara de que los sistemas de comunicaciones móviles por satélite reconocidos por la Organización para ser utilizados en el SMSSM satisfacen todas las prescripciones apropiadas del Convenio SOLAS, y también de que tal reconocimiento tuviera en cuenta los procedimientos operacionales y las normas de funcionamiento del equipo existentes; y
 - .3 mantuviera los criterios sometidos a examen y adoptara las medidas necesarias para garantizar la integridad a largo plazo del SMSSM; y
- .5 en el contexto de la resolución A.1002(25), "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", que examinara y actualizará, con carácter urgente, las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y la resolución A.922(22), teniendo en cuenta las tendencias y prácticas actuales y recordó que esta cuestión se había tratado bajo el punto 17 del orden del día (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques) (véanse también los párrafos 17.7 y 17.24).

Plan estratégico de la Organización y Plan de acción de alto nivel y prioridades

Generalidades

22.76 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento MSC 84/22/20 (Secretaría), respecto de las medidas cuya adopción se había pedido a la A 25 en el contexto de la resolución A.989(25), Plan estratégico de la Organización, y la resolución A.990(25), Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009, y sobre las decisiones pertinentes adoptadas por el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, y por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones, en particular las decisiones mencionadas en los párrafos 2 y 3 del documento.

22.77 En particular, el Comité tomó nota de que, en el contexto de la citada resolución A.989(25), se le había pedido que, al formular recomendaciones para el programa de trabajo durante el periodo del Plan estratégico, tuviera en cuenta que era conveniente no programar más de una conferencia diplomática por año, salvo en casos excepcionales y que, en el marco de la resolución A.990(25):

- .1 al informar de su labor a la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario y al Consejo en los periodos de sesiones que celebrarán durante el bienio 2008-2009, presentara un informe de los progresos conseguidos en el cumplimiento de los objetivos de la Organización en relación con los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
- .2 al examinar propuestas de inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, se cerciorara de que las cuestiones que vayan a ser tratadas correspondan al ámbito del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel; y
- .3 examinara y revisara las Directrices sobre organización y método de trabajo a la luz de las directrices elaboradas por el Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

22.78 En el contexto de este punto, el Comité tomó nota de que, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, el Consejo también había acordado que era necesario potenciar los esfuerzos continuos que se realizan en los siguientes ámbitos:

- .1 abordar la seguridad de los buques no regidos por los convenios;
- .2 supervisar el aumento imprevisto de accidentes, sobre todo en el sector de los buques tanque, que se produjo a finales de 2006 y principios de 2007, y adoptar las medidas necesarias al respecto;
- .3 en ese sentido, reforzar continuamente la función de la OMI con respecto al factor humano;
- .4 mejorar el índice de incumplimientos detectados en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto fomentando un mayor esfuerzo por todas las partes de la cadena de responsabilidad;
- .5 abordar la cuestión de la seguridad de la vida humana y la navegación en aguas afectadas por actos de piratería y robos a mano armada; y
- .6 promover y mejorar la imagen y la calidad del transporte marítimo y su conciencia ambiental, y garantizar que éstas sean tareas permanentes de todos los interesados.

22.79 El Comité tomó nota además de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, tras haber aprobado las versiones actualizadas del Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013) y del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009 a fin de presentarlas al vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción, había refrendado recomendaciones conexas sobre medidas necesarias, según procediera, por parte de todos los órganos de la OMI (con las cuales se buscaba fomentar una mayor coherencia, dentro de la Organización, en las tareas de planificación

estratégica, elaboración del programa de trabajo, preparación del presupuesto, supervisión del desempeño y evaluación de resultados e inculcar en la labor cotidiana de la OMI una cultura de referencia sistemática y permanente al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel) del modo siguiente:

- .1 todos los órganos de la OMI deberían asignar, indicándolo con la suficiente antelación en los órdenes del día de cada periodo de sesiones, un tiempo adecuado para el examen sistemático de las medidas de alto nivel y las prioridades conexas, y su relación con los principios estratégicos;
- .2 todos los órganos de la OMI deberían asegurarse de que:
 - .1 las actividades previstas y, por lo tanto, los resultados de las mismas se describen brevemente y con precisión en el Plan de acción de alto nivel; y
 - .2 la producción de tales resultados se supervisa sistemáticamente y con regularidad;
- .3 al examinar los programas de trabajo y órdenes del día provisionales para sus próximos periodos de sesiones, todos los órganos de la OMI deberían establecer dentro de cada punto una referencia cruzada a los correspondientes principios estratégicos y medidas de alto nivel;
- .4 los subcomités, al presentar sus informes a los comités sobre sus programas de trabajo, deberían también informar del estado de sus resultados previstos;
- .5 deberían elaborarse, con la participación de todos los presidentes, directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel y sobre la presentación de informes al respecto, con objeto de facilitar la labor de todos los órganos de la OMI fomentando una mayor comprensión, en el seno de la Organización, de las conexiones entre, por un lado, el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel y, por otro, los resultados previstos para el bienio. Dichas directrices deberían incluir orientaciones para la evaluación de los puntos del programa de trabajo y para el formato y el contenido de los informes sobre la labor realizada por los respectivos órganos de la OMI;
- .6 todos los documentos de la OMI –en particular las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo (tal como se exige ya en las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo de los comités)– deberían demostrar, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluyendo, en el resumen que figura al principio de cada documento, referencias a los correspondientes principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos;
- .7 el Consejo y los comités deberían publicar, a ser posible como documento informativo que los respectivos presidentes podrían preparar junto con la Secretaría, una vez concluidos sus respectivos periodos de sesiones, un cuadro en el que se indique la situación de los resultados;

- .8 la Secretaría debería preparar regularmente un cuadro similar sobre la situación de sus propios resultados para someterlo al examen del Consejo;
- .9 el informe sobre la ejecución de los resultados previstos para el bienio debería adjuntarse, a partir del bienio 2008-2009, al informe del Consejo a la Asamblea sobre la labor realizada por la Organización desde el periodo de sesiones anterior de la Asamblea,

y el Consejo, en su 98º periodo de sesiones, al examinar las recomendaciones formuladas en la sexta reunión del Grupo antes mencionado acordó, entre otras cosas, que:

- .10 al identificar y articular sus resultados previstos, en primer lugar, los comités deberían prestar plena atención a que sus resultados contribuyan a lograr las metas y objetivos de la Organización descritos en las medidas de alto nivel y en los principios estratégicos del Plan estratégico. Al hacerlo, también deberían considerar la manera de abordar en cada uno de ellos las medidas de alto nivel acordadas;
- .11 para que los comités puedan determinar fácilmente los resultados previstos, deberían contar, siempre que sea posible, con los resultados previstos de otros comités, a fin de mantener la coherencia y aprovechar las posibles sinergias; y
- .12 debería invitarse a los comités a que, cuando acuerden elaborar nuevos instrumentos de la OMI o reciban instrucciones al respecto, indiquen de manera precisa el tiempo previsto para la finalización de la labor.

22.80 En el contexto del debate de las recomendaciones mencionadas, el Comité examinó las propuestas derivadas de la Reunión de Presidentes (MSC 84/WP.10) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Cuadro sobre los resultados previstos

22.81 En lo que respecta a las recomendaciones de la Reunión de los Presidentes acerca del cuadro actual sobre los resultados previstos, el Comité acordó en general que:

- .1 el cuadro actual sobre los resultados previstos elaborado para la resolución A.990(25) incluye algunos apartados en los que no se definen con precisión los programas de trabajo actuales de los subcomités, y es necesario que todos los Presidentes de los subcomités, junto con sus secretarios respectivos, lo examinen para identificar los puntos de los programas de trabajo que se han omitido y mejorar la exactitud de la información recogida en el cuadro;
- .2 los comités deberían también examinar el cuadro sobre los resultados previstos durante el bienio en cuestión y revisarlo para incluir cualquier punto nuevo y urgente del programa de trabajo, y deberían informar al Consejo de estas actualizaciones para que las refrende;

- .3 el cuadro sobre los resultados previstos debería también incluir datos sobre la situación de la labor de los subcomités por lo que respecta a los puntos del programa de trabajo a largo plazo cuyos resultados definitivos no se producirán en el bienio en cuestión,

y, tras haber tomado nota de que el plan del Grupo de trabajo por correspondencia del Consejo era proporcionar los resultados de su labor y cualquier recomendación pertinente al Consejo en 2009, acordó asimismo iniciar la actualización de la sección del cuadro sobre los resultados previstos en el presente periodo de sesiones del Comité (véase el documento MSC 84/INF.15).

22.82 El Comité decidió que, si se van a utilizar el Plan estratégico y el cuadro sobre los resultados previstos para organizar el programa de trabajo de los Comités, deberían elaborarse las directrices adecuadas y acordó que se aplicara el procedimiento de organización del orden del día que se especifica en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices de los comités de modo que los órdenes del día de todos los subcomités sean factibles. El Comité tomó nota de que en la reunión de Presidentes se había decidido examinar esta cuestión con más detalle en su próxima reunión en 2009, y se había invitado a los Presidentes a formular propuestas con vistas a que se examinen en el próximo periodo de sesiones. En este contexto, el MSC 84 acordó que se aplicara el procedimiento de organización del orden del día que se especifica en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices de los Comités de modo que los órdenes del día de todos los subcomités sean asequibles.

Recomendaciones de carácter general relativas a la preparación del Plan de acción de alto nivel

22.83 El Comité examinó las recomendaciones de la reunión de Presidentes con respecto a las recomendaciones del Consejo a las que se hace referencia en los párrafos 22.79.1, .2, .10, .11, y .12 y decidió incluirlas en las Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda, de modo que los comités puedan aprovecharlas cuando elaboren sus propuestas para el Plan de acción de alto nivel.

Referencias cruzadas de la labor a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos

22.84 Por lo que respecta a las recomendaciones del Consejo a las que se hace referencia en el párrafo 22.79.3 sobre las referencias cruzadas relativas a los principios estratégicos y a las medidas de alto nivel, y las recogidas en el párrafo 22.78.6 sobre las referencias en el cuadro de resumen de todos los documentos de la OMI al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel, el Comité tomó nota de que se habían adoptado las siguientes medidas hasta la fecha:

- .1 todos los documentos presentados en las reuniones de la OMI incluyen ahora en el cuadro de resumen referencias a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
- .2 los programas de trabajo de los subcomités establecen ahora una relación entre cada punto del programa y los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio; y

- .3 el documento sobre la evaluación preliminar de las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo incluye una evaluación para determinar si las nuevas propuestas se encuentran dentro del ámbito del Plan estratégico de la Organización y el Plan de acción de alto nivel, incluidas las referencias cruzadas conexas,

y acordó que no era necesario tomar más medidas administrativas con respecto a las referencias cruzadas.

Formato y procedimiento para informar sobre los resultados previstos por los subcomités

22.85 En lo que respecta a la recomendación del Consejo a la que se hace referencia en el párrafo 22.79.4, en el que se indica que los subcomités, al presentar sus informes a los comités sobre sus programas de trabajo, deberían también informar de la situación de sus resultados previstos. El Comité se mostró de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- .1 los subcomités, en cada periodo de sesiones, deberían elaborar y adjuntar a sus informes respectivos un informe sobre la situación de sus resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para el bienio en cuestión, utilizando el formato propuesto en el anexo del documento STW 39/WP.1, para que el Comité lo examine y refrende; y
- .2 por lo que respecta a la terminología que debe utilizarse para describir la situación de los resultados previstos, no debería utilizarse la expresión "en curso" y han de indicarse los progresos reales de la labor y también debe incluirse la situación de la labor sobre los programas de trabajo a largo plazo.

Informe del Comité al Consejo sobre la situación de los resultados previstos

22.86 De conformidad con las recomendaciones de la Reunión de Presidentes con respecto a los párrafos 22.79.7 y 22.79.9, el Comité acordó que el Presidente del Comité y la Secretaría deberían preparar como documento de información, una vez concluido el periodo de sesiones en cuestión, un cuadro en el que se indique la situación de los resultados previstos y que incluya los puntos del programa de trabajo que faltan o los nuevos puntos del programa de trabajo así como el estado de los progresos realizados en los puntos del programa de trabajo a largo plazo, en cada periodo de sesiones del Comité.

Propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011

22.87 En el contexto de este punto, el Comité pidió a la Secretaría que elaborara, de conformidad con las recomendaciones anteriores, propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades correspondientes al bienio 2010-2011 a fin de que las examine el MSC 86, con vistas a presentarlo al C 102 para que adopte las medidas adecuadas.

Flexibilidad con respecto al número de grupos

22.88 El Comité, durante el examen acerca del programa de trabajo del Subcomité DE, consideró las mejores formas de abordar los puntos de alta prioridad y respaldó la opinión de la Presidenta del Subcomité DE de que se necesita una flexibilidad mayor en lo que respecta al número de grupos de trabajo por correspondencia y de grupos de trabajo para abordar tales puntos con rapidez. A este respecto, el Secretario General señaló que el Consejo examinaría el documento C 100/15(b) sobre las recomendaciones de la Dependencia Común de Inspección, en particular en lo que respecta a la reducción del número de reuniones, e invitó a las delegaciones a tener sus consideraciones presentes cuando el Consejo examine el documento mencionado.

22.89 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, se hizo eco de la preocupación manifestada por la Presidenta del Subcomité DE, en particular con respecto al número de grupos de trabajo, de redacción y de trabajo por correspondencia incluidos en los límites establecidos en las Directrices sobre organización y método de trabajo. Dicha delegación también destacó la carga que supone para los Estados Miembros hacer frente a las exigencias de los grupos, incluso si ello no repercute sobre el presupuesto de la Organización. El número de grupos de trabajo interperiodos y de grupos de trabajo por correspondencia había seguido aumentando, lo que incrementa la presión sobre los recursos financieros y humanos de los Miembros. Una de las consecuencias es que las decisiones se toman sobre la base de la labor de unos pocos Estados Miembros y observadores.

REUNIONES INTERPERIODOS

22.90 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de Grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, así como el párrafo 3.40 de las Directrices sobre organización y métodos de trabajo, y la decisión que adoptó el Comité en su 66° periodo de sesiones en el sentido de que todos los Subcomités deben sopesar detenidamente la conveniencia de realizar reuniones interperiodos, y que sólo en aquellos casos en que juzgaran esencial la celebración de tales reuniones le presentaran, con la debida antelación, una solicitud plenamente justificada para examinarla, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas bajo los distintos puntos del orden del día, aprobó la celebración de reuniones interperiodos de los siguientes Grupos:

- .1 el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, del 22 al 26 de septiembre de 2008;
- .2 el Grupo de trabajo ESPH, a finales de 2008;
- .3 el Grupo de trabajo especial sobre la interpretación de la definición de "granelero", el 24 y el 25 de noviembre de 2008, antes del MSC 85;
- .4 el Grupo de trabajo sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación, del 8 al 12 de septiembre de 2008; y
- .5 el Grupo especial sobre la LRIT (la primera reunión se celebrará del 23 al 27 de junio de 2008, la segunda reunión del 4 al 8 de agosto de 2008, la tercera reunión, de ser necesaria, del 15 al 19 de septiembre de 2008, y la reunión final del 27 al 31 de octubre de 2008).

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 85

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 85 y el MSC 86

22.91 El Comité aprobó las cuestiones de fondo de los órdenes del día de su 85° y su 86° periodos de sesiones, que figuran en el documento MSC 84/WP 7.

Constitución de grupos de trabajo durante el MSC 85

22.92 Tras recordar las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo en relación con el número de grupos que pueden establecerse en cada periodo de sesiones, el Comité tuvo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, y acordó constituir en su 85° periodo de sesiones Grupos de trabajo que se encarguen de examinar las siguientes cuestiones:

- .1 normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos;
- .2 protección marítima; y
- .3 cuestiones relacionadas con la LRIT,

y acordó constituir un grupo de redacción sobre examen y adopción de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

22.93 El Comité tomó nota de que estaba previsto que su 85° periodo de sesiones se celebrara del 26 de noviembre al 5 de diciembre de 2008, y su 86° periodo de sesiones, provisionalmente, en mayo de 2009.

23 OTROS ASUNTOS

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

23.1 El Comité recordó que la Secretaría había elaborado en julio de 2005 el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), que permite el acceso público a las series de datos recopilados por la Secretaría, y que el manual para las Administraciones de los Estados Miembros y el respectivo descargo de responsabilidad sobre el uso de los medios de notificación se habían distribuido mediante la Circular N° 2639.

23.2 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre el GISIS que había facilitado la Secretaría (MSC 84/23), en la que se indicaba que eran ocho los módulos disponibles para los Miembros de la OMI y siete para el público, a saber: protección marítima, siniestros y sucesos marítimos, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, plan de evaluación del estado del buque, equipo de prevención de la contaminación, puntos de contacto e identificación de buques (sólo para los Miembros de la OMI). En lo que respecta al módulo sobre puntos de contacto, disponible desde el 29 de febrero de 2008, el Comité tomó nota de que los Estados Miembros pueden actualizar directamente sus datos de contacto respectivos, que figuran

en el anexo 1 de la serie de circulares MSC-MEPC.6, sobre puntos de contacto nacionales encargados de la seguridad y prevención de la contaminación.

23.3 Las delegaciones que intervinieron manifestaron su agradecimiento a la Secretaría por las mejoras recientes observadas en la velocidad de acceso a los diversos servidores de la OMI basados en la Red y por la asistencia prestada por la Secretaría en el tratamiento de las consultas sobre las instalaciones de GISIS. A fin de seguir mejorando el acceso a GISIS y su utilización, se pidió a la Secretaría que elaborara un manual del usuario amplio, que abarcara todas las prestaciones y se actualizase cuando se publicaran módulos nuevos, como los relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto y a las prescripciones, que, según los informes de la Secretaría, están muy avanzados a partir de la elaboración o examen técnicos de los órganos pertinentes de la OMI.

23.4 El Comité manifestó su agradecimiento a los Miembros que utilizan los medios de notificación directa y actúan como proveedores de datos con carácter regular.

Actualizaciones del SIA tras las enmiendas de 2004 al Convenio MARPOL

23.5 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la AISM (MSC 84/23/1) sobre la necesidad de una posible modificación de la memoria permanente de todas las unidades del SIA tras la entrada en vigor de las enmiendas de 2004 al Convenio MARPOL, adoptadas por el MEPC 52 mediante la resolución MEPC.118(52) en las que se introduce una enmienda al Anexo II de dicho Convenio, que entró en vigor el 1 de enero de 2007. Como consecuencia, y tras la entrada en vigor de la resolución MEPC.118(52), las categorías de contaminación A, B, C, D y el apéndice III pasaron a ser las categorías de contaminación X, Y, Z y OS. El paso a las categorías a X, Y, Z y OS implica que todas las unidades del SIA tendrían que modificarse para transmitir las nuevas categorías de contaminación. Esta modificación debería llevarla a cabo un representante cualificado del fabricante en la totalidad de las aproximadamente 80 000 unidades del SIA que están actualmente en servicio a bordo de buques de arqueo bruto superior a 300.

23.6 El Comité remitió el documento MSC 84/23/1 al Subcomité NAV para que lo examinara en su 54º periodo de sesiones en relación con el punto "Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R", y encargó al Subcomité que informara de sus resultados al MEPC 58 y al MSC 85.

Vigía nocturno: lentes fotocromáticas y adaptación a la oscuridad

23.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Reino Unido (MSC 84/23/2) sobre las cuestiones que afectan a los vigías nocturnos, puestas de manifiesto durante la investigación del accidente del yate **Ouzo** y del **Pride of Bilbao**, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que señalaran la cuestión a la atención de la gente de mar. El Comité también autorizó a la Secretaría a que preparase una circular MSC sobre el vigía nocturno, las lentes fotocromáticas y la adaptación a la oscuridad y la distribuyera como Circular MSC.1/Circ.1280.

23.8 El observador de la ICS informó al Comité de que la cuarta edición de la Guía de procedimientos de puente de la ICS (*Bridge Procedures Guide*) contiene orientaciones sobre la necesidad de regular las luces en el puente y las lentes fotocromáticas.

Ruido producido por los buques y su efecto en los mamíferos marinos

23.9 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 84/INF.4 (Estados Unidos), en el cual se informa sobre la cuestión del ruido generado por el transporte marítimo internacional y su potencial efecto perjudicial en la fauna y flora marina, y se hace alusión, en particular, a los hechos de que el ruido normalmente producido por los grandes buques corresponde a la banda baja de frecuencia, es decir, frecuencias similares a las de los sonidos que normalmente emiten algunos animales marinos, y de que los sonidos de baja frecuencia producidos por los buques se desplazan grandes distancias y tienen una creciente incidencia, lo cual se traduce en una mayor preocupación con respecto a los problemas potenciales que entraña el ruido producido por los buques para los animales marinos que se orientan por medios acústicos.

23.10 El Comité, atendiendo a la solicitud de los Estados Unidos, invitó a los Gobiernos Miembros a que informen de esta cuestión a todas las entidades interesadas, en particular, entidades del sector naviero, astilleros y constructores de buques y que los inviten a participar en el diálogo actual sobre la identificación de los posibles efectos perjudiciales del ruido de los buques y la posible mitigación de dichos efectos, y que envíen toda información pertinente al *U.S. Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, National Marine Fisheries Service, Ocean Acoustics Program**.

Orientaciones operacionales para el amarre

23.11 El Comité tomó nota, con agradecimiento, de la información presentada por la ICS, BIMCO, IAPH, IHMA, IMPA e IFSMA (MSC 84/INF.6) sobre las orientaciones operacionales para el amarre. La necesidad de disponer de orientaciones del sector sobre el equipo de amarre ha sido tema de debate en varios órganos de la OMI, principalmente durante el MSC 79, el NAV 49 y el DE 48.

Resultados del primer Foro marítimo internacional de Seúl

23.12 El Comité recordó que, durante el MSC 83, la República de Corea había manifestado su intención de organizar el Foro marítimo internacional de Seúl de manera regular y que había invitado a la Secretaría y a los Estados Miembros de la OMI a que propusieran temas adecuados y pertinentes que pudieran tratarse en el próximo Foro de Seúl, y tomó nota de la información presentada en el documento MSC 84/INF.9 (República de Corea) sobre los resultados del primer Foro marítimo internacional de Seúl, que se celebró en Seúl los días 6 y 7 de septiembre de 2007, y cuyo tema fue el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio.

Guardia para los buques y embarcaciones pequeñas

23.13 El Comité tomó nota de la información presentada por Dinamarca (MSC 84/INF.10) respecto de una enmienda a la regla de Dinamarca mediante la cual se implanta el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, en relación con la organización de las guardias en los buques y las embarcaciones pequeñas.

*

Contacto:

Sr. Brandon Southall, correo electrónico: Brandon.Southall@noaa.gov.

Informe sobre siniestros de graneleros

23.14 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 84/INF.12 (INTERCARGO), según la cual, si bien durante 2007 había aumentado la flota de graneleros de carga seca de 6 046 buques (el 31 de diciembre de 2006) a 6 342 (el 31 de diciembre de 2007), en 2007 se perdieron ocho graneleros de carga seca o graneleros similares, uno más que durante el año previo. En total se registró la pérdida de 39 vidas en dos buques, mientras que el año anterior se perdió el mismo número de vidas en tres buques. La edad media de los graneleros que se perdieron en 2007 fue de 25,5 años, mientras que la edad media de la flota mercante mundial es de 14,85 años.

23.15 El informe sobre siniestros de graneleros indica que los siniestros han tenido lugar en rutas comerciales o centros de gestión fuera de los tres centros primarios de intercambio en los que centran las esferas de influencia de los memorandos de entendimiento de París y Tokio y del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. En el contexto de las pérdidas de dos buques más pequeños dedicados al transporte de mineral de hierro entre países de Asia, el informe recomienda el análisis de las técnicas de comprobación de fletamentos en la zona donde ocurrieron. En el informe también se recomienda que en todos los informes sobre accidentes también se incluyan algunos análisis sobre las técnicas de evacuación utilizadas para los diversos tipos de buques y se hace hincapié en que haya la máxima transparencia en el momento de dar a conocer los informes sobre las investigaciones de los accidentes.

Declaración de la delegación de las Islas Cook

23.16 La delegación de las Islas Cook señaló a la atención del Comité la situación de la solicitud de las Islas Cook para alcanzar la calidad de miembro pleno de la OMI, de conformidad con el artículo 7 del Convenio constitutivo de la OMI, e informó al Comité de que las Islas Cook ya disfrutaban de la condición de miembro de la OACI, IMSO, FAO, CMNUCC, OMS, OMM y UNESCO y que solamente faltaban otras 13 indicaciones de apoyo por parte de los Estados Miembros para que las Islas Cook contasen con los dos tercios de aprobaciones de los Miembros de la OMI necesarios. Por ello, la delegación de las Islas Cook rogó a las delegaciones de los Estados Miembros que, al regresar a sus capitales, estudiaran la posibilidad de declarar al Secretario General que apoyan la solicitud de las Islas Cook.

Suceso de la motonave Rezzak

23.17 La delegación de la India informó al Comité de la desaparición de la motonave **Rezzak**, que zarpó el 17 de febrero de 2008 con una carga completa de barras de acero de aproximadamente 5 000 toneladas de Novorossisk (Rusia) a Bartın Liman (Turquía) con 25 tripulantes (todos ellos de nacionalidad india). Antes de zarpar de Novorossisk, hay informes de que el buque fue detenido aproximadamente dos semanas debido a un gran número de deficiencias, pero a excepción de pocas deficiencias todas se subsanaron antes de zarpar. Los familiares de este desgraciado buque se niegan a pensar que hayan perdido sus parientes y seres queridos. Consideraron que quizás el buque había sido objeto de un secuestro, e incluso podría tratarse de un caso de fraude. La delegación de la India exhortó al Estado de abanderamiento a que presentara al menos sus conclusiones provisionales lo antes posible, de modo que puedan informar a los familiares más cercanos de la suerte que ha corrido la tripulación. La delegación pidió asimismo al Estado de abanderamiento que presentara sus conclusiones sobre la investigación de este siniestro en el MSC 85, de manera que el Comité pueda entender los motivos del fallo de todas las medidas de seguridad y los pasos que puede dar el Comité para evitar una terrible pérdida de este tipo en el futuro. La delegación de la India manifestó su

agradecimiento al Estado ribereño por las operaciones de búsqueda y salvamento, y al Estado de abanderamiento por permitir la participación de su inspector en las investigaciones de siniestros y señaló que esperaba seguir cooperando con el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño y las demás partes interesadas para llegar al fondo de este asunto.

23.18 La delegación de Panamá se hizo eco de la preocupación manifestada por la delegación de la India en relación con la tragedia de la desaparición de la motonave **Rezzak**, junto con su tripulación, y dio su pésame a los familiares de los tripulantes. La delegación explicó que la autoridad marítima de Panamá, en tanto que Estado de abanderamiento, es consciente de la responsabilidad de averiguar las causas de este suceso, y había llevado a cabo toda la labor de investigación y había trabajado en colaboración estrecha y manteniendo en todo momento comunicaciones con la autoridad de la India, así como las autoridades de Turquía (Estado ribereño) y la OMI desde que se produjo el suceso. La delegación de Panamá informó al Comité que, tras un intenso diálogo con la delegación de la India, se había comprometido a entregar inmediatamente a las autoridades de la India una versión preliminar del informe inicial de las investigaciones del suceso en un plazo de 10 días. La delegación subrayó que sólo se dispone de información limitada sobre este suceso, y señaló que la autoridad de Panamá seguiría en contacto con las autoridades de la India y Turquía para responder a su solicitud de cooperación y coordinación.

23.19 La delegación de Turquía señaló que, puesto que la motonave **Rezzak** no había enviado ninguna llamada de socorro, el MRCC de Turquía inició una operación de búsqueda y salvamento tan pronto como recibió información del MRCC de Mumbai (India). La operación de búsqueda comenzó a partir de la información del seguimiento del SIA obtenida por el MRCC nacional de Ankara el 19 de febrero de 2008 (09 35 UTC) y continuó hasta el 23 de febrero de 2008 (16 00 UTC). Una aeronave barrió una zona marítima de aproximadamente 950 millas marinas cuadradas, y participaron también un buque de la armada y cuatro embarcaciones de búsqueda y salvamento del Servicio de guardacostas. Lamentablemente, se recuperaron tan sólo algunos efectos después de estos cuatro días de búsqueda. Las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto que habían detenido el buque en su último puerto de escala, antes del último viaje, habían identificado algunas deficiencias graves. También cabe señalar que, en la travesía previa al último puerto de escala, el buque había transmitido varios alertas de socorro falsos con la RLS, que fueron recibidos por el MRCC de Ankara, aunque posteriormente el capitán confirmó que se trataba de falsos alertas. A raíz del siniestro, Turquía se puso en contacto con Panamá, en tanto que Estado de abanderamiento, y la India, puesto que se trata de un Estado con intereses de consideración, para llevar a cabo una investigación a fondo del accidente a fin de determinar las principales causas e informar al Comité de sus conclusiones.

Expresiones de agradecimiento

23.20 El Comité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría, que se habían jubilado, por la excelente labor realizada, deseándoles una larga y feliz jubilación:

- Sr. Yoshio Sasamura (Japón) (jubilación);
- Sra. Marja C. Tiemens-Idzinga (Países Bajos) (jubilación);
- Sr. Knut Vågnes (Noruega) (jubilación);
- Sr. Rune Teisrud (Noruega) (jubilación);
- Sra. F. Dashti (Secretaría) (jubilación)
- Sra. Michèle Foré (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Leroy Mayers (Secretaría) (jubilación).

Expresión de pésame

23.21 El Comité manifestó su tristeza ante la noticia de la repentina muerte del Sr. Gerard Yoest (Estados Unidos), que fue durante muchos años delegado del Consejo y otros órganos de la OMI, y cuya contribución a la Organización había sido valiosísima. El Comité pidió a la delegación de los Estados Unidos que transmitiera su pésame y condolencias a la familia, los amigos y compañeros de trabajo del difunto, al cual se echará de menos en toda la Organización.

(Los anexos se publicarán en adiciones al presente documento)
