



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
85º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 85/26
19 diciembre 2008
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 85º PERIODO DE SESIONES

Sección	Página
1 INTRODUCCIÓN	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	11
3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	17
4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	28
5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	37
6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	51
7 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité)	71
8 FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 39º periodo de sesiones del Subcomité)	75
9 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (informe del 12º periodo de sesiones del Subcomité).....	77
10 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 16º periodo de sesiones del Subcomité)	80
11 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 54º periodo de sesiones del Subcomité).....	86
12 ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité)	93

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.

13	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (cuestiones urgentes derivadas del 13º periodo de sesiones del Subcomité)...	96
14	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	99
15	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	102
16	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	104
17	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	105
18	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	107
°19	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	116
20	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	117
21	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	119
22	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	120
23	PROGRAMA DE TRABAJO	121
24	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	131
25	OTROS ASUNTOS	132

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS VI/1 Y VI/5-1 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.267(85) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.268(85) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.269(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.270(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.271(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.272(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (IDS)
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.273(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS))
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.274(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.275(85) – NOMBRAMIENTO DEL COORDINADOR LRIT
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.276(85) – ESTABLECIMIENTO DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT CON CARÁCTER PROVISIONAL
- ANEXO 12 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/3-5.2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MSC.277(85) – ACLARACIÓN DEL TÉRMINO "GRANELERO" Y ORIENTACIONES PARA LA APLICACIÓN DE LAS REGLAS DEL CONVENIO SOLAS A LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN OCASIONALMENTE CARGAS SECAS A GRANEL Y QUE NO SE CONSIDEREN GRANELEROS DE CONFORMIDAD CON LA REGLA XII/1.1 Y EL CAPÍTULO II-1
- ANEXO 14 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CONEXAS
- ANEXO 15 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MSC.278(85) – ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "A LA ALTURA DE LA COSTA DE PORTUGAL – COPREP"

- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.279(85) – ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EXISTENTE "CORAL SHIPREP" EN LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DEL "MONUMENTO MARINO NACIONAL DE PAPAĤANAUMOKUĤAKEA"
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.280(85) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO (RESOLUCIÓN A.572(14), ENMENDADA)
- ANEXO 19 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/19 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 20 ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO Y LA IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA
- ANEXO 21 MARCO DEL PROCESO DE IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MSC.281(85) – NOTAS EXPLICATIVAS DE LAS REGLAS SOBRE COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD CON AVERÍA DEL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 23 PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA SU INCLUSIÓN EN EL PICT QUE ABARCA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 24 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 25 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 26 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE HONG KONG (CHINA)
- ANEXO 27 DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA
- ANEXO 28 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 85º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 26 de noviembre al 5 de diciembre 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	INDIA
ANGOLA	INDONESIA
ANTIGUA Y BARBUDA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARABIA SAUDITA	IRLANDA
ARGELIA	ISLANDIA
ARGENTINA	ISLAS COOK
AUSTRALIA	ISLAS MARSHALL
AZERBAIYÁN	ISRAEL
BAHAMAS	ITALIA
BAHREIN	JAMAICA
BARBADOS	JAPÓN
BÉLGICA	JORDANIA
BELICE	KENYA
BOLIVIA	KUWAIT
BRASIL	LETONIA
BULGARIA	LIBERIA
CANADÁ	LITUANIA
CHILE	LUXEMBURGO
CHINA	MALASIA
CHIPRE	MALTA
COLOMBIA	MARRUECOS
CONGO	MAURITANIA
COSTA RICA	MÉXICO
CÔTE D'IVOIRE	MÓNACO
CROACIA	MYANMAR
CUBA	NIGERIA
DINAMARCA	NORUEGA
DOMINICA	NUEVA ZELANDIA
ECUADOR	PAÍSES BAJOS
EGIPTO	PAKISTÁN
ESPAÑA	PANAMÁ
ESTADOS UNIDOS	PAPUA NUEVA GUINEA
ESTONIA	PERÚ
ETIOPÍA	POLONIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	PORTUGAL
FILIPINAS	QATAR
FINLANDIA	REINO UNIDO
FRANCIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
GAMBIA	REPÚBLICA CHECA
GHANA	REPÚBLICA DE COREA
GRECIA	REPÚBLICA DOMINICANA
HONDURAS	REPÚBLICA POPULAR
HUNGRÍA	DEMOCRÁTICA DE COREA

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

los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)	ISLAS FEROE
MACAO (CHINA)	

1.3 También asistieron a la reunión representantes de los siguientes organismos especializados 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)
 UNIÓN AFRICANA (UA)
 MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
 RECTOR DEL PUERTO DEL MEDITERRÁNEO (MEMORANDO DE
 ENTENDIMIENTO DEL MEDITERRÁNEO)
 MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
 SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO
 DE ENTENDIMIENTO DE ABUJA)
 ACUERDO DE COOPERACIÓN REGIONAL PARA COMBATIR LOS ACTOS DE
 PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES EN ASIA
 (ReCAAP-ISC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
 ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
 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)
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
(GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P e I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA
(INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA
DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)

1.5 También asistieron al periodo de sesiones los presidentes de todos los subcomités.

Discurso de apertura del Secretario General

1.6 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura. En su declaración, resumió la presentación que había dado en la 6020ª reunión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el 20 de septiembre de 2008, sobre la cuestión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, de conformidad con el mandato del Consejo de la OMI en su 101º periodo de sesiones, y abordó varias de las principales cuestiones del orden del día del Comité, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, la LRIT y las normas basadas en objetivos. También hizo referencia a la campaña "*¡Hazte a la mar!*", lanzada recientemente para fomentar el ingreso en el sector del transporte marítimo, con el objetivo específico de promocionar la marinería como una opción atractiva de carrera profesional para los jóvenes, de modo que tengan perspectivas gratificantes, estimulantes y de largo plazo, no sólo en el mar sino también en el sector marítimo más amplio. El texto completo del discurso de apertura del Secretario General se reproduce en el documento MSC 85/INF.8.

Observaciones del Presidente

1.7 En su alocución de respuesta, el Presidente 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.

Declaraciones de las delegaciones y los observadores

1.8 En respuesta a las observaciones de apertura del Secretario General, varias delegaciones intervinieron en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, y expresaron su agradecimiento al Secretario General por sus inagotables esfuerzos y liderazgo y, en particular, por la información que había facilitado acerca de su participación en la 6020ª reunión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

1.9 La delegación de las Filipinas, representada por el Secretario del Departamento de Trabajo y Empleo, declaró que el aumento sin precedentes de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques por elementos rebeldes somalíes frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén requería que se le prestara la debida atención con carácter urgente e inmediato y la colaboración con otros países interesados y con la OMI para poner fin a estos actos brutales. La delegación también solicitó que la declaración del Secretario General ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se distribuyera entre las delegaciones asistentes al presente periodo de sesiones y propuso que se publicara como documento informativo.

1.10 Dado que las delegaciones de Liberia y Panamá apoyaron la propuesta de la delegación de las Filipinas, la declaración del Secretario General ante el Consejo de Seguridad se publicó con la signatura MSC 85/INF.9.

1.11 Durante estas intervenciones, el Comité tomó nota de que el Consejo de la Unión Europea había establecido, el 15 de septiembre de 2008, una célula de coordinación naval de la UE y, el 10 de noviembre de 2008, una Fuerza Naval Europea (EUNAVFOR) a fin de contribuir a impedir, prevenir y atajar los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, en apoyo de las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La misión "*Operation Atalanta*" de EUNAVFOR dará comienzo en diciembre de 2008, con una duración de 12 meses, y tendrá por objeto prestar apoyo a otros recursos navales de la zona para, entre otras cosas, proteger a los buques mercantes, incluidos los buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos.

1.12 Asimismo, el observador de la ICS, en representación de numerosas organizaciones del sector marítimo, propuso que, entre otras cosas, el texto que sustituyera la resolución 1816 (2008), muy necesario, debería incluir:

- .1 una reafirmación de los principios de la parte VII de la CONVEMAR, la cual establece la libertad de navegación en alta mar. Es esta libertad la que se ve amenazada de forma extraordinaria por el estado de anarquía imperante en el golfo de Adén, el cual también pone en peligro a todos los buques inocentes independientemente de su pabellón;
- .2 la atribución de poderes a las fuerzas militares para utilizar "todos los medios disponibles" para reprimir la piratería;

- .3 la garantía de que los buques de guerra tengan libertad para embarcar en cualquier buque a fin de verificar la participación en actos de piratería y de incautar y eliminar equipos, armas y toda recaudación de los actos de piratería. En realidad se insta a los Gobiernos a que ordenen a sus buques de guerra que adopten esta postura de inmediato; y
- .4 el establecimiento urgente de una jurisdicción adecuada para enjuiciar a los acusados de piratería."

1.13 Las delegaciones de Arabia Saudita, Etiopía, Francia, India, Irán, Pakistán, Turquía y el observador de la IFSMA también manifestaron su grave preocupación por los actos de piratería perpetrados frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén. Los principales puntos de esas intervenciones se reiteraron durante el examen del punto 18 del orden del día (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques), de modo que se informa al respecto en relación con ese punto del orden del día.

1.14 La delegación de la India hizo referencia al derrame de hidrocarburos que tuvo lugar el 7 de diciembre de 2007 frente a la costa de la República de Corea como resultado del abordaje entre una gabarra grúa remolcada y el buque anclado **Hebei Spirit**, que enarbolaba el pabellón de Hong Kong (China) y transportaba a marinos indios. La delegación de la India, remitiéndose al artículo 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948, de las Naciones Unidas, acerca del derecho a la vida en libertad y a la seguridad de las personas, expresó su grave preocupación, de la cual se hicieron eco la delegación de Liberia y el observador de la ITF en sus intervenciones, en cuanto a que el capitán y primer oficial de puente del **Hebei Spirit** continuaban detenidos en la República de Corea y no se les permitía regresar a su país de origen, la India. La delegación declaró que esta situación no había cambiado, aun después de la decisión de un tribunal de la República de Corea de absolver a los oficiales indios dado que eran inocentes de todos los cargos de violación de las leyes de lucha contra la contaminación del Estado ribereño, ya que se había interpuesto un recurso de apelación basado en los resultados técnicos de la investigación sobre el accidente marítimo que había revisado el Tribunal de Seguridad Marítima de Corea.

A continuación la delegación de la India abordó la cuestión de la investigación del siniestro y la presentación del correspondiente informe por el Estado ribereño. En este contexto, la delegación de la India hizo referencia a la circular MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400: "Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento y a otros Estados que tengan intereses de consideración a que establezcan y mantengan un marco eficaz de consultas y cooperación en las investigaciones de los siniestros marítimos", y al 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), adoptado mediante la resolución MSC.255(84), a fin de hacer hincapié en que el Estado ribereño no habría cooperado con otros Estados que tienen intereses de consideración, en particular, por lo que respecta a la formulación de observaciones acerca de los resultados técnicos de la investigación del accidente marítimo que examinaría el Tribunal de Seguridad Marítima de Corea.

1.15 En respuesta a la intervención de la delegación de la India, la delegación de la República de Corea destacó el firme compromiso de su Gobierno con el trato justo de la gente de mar después de un accidente y la mejora de su bienestar en general, y declaró que el Gobierno de la República de Corea había considerado detenidamente esta cuestión desde un comienzo, con la seria responsabilidad que siempre ha tenido con ese fin. Esto es así, especialmente, porque la República de Corea es uno de los principales países exportadores de mano de obra en el sector

marítimo. La delegación de este país opinó que ésta es una cuestión fundamentalmente jurídica, que debería abordar el órgano judicial de la República de Corea en calidad de autoridad independiente, conforme al plan de comprobaciones y compensaciones y a las pertinentes leyes y reglamentos nacionales. En este contexto, la delegación de la República de Corea señaló, sólo a efectos de referencia, que el respeto de los procesos judiciales nacionales se encuentra bien articulado como uno de los principios básicos de los instrumentos pertinentes de la OMI. La delegación de la República de Corea entiende que la decisión del Tribunal de Seguridad Marítima de dicho país y el veredicto de un tribunal son cosas distintas, puesto que la decisión del Tribunal de Seguridad Marítima se basa en los resultados de la investigación sobre el accidente marítimo realizada exclusivamente desde el punto de vista técnico, y que no existe ningún vínculo entre el Tribunal de Seguridad Marítima y el órgano judicial en sus actuaciones y decisiones. La delegación de la República de Corea informó al Comité de que, según información reciente, la vista del recurso de apelación se prevé que tenga lugar el 10 de diciembre de 2008. Reiterando la firme creencia de su Gobierno en el trato justo de la gente de mar, especialmente en el caso de un accidente marítimo, y su compromiso con este principio, la delegación de la República de Corea confía sinceramente en que los dos marinos indios regresen pronto a su país de origen.

1.16 Tras respaldar la intervención de la delegación de la India, la delegación de Hong Kong (China) pidió a las autoridades de la República de Corea que observaran lo dispuesto en el artículo 203 2) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (CONVEMAR), 1982. El texto completo de la declaración de la delegación de Hong Kong (China) se reproduce en el anexo 26 del presente informe.

1.17 Tras respaldar la intervención de la delegación de la India, así como la intervención de la delegación de Hong Kong (China), la delegación de China declaró que las últimas novedades acontecidas con respecto al caso del **Hebei Spirit** y de la detención injustificadamente prolongada del capitán y primer oficial de puente infringían el derecho internacional, en particular, la CONVEMAR y las Directrices OMI/OIT anteriormente mencionadas. La delegación también señaló que se considera que los intentos de inculpar a la gente de mar tienen enormes efectos negativos sobre el desarrollo sostenible y racional del transporte marítimo internacional, dada la escasez mundial de gente de mar y el reto de atraer a jóvenes a profesiones marítimas.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.18 El Comité adoptó el orden del día (MSC 85/1) y un calendario provisional que servirá de guía durante el periodo de sesiones (MSC 85/1/1, 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 85/INF.12.

1.19 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

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Resultados del 58º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

2.1 El Comité tomó nota (MSC 85/2) de los resultados del 58º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica. El Comité adoptó medidas con respecto a las decisiones y observaciones del TC 58 sobre los puntos relacionados con su labor, de las que se informa en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados de los periodos de sesiones ordinarios 100º y 101º del Consejo

2.2 El Comité tomó nota (MSC 85/2/1 y Add.1) de los resultados de los periodos de sesiones ordinarios 100º y 101º del Consejo, que figuran en los párrafos 2.3 a 2.11, y adoptó las medidas apropiadas sobre los puntos relacionados con su labor de los que se informa en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén

2.3 El Comité observó que el C 101 había tomado nota de la información presentada en el documento C 101/10, así como de la facilitada verbalmente por el Secretario General, sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén y, en particular:

- .1 tomó nota de la información facilitada sobre las medidas adoptadas en las Naciones Unidas para luchar contra los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, especialmente la adopción de las resoluciones 1816 (2008) y 1838 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, refrendó las medidas adoptadas por el Secretario General para garantizar que se actúa adecuadamente en todos los niveles posibles con ese fin, y manifestó su agradecimiento al Secretario General y al personal por sus contribuciones a este respecto;
- .2 tomó nota del esquema general del informe que el Secretario General tiene previsto presentar al Consejo de Seguridad en su reunión del 20 de noviembre de 2008, para invitarlo a:
 - .1 ampliar la validez del mandato que figura en el párrafo 7 de la resolución 1816 (2008);
 - .2 exhortar a los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas, que tengan capacidad para ello, a que participen activamente en la lucha contra los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén; y
 - .3 reforzar y mejorar las disposiciones de las resoluciones 1816 (2008) y 1838 (2008), en particular por lo que respecta a la necesidad de contar con reglas de enfrentamiento claras que faciliten la interrupción de las actividades de los piratas, e instar a los Estados a que establezcan una jurisdicción efectiva para llevar ante la justicia a los presuntos delincuentes, teniendo debidamente en cuenta sus obligaciones en virtud del derecho internacional;

y autorizó al Secretario General a actuar en consecuencia;

- .3 invitó a los Gobiernos Miembros a que, individual y/o colectivamente, adopten las medidas oportunas de conformidad con lo dispuesto en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en particular las resoluciones 1816 (2008) y 1838 (2008), para garantizar que se erradiquen los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y se proteja la vía de navegación esencial del golfo de Adén contra los actos ilícitos que pueden poner en peligro la seguridad de la navegación en sus aguas;
- .4 dio las gracias a los Gobiernos, y a las armadas de éstos, que habían prestado apoyo a los buques que transportaban ayuda humanitaria en nombre del Programa Mundial de Alimentos, escoltándolos hasta llegar a los puertos somalíes, y los alentó, así como a otros Gobiernos y armadas, a que continúen prestando asistencia en esta labor humanitaria;
- .5 dio las gracias a los Gobiernos, y a las armadas de éstos, que habían proporcionado buques de guerra para patrullar las aguas frente a la costa de Somalia, a fin de proteger a la gente de mar, los pescadores y los pasajeros a bordo de los buques que navegan por esas aguas, así como para garantizar el flujo ininterrumpido del tráfico por el golfo de Adén, y los alentó, así como a otros Gobiernos y armadas, a que ayuden a conseguir esos objetivos en beneficio de todos los buques y toda la gente de mar;
- .6 sancionó la iniciativa del Secretario General y los jefes de BIMCO, ICS/ISF, INTERCARGO, INTERTANKO e ITF de reunirse para intercambiar opiniones sobre las medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén;
- .7 refrendó las medidas de la Secretaría para convocar, en el contexto de la resolución A.1002(25), una reunión de alto nivel en Djibouti, en enero de 2009, para concluir un acuerdo regional relativo a la represión de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén;
- .8 reiteró su recomendación a todos los Miembros y al sector del transporte marítimo para que implanten, de la forma más amplia y efectiva posible, las directrices MSC pertinentes para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques;
- .9 pidió a la CLIA que recomiende a sus miembros que se abstengan de programar viajes de sus buques por zonas plagadas de piratas.

Examen del informe del Comité de Seguridad Marítima

2.4 El Comité observó que el C 100 había tomado nota de los resultados del 84º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y, en particular, había refrendado:

- .1 la celebración de una conferencia en 2010 para adoptar las enmiendas propuestas al Convenio y el Código de Formación, y pidió al Secretario General que incluyera las consignaciones necesarias en sus propuestas presupuestarias para el

bienio 2010-2011. En este contexto, el Consejo tomó nota con satisfacción del ofrecimiento de Filipinas de acoger la Conferencia, sin costo adicional alguno para la Organización; y

- .2 la medida adoptada por el Comité de aprobar la celebración de las reuniones interperiodos mencionadas en el párrafo 86 del documento C 100/9.

2.5 El Comité observó asimismo que el C 100 también había tomado nota de:

- .1 la adopción, por parte del Comité, de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y a varios códigos y directrices de carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974, así como de la adopción del Código de investigación de siniestros, que tiene carácter obligatorio;
- .2 las medidas adoptadas por el Comité con respecto a las cuestiones relacionadas con la protección marítima;
- .3 el avance realizado en materia de normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos, particularmente en lo que se refiere a la elaboración de directrices generales para la aplicación de dichas normas;
- .4 las medidas adoptadas por el Comité con respecto a las cuestiones relacionadas con la LRIT;
- .5 las decisiones del Comité sobre las cuestiones remitidas por el NAV 53, el DSC 12, el FP 52, el BLG 12, el DE 51 y el STW 39 y, particularmente, de las medidas tomadas con respecto a la introducción del texto íntegro del Código IMDG en Internet para permitir su descarga gratuita;
- .6 las medidas adoptadas por el Comité con respecto a la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas;
- .7 las medidas adoptadas por el Comité con respecto al factor humano y a la evaluación formal de la seguridad;
- .8 las actividades relacionadas con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
- .9 las medidas adoptadas por el Comité con respecto al subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas;
- .10 las medidas adoptadas con respecto a la aplicación de las Directrices del Comité;
- .11 la decisión del Comité de celebrar el SLF 52 a comienzos de 2010, por motivos presupuestarios;
- .12 las decisiones adoptadas por el Comité con respecto al Plan de acción de alto nivel y a los resultados previstos para el bienio 2008-2009 y las medidas posteriores adoptadas por la Secretaría; y
- .13 las 33 directrices y otras recomendaciones aprobadas por el Comité para su distribución.

Estrategia y planificación

2.6 El Comité tomó nota de que el C 101 había aprobado el informe del 8º periodo de sesiones del Grupo de trabajo especial del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización y, en particular, había tomado nota:

- .1 del progreso realizado en la elaboración de las directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel y, en ese contexto:
 - .1 había refrendado la decisión del Grupo de trabajo de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia;
 - .2 había aprobado la celebración de una reunión adicional del Grupo de trabajo en 2009 para ultimar las directrices, además de su reunión prevista para ese año;
 - .3 había acordado que las directrices ultimadas deberían adoptarse mediante una resolución de la Asamblea; y
 - .4 había instado a los Estados Miembros y a los presidentes de los comités y subcomités a que participaran activamente en las deliberaciones, tanto del Grupo de trabajo por correspondencia reestablecido, como en las de las próximas reuniones del Grupo de trabajo;
- .2 del examen realizado por el Grupo de trabajo de las recomendaciones de la Dependencia Común de Inspección (DCI) que se le habían remitido, y en particular de su confirmación de los tres elementos que deberían constituir la base de la estrategia a largo plazo para la reducción de los costos de las reuniones internacionales que deberá seguir elaborando la Secretaría;
- .3 del examen realizado por el Grupo de trabajo de las cuestiones relacionadas con los indicadores de resultados del Plan estratégico y, a este respecto, instó a los Estados Miembros a que cumplan las prescripciones de notificación, en particular las obligatorias, y a que lo hagan, siempre que sea posible, mediante la introducción directa de los datos en los módulos pertinentes del GISIS; y
- .4 del examen realizado por el Grupo de trabajo de la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel y, en ese contexto:
 - .1 había refrendado los resultados "no previstos" que figuran en el anexo 3 del documento C 101/3; y
 - .2 había pedido a los comités que, al establecer sus resultados previstos para el bienio 2010-2011, lo hagan de la forma más precisa posible y que, preferentemente, esos resultados sean concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y oportunos.

Reformas organizativas

2.7 El Comité tomó nota de que el C 101 había refrendado las propuestas que figuran en el anexo del documento C 101/4/1 sobre el acceso a los documentos de la OMI a través del sitio público de la OMI en la Red. Además, el Consejo había pedido a la Secretaría que efectuara una evaluación sobre la amplitud de la demanda pública de acceso a los documentos de la OMI con respecto a las posibles limitaciones del acceso en Internet y, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el Consejo, que elaborara propuestas para continuar aclarando las disposiciones relacionadas con el acceso público a los documentos de la OMI, para que el Consejo las examine en el C 104.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

2.8 El Comité había observado que el C 100 y el C 101, según proceda, había:

- .1 tomado nota del resultado del examen por parte de la vigésima quinta Asamblea de los progresos realizados en la implantación del Plan y de su decisión de remitir el primer compendio de informes resumidos al MSC y al MEPC para que lo examinaran en detalle y le comunicaran los resultados de su examen;
- .2 tomado nota de que, a solicitud del C 98, el Manual del auditor se había distribuido con la signatura A 25/8/1;
- .3 alentado a los Estados Miembros, que aún no lo hubieran hecho, a que se sometieran voluntariamente a una auditoría y continuaran designando a auditores cualificados para su inclusión en la lista de auditores, y había pedido que los auditores designados asistieran a los cursos de formación regionales para auditores que imparte la Organización;
- .4 tomado nota de que en el presente año se habían impartido cuatro cursos regionales de formación para auditores y se estaban organizando otros cuatro para 2009;
- .5 tomado nota de que hasta la fecha se habían concluido 26 auditorías y de que había otras dos auditorías previstas hasta finales de 2008;
- .6 tomado nota de los resultados de la primera reunión de auditores, que tuvo lugar en la sede de la Organización los días 29 y 30 de mayo de 2008; y
- .7 tomado nota de que la Secretaría había publicado varios informes de auditoría, particularmente el segundo compendio de informes resumidos de auditoría que figura en el anexo del documento C 101/6/2 y había pedido al MSC y al MEPC que consideraran dicho compendio y, en el momento oportuno, comunicaran al Consejo el resultado de su examen.

2.9 El Comité tomó nota de que el C 101, tras examinar el documento C 101/6/1 y las observaciones pertinentes del Secretario General, le había pedido que preparara una propuesta integral y detallada sobre la manera de continuar desarrollando el Plan de auditorías para examinarlo en el C 102, en junio de 2009, teniendo en cuenta las declaraciones formuladas, incluida la recopilación y análisis de la información procedente de los Estados Miembros y de la Secretaría sobre las dificultades encontradas en la implantación del Plan de auditorías, un posible marco temporal para la labor preparatoria necesaria e información sobre las implicaciones de su puesta en práctica.

Examen del informe del Comité de Protección del Medio Marino

2.10 El Comité tomó nota de que el C 101 había refrendado, a reserva de que el MSC 85 adopte la misma decisión, las propuestas del Comité sobre las actividades, las prioridades y el plan para las semanas de reunión de los Comités y de sus órganos auxiliares durante el bienio 2010-2011, a fin de que se incluyeran en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General y de que se aprobaran las reuniones interperiodos de los diversos grupos de trabajo/técnicos en 2009.

Estrechos de Malaca y Singapur

2.11 Tras tomar nota de la información sobre la implantación del Mecanismo de cooperación establecido por Indonesia, Malasia y Singapur para incrementar la seguridad, la protección y la protección del medio ambiente en los estrechos de Malaca y Singapur, así como de las contribuciones realizadas por las delegaciones de los Estados ribereños y otros Miembros, el C 101 había:

- .1 manifestado su agradecimiento a Malasia por acoger las reuniones relacionadas con el Mecanismo de cooperación y a los Estados ribereños de Indonesia, Malasia y Singapur por el oportuno establecimiento de los distintos componentes de dicho Mecanismo;
- .2 manifestado su agradecimiento a los Estados Miembros y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales por las contribuciones realizadas y el apoyo prometido a los diversos proyectos en el marco del Mecanismo de cooperación y del Fondo de ayudas a la navegación;
- .3 invitado a los Estados Miembros y al sector a que contribuyeran al Fondo fiduciario para los estrechos de Malaca y Singapur; y
- .4 pedido al Secretario General que lo mantuviera informado de los acontecimientos.

Resultados del 58º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino

2.12 El Comité tomó nota (MSC 85/2/2) de los resultados del MEPC 58, entre otras cosas en lo que se refiere a:

- .1 los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, particularmente la adopción de varias directrices pertinentes;
- .2 la aprobación del texto definitivo del proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques a fin de que se adopte en una conferencia diplomática;
- .3 la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques;
- .4 las enmiendas al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y al Código sobre los NO_x y la aprobación de varias directrices e interpretaciones unificadas y aclaraciones;
- .5 la implantación del Convenio de Cooperación y cuestiones conexas;

- .6 los resultados del BLG 12, el DE 51, el FSI 16, el SLF 51, el MSC 84 y el C 100;
- .7 el Convenio sobre los sistemas antiincrustantes;
- .8 la influencia del factor humano; y
- .9 la aprobación de los programas de trabajo de los Subcomités BLG y FSI y los puntos relacionados con el medio ambiente de los programas de trabajo de los Subcomités DSC, NAV y DE, la aprobación del plan de semanas de reunión del MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares durante el bienio 2010-2011 y el acuerdo del MEPC con las medidas tomadas por el MSC 84 en lo que se refiere a la elaboración y la notificación de las medidas previstas y el informe de la reunión de los Presidentes en 2008,

y adoptó las medidas pertinentes con respecto a los puntos correspondientes del orden del día.

Resultados del 94º periodo de sesiones del Comité Jurídico

2.13 El Comité tomó nota (MSC 85/2/3) de los resultados del 94º periodo de sesiones del Comité Jurídico en lo que se refiere a:

- .1 el informe sobre la labor realizada por el 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, entre otras cosas, instando al Grupo a que finalizara sus deliberaciones en el próximo periodo de sesiones; y
- .2 el establecimiento de un grupo oficioso de trabajo por correspondencia para que, en el lapso interperiodos, haga avanzar los aspectos jurídicos y técnicos de un modelo de certificado refundido que incluya la supervisión por el Estado rector del puerto y las inspecciones.

2.14 La delegación del Reino Unido manifestó su apoyo a 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. En su opinión, dicho Grupo debería continuar sus tareas y los problemas financieros mundiales no deberían ser una excusa para que algunos propietarios de buques abandonen sus buques y a sus tripulaciones por motivos económicos.

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

GENERALIDADES

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda a:

- .1 los capítulos II-1, II-2, VI, VII, IX, XI-2 y XII del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;

- .2 el 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), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla VII/14.1 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 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla III/3.10 del Convenio SOLAS 1974; y
- .5 el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla IX/1.1 del Convenio SOLAS 1974.

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

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la Circular N° 2876, de 21 de mayo de 2008.

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 a que participasen en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al Protocolo de Líneas de Carga de 1988. Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, estuvo presente un número de Partes en el Protocolo que representaba más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, tal como se dispone en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

3.5 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo, las propuestas de enmienda al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Protocolo mediante la Circular N° 2877, de 19 de mayo de 2008.

3.6 Asimismo, se invitó al Comité a que examinara y adoptara el Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008) propuesto, a fin de conferirle carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, así como la propuesta de código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), a fin de conferirle carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

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

- .1 las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)); y

.2 las Notas explicativas del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008.

3.8 Asimismo, se invitó al Comité a que examinara las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 y el proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones para la provisión de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) en lo que respecta a la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS, así como a que examinara una anomalía en el texto de las reglas enmendadas XII/12 y XII/13 de dicho Convenio, adoptadas mediante la resolución MSC.216(82), y a que tomara las medidas que estimara oportunas.

EXAMEN DE LOS NUEVOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PROPUESTOS Y DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS (MSC 85/3, anexo 1) se habían elaborado en el SLF 50, DSC 12 y FP 52, y se habían aprobado en el MSC 83 y MSC 84.

Regla II-1/5-1 – Información sobre estabilidad que se facilitará al capitán

3.10 El Comité, tras reconocer que el proyecto de enmiendas a la regla II-1/5 sólo debería aplicarse a los buques nuevos, acordó que el proyecto de enmiendas debería modificarse según procediera. En este contexto, el Comité acordó también modificar el proyecto de enmiendas a la regla II/10 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que es parecido al proyecto de enmiendas a la regla II-1/5-1 del Convenio SOLAS.

3.11 Además, el Comité, consciente de que las enmiendas a la regla II-1/5 del Convenio SOLAS y a la regla II/10 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 podrían bastar para conferir carácter obligatorio al Código IS 2008, encargó al Grupo de redacción que examinara posibles modificaciones de los proyectos de enmienda, es decir, que sopesara la posibilidad de modificar los proyectos de enmienda para aclarar que las reglas enmendadas sólo se aplican a los buques nuevos o suprimir los proyectos de enmiendas a dichas reglas.

Regla II-2/9 – Contención del incendio

3.12 El Comité acordó que el proyecto de enmiendas a la regla II-2/9.7 debería aplicarse sólo a los buques nuevos y encargó al Grupo de redacción que modificara el proyecto de enmiendas en consecuencia.

- | | |
|--------------------------|---|
| Regla II-1/3-3 | – Acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque |
| Regla II-2/1 | – Ámbito de aplicación |
| Regla II-2/3 | – Definiciones |
| Nueva regla VI/1 | – Definiciones |
| Regla VI/2 | – Información sobre la carga |
| Nueva regla VI/3 | – Prescripciones aplicables al transporte de cargas sólidas a granel que no sean grano |
| Regla VI/3 | – Equipo analizador de oxígeno y detector de gas |
| Regla VII/7-1 | – Ámbito de aplicación |
| Nueva regla VII/9 | – Prescripciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel |

Regla IX/1	– Definiciones
Regla XI-2/1	– Definiciones
Regla XII/8	– Información sobre el cumplimiento de las prescripciones aplicables a los graneleros
Regla XII/10	– Declaración de la densidad de la carga sólida a granel

3.13 El Comité examinó el documento MSC 85/3/6 (Secretaría) en el que se propone que, en lugar de introducir nuevos números de reglas en los capítulos VI y VII y numerar en consecuencia las reglas posteriores que figuran en el proyecto de enmiendas original (documento MSC 85/3, anexo 1), lo que se tradujo en proyectos de enmienda a los capítulos II-1, II-2, IX, XI-2 y XII pertinentes del Convenio SOLAS y al Código CNI, se introduzcan modificaciones de redacción en el proyecto de enmiendas añadiendo números de reglas con guión en los capítulos VI y VII y evitando así tener que enmendar las reglas de los capítulos antes mencionados en las que se hace referencia a reglas de los capítulos VI y VII.

3.14 Posteriormente, el Comité, consciente de que las modificaciones propuestas son de redacción y están en sintonía con la práctica utilizada por la OMI para enmendar los instrumentos de obligado cumplimiento, que presenta la ventaja de evitar enmiendas posteriores innecesarias, aceptó las modificaciones y las remitió al Grupo de redacción para que tomara las medidas oportunas.

Regla II-2/19 – Transporte de mercancías peligrosas

3.15 El Comité, tras examinar el documento MSC 85/3/11 (anexo 1), en el que se informa de que, siguiendo las instrucciones del MSC 84, el DSC 13 había preparado modificaciones del proyecto de enmiendas a la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, aceptó dichas modificaciones y las remitió al Grupo de redacción para que tomara las medidas oportunas.

Cuestiones de redacción

3.16 Tras tomar nota de que seguía habiendo referencias al Código de Cargas a Granel (en lugar del Código IMSBC) en las reglas actuales del Convenio SOLAS (por ejemplo, en las reglas II-2/10.7.1.4, II-2/16.2.1 y VI/1.2), el Comité encargó al Grupo de redacción que modificara el proyecto de enmiendas en consecuencia.

3.17 Con excepción de las reglas mencionadas, el Comité, tras tomar nota de que no se habían formulado otras observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, confirmó su contenido, sujeto a posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.18 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS, cuya adopción se propone para el presente periodo de sesiones:

- .1 con excepción de las reglas relacionadas con el Código IMSBC, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2010; y

- .2 con respecto a las reglas relacionadas con el Código IMSBC, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2010 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2011.

3.19 En consecuencia, el Comité encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario sobre la adopción de las enmiendas, en cuyo anexo 1 figurarían las enmiendas al Convenio SOLAS, con excepción de las que están relacionadas con el Código IMSBC, y en cuyo anexo 2 se incluirían las enmiendas al Convenio SOLAS relacionadas con el Código IMSBC.

PROPUESTAS DE ENMIENDA A CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO CNI

3.20 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código CNI (MSC 85/3, anexo 2) se habían elaborado en el DSC 12 y se habían aprobado en el MSC 84.

3.21 Independientemente de lo anterior, tras recordar su decisión anterior (véanse los párrafos 3.13 y 3.14) de que la numeración de las reglas en las enmiendas a las reglas de los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS no debería cambiarse, y tras tomar nota de que se hace referencia a dichas reglas en el proyecto de enmiendas al Código CNI, el Comité acordó que no es necesario introducir enmiendas al Código CNI.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO NGV 2000

3.22 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código NGV 2000 (MSC 85/3, anexo 3) se habían elaborado en el DSC 12 y se habían aprobado en el MSC 84.

3.23 Tras examinar el documento MSC 85/3/11 (anexo 2), en el que se informa de las propuestas formuladas por el DSC 13 para modificar el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, el Comité aceptó las modificaciones y las remitió al Grupo de redacción para que tomara las medidas oportunas.

3.24 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al párrafo 7.17.3.6.1 del Código (MSC 85/3, anexo 3) ya se había adoptado mediante la resolución MSC.222(82), y decidió no adoptar el proyecto de enmiendas. Sin embargo, el Comité acordó que la nota a pie de página relativa al proyecto de enmiendas se incluyera en la publicación del Código NGV 2000 e impartió las instrucciones oportunas a la Secretaría.

3.25 El Comité, consciente de que no había disposiciones relativas a la aplicación a los buques existentes en el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, mientras que el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, que era similar, incluía dichas prescripciones, encargó al Grupo de redacción que elaborase una disposición oportuna relativa a la aplicación a los buques existentes.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.26 El Comité acordó que las enmiendas al Código NGV 2000, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones y que están relacionadas con el Código IMSBC, deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2010 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2011, fecha que coincide con la de la entrada en vigor del Código IMSBC. A continuación, el Comité

encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO IDS

3.27 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código IDS (MSC 85/3, anexo 4) se habían elaborado en el DE 51 y se habían aprobado en el MSC 84, y tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Código IDS, confirmó su contenido, sujeto a posibles mejoras de redacción.

3.28 Al abordar la inquietud manifestada por una delegación sobre la aplicación de las propuestas de enmienda al Código IDS respecto de los criterios antropométricos para los botes salvavidas y los botes de rescate, el Comité, aunque acordó que las enmiendas sólo deberían aplicarse al equipo instalado en los buques nuevos, observó que por lo que respecta a la instalación de dicho equipo en los buques existentes en cumplimiento de las enmiendas mencionadas este asunto se contempla adecuadamente en la regla III/1.4.2 del Convenio SOLAS.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.29 El Comité acordó que las enmiendas al Código IDS, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2010, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO IGS

3.30 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Código IGS (MSC 85/3, anexo 5) habían sido elaboradas por el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y se habían aprobado en el MSC 84.

3.31 Tras examinar el documento MSC 85/3/9 (Noruega y la IACS), en el que se propone que se eliminen los corchetes que figuran en el proyecto de enmiendas al párrafo 12.1 del Código (auditorías internas en tierra y a bordo) y se conserve el texto encerrado entre ellos, el Comité aceptó la propuesta incorporando la flexibilidad de los tres meses en las auditorías internas anuales e impartió las instrucciones oportunas al Grupo de redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.32 El Comité acordó que las enmiendas al Código IGS, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2010, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

3.33 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (MSC 85/3/1, anexo), relativas a las prescripciones obligatorias del Código IS 2008, se habían elaborado en el SLF 50 y se habían aprobado en el MSC 83.

Regla II/10 – Información que deberá suministrarse al capitán

3.34 Tras recordar su decisión anterior sobre las enmiendas pertinentes a la regla II-1/5-1 del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 3.10 y 3.11), el Comité encargó al Grupo de redacción que elaborase el proyecto revisado de enmiendas a la regla II/10 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, según procediera.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.35 El Comité acordó que las enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, deberían considerarse aceptadas el 1 de enero de 2010 y deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2010, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

EXAMEN DE LOS CÓDIGOS NUEVOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)

3.36 El Comité recordó que el proyecto de Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008) (MSC 85/3/2, anexo) se había elaborado en el SLF 50 y se había aprobado en el MSC 83, con miras a conferir carácter obligatorio a la introducción y a la parte A del Código en virtud del Convenio SOLAS 1974 y del Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

3.37 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre la propuesta de Código IS 2008, el Comité confirmó su contenido, sujeto a posibles mejoras de redacción.

Fecha de entrada en vigor del Código

3.38 El Comité acordó que el Código IS 2008, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, debería entrar en vigor el 1 de julio de 2010, tras tomar nota de que la fecha de entrada en vigor debería coincidir con la de las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, es decir, el 1 de julio de 2010, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)

3.39 El Comité recordó que el proyecto de Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) (MSC 85/3/8, anexo, y MSC 84/24/Add.3, anexo 12) se había elaborado en el DSC 12 y se había aprobado en el MSC 84, con miras a conferir carácter obligatorio al Código en virtud de los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS.

3.40 Tras examinar el documento MSC 85/3/10, en el que se informa de los resultados del DSC 13 sobre las propuestas de modificación del proyecto de Código IMSBC en relación con las fichas correspondientes al HRD (A) y HRD (B), el Comité aceptó las modificaciones e impartió las instrucciones oportunas al Grupo de redacción.

Fecha de entrada en vigor del Código

3.41 El Comité acordó que el Código IMSBC, cuya adopción se propone en el presente periodo de sesiones, debería entrar en vigor el 1 de enero de 2011, tras tomar nota de que la fecha de entrada en vigor debería coincidir con la de las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS, es decir, el 1 de enero de 2011.

3.42 El Comité encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para la adopción, tras tomar nota de que en el párrafo 4 de la parte dispositiva del proyecto de resolución (MSC 85/3/8, anexo) se establece también 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 LA RECOMENDACIÓN Y LAS NOTAS EXPLICATIVAS NO OBLIGATORIAS EN RELACIÓN CON LAS ENMIENDAS

ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

3.43 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada (resolución MSC.81(70)) (MSC 85/3/3, anexo) se había elaborado en el DE 51 y se había aprobado, en principio, en el MSC 84, con miras a su adopción oficial en el presente periodo de sesiones, junto con la de las enmiendas al Código IDS.

3.44 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre las propuestas de enmienda a la Recomendación revisada, el Comité confirmó su contenido, sujeto a posibles mejoras de redacción.

NOTAS EXPLICATIVAS DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008

3.45 El Comité recordó que el proyecto de notas explicativas (MSC 85/3/7, anexo) se había elaborado en el SLF 50 y se había aprobado, en principio, en el MSC 83, con miras a su aprobación oficial en el presente periodo de sesiones, junto con la adopción del Código IS 2008.

3.46 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre el proyecto de notas explicativas, el Comité confirmó su contenido, sujeto a posibles mejoras de redacción.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974 Y EL PROYECTO DE CIRCULAR MSC ACERCA DE LAS ORIENTACIONES PARA LA PROVISIÓN DE HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES (MSDS) CUANDO SE TRANSPORTAN HIDROCARBUROS O COMBUSTIBLE LÍQUIDO, DE CONFORMIDAD CON LA REGLA VI/5-1 DEL CONVENIO SOLAS

3.47 El Comité recordó que, en el MSC 84, durante el examen del documento MSC 84/3/5 (Secretaría), en el que se trataba la anomalía que presentaba el texto de la nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS (Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales), y se proponían medidas para rectificar dicha anomalía, la mayoría de los delegados que intervinieron habían señalado que se exigirían hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) a los buques que transporten cargas sujetas a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio MARPOL o combustibles líquidos.

3.48 El Comité examinó el documento MSC 85/3/4, elaborado por la Secretaría de conformidad con las instrucciones del MSC 84 y que incluye el texto del proyecto de enmiendas a las reglas VI/1 y VI/5-1 del Convenio SOLAS y un proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones para la provisión de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales cuando se transportan hidrocarburos o combustible líquido, con miras a su adopción y aprobación, respectivamente.

3.49 Tras debatir al respecto, el Comité aprobó las propuestas de enmienda a las reglas VI/1 y VI/5-1 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 1, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de dicho Convenio para adoptarlas en el MSC 86; asimismo, aceptó, en principio, el proyecto de circular MSC que figura en el anexo 2 del documento MSC 85/3/4 añadiendo las palabras "la seguridad y" en el párrafo 1, antes de las palabras "la salud" con miras a que el MSC 86 lo apruebe oficialmente al adoptar el proyecto de enmiendas a las reglas VI/1 y VI/5-1 del Convenio SOLAS.

ANOMALÍA EN EL TEXTO DE LAS REGLAS XII/12 Y XII/13 ENMENDADAS DEL CONVENIO SOLAS, ADOPTADAS MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.216(82)

3.50 El Comité examinó el documento MSC 85/3/5 (Secretaría) en el que se aborda una anomalía en el texto de las reglas XII/12 y XII/13 enmendadas del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.216(82), a saber, que las enmiendas a las reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS, que entraron en vigor el 1 de julio de 2008, hacían referencia a las reglas del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS, recogidas en el anexo 2 de la resolución MSC.216(82), que entrarán en vigor el 1 de enero de 2009, es decir, que aún no han entrado en vigor.

3.51 Tras aceptar la propuesta recogida en el documento MSC 85/3/5 de distribuir una circular MSC a fin de notificar la anomalía a todas las partes interesadas (es decir, que las referencias en las enmiendas incorporadas a los párrafos 46 y 47 del anexo 1 de la resolución MSC.216(82) remiten al capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS y que tales referencias sólo entrarán en vigor el 1 de enero de 2009, cuando entre en vigor el capítulo II-1 del Convenio SOLAS) y de hacer lo propio con la anomalía, señalada por la delegación de Francia, existente en la regla II-2/3 enmendada de dicho Convenio, el Comité encargó al Grupo de redacción que elaborase el proyecto de circular MSC para que el Comité lo examinara y aprobara.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.52 Tras debatir en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción para elaborar el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, el Código NGV 2000, el Código IDS, el Código IGS y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988; los textos definitivos del proyecto de Código IS 2008 y del Código IMSBC; y los textos definitivos de la Recomendación y las Notas explicativas no obligatorias en relación con las enmiendas, junto con los proyectos de resolución MSC y de circular MSC conexos, según proceda; y una propuesta de circular MSC sobre la aplicación de las reglas enmendadas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS, a fin de que el Comité los examine con miras a su adopción y aprobación, según proceda.

ADOPCIÓN DE NUEVOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS Y ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS Y NO OBLIGATORIOS***INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN***

3.53 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 85/WP.4), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE NUEVOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS***ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)***

3.54 El Comité examinó el texto definitivo del Código IS 2008 elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 1) y adoptó el Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), mediante la resolución MSC.267(85), cuyo texto figura en el anexo 2.

ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)

3.55 El Comité examinó el texto definitivo del Código IMSBC elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 2) y adoptó el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, 2008 (Código IMSBC 2008), mediante la resolución MSC.268(85), cuyo texto figura en el anexo 3.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

3.56 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 103 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de la propuesta de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 elaborada por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 3) y adoptó las enmiendas por unanimidad, mediante la resolución MSC.269(85), cuyo texto figura en el anexo 4.

3.57 Al adoptar la resolución MSC.269(85), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que:

- .1 las enmiendas a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS (MSC 85/WP.4, anexo 1 a anexo 3) adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio), y entrarán en vigor el 1 de julio de 2010, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII de dicho Convenio; y
- .2 las enmiendas a los capítulos II-2, VI y VII (MSC 85/WP.4, anexo 2 y anexo 3) adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2010 (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 2011, de conformidad con lo dispuesto el artículo VIII de dicho Convenio.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988

3.58 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 65 Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 4) y adoptó las enmiendas por unanimidad, mediante la resolución MSC.270(85), cuyo texto figura en el anexo 5.

3.59 Al adoptar la resolución MSC.270(85), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas Carga de 1988, que las enmiendas al Protocolo adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010 (a menos que con anterioridad a dicha fecha se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VI de dicho Protocolo), y entrarán en vigor el 1 de julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

3.60 El Comité ampliado, que incluía las delegaciones de 103 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 5), y adoptó las enmiendas por unanimidad, mediante la resolución MSC.271(85), cuyo texto figura en el anexo 6.

3.61 Al adoptar la resolución MSC.271(85), 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 2010 (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 2011, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

3.62 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 103 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 6), y adoptó las enmiendas por unanimidad, mediante la resolución MSC.272(85), cuyo texto figura en el anexo 7.

3.63 Al adoptar la resolución MSC.272(85), el Comité ampliado determinó, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Código IDS adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010 (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 julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IGS

3.64 El Comité ampliado, incluidas las delegaciones de 103 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 7), y adoptó las enmiendas por unanimidad, mediante la resolución MSC.273(85), cuyo texto figura en el anexo 8.

3.65 Al adoptar la resolución MSC.273(85), 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 IGS se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2010 (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 julio de 2010, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

ADOPCIÓN Y APROBACIÓN DE INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

3.66 El Comité examinó el proyecto definitivo de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 8), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MSC.274(85), cuyo texto figura en el anexo 9.

APROBACIÓN DE LAS NOTAS EXPLICATIVAS DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008

3.67 El Comité examinó el texto definitivo de las Notas explicativas del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, elaborado por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 9), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1281: "Notas explicativas del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008".

APROBACIÓN DE LA CIRCULAR MSC SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS REGLAS II-2/3, XII/12 Y XII/13 ENMENDADAS DEL CONVENIO SOLAS

3.68 El Comité examinó la propuesta de circular MSC sobre la aplicación de las reglas enmendadas II-2/3, XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS, elaborada por el Grupo de redacción (MSC 85/WP.4, anexo 10), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1282: "Aplicación de las reglas enmendadas II-2/3, XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS".

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.69 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 Líneas de Carga de 1988.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Quinta reunión extraordinaria del Comité contra el terrorismo

4.1 El Comité recordó que en el MSC 84, tras tomar nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 84/4) sobre la quinta reunión extraordinaria del Comité contra el terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas con organizaciones internacionales, regionales y subregionales, de la Declaración conjunta y del Plan de acción conexo, había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a examinar el Plan de acción (en el anexo del documento MSC 84/4 se facilita una copia del mismo) y a presentar informes y observaciones sobre las medidas relacionadas con la Organización que figuran en dicho Plan, para su examen por el Comité.

4.2 El Comité tomó nota de que la aplicación eficaz de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP forma parte de los esfuerzos de las Naciones Unidas, y concretamente del Consejo de Seguridad, en el marco de la lucha contra el terrorismo. Como resultado, el Comité acordó que era necesario entender qué medidas están adoptando los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y los Estados Miembros de la OMI en este contexto, por lo que es necesario facilitar información sobre las actividades enumeradas en la Declaración conjunta y en el Plan de acción conexo. Además, la Organización también necesita esta información para poder presentar los informes correspondientes al Comité contra el terrorismo, para su examen cuando evalúe los avances conseguidos después de la quinta reunión extraordinaria.

4.3 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a los Estados Miembros de la OMI a que presentaran informes y observaciones sobre las actividades enumeradas en la Declaración Conjunta y el Plan de acción conexo para su examen por el Comité en su próximo periodo de sesiones.

Auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias

4.4 El Comité recordó que el MSC 84 había examinado las propuestas de Canadá (MSC 84/4/3) acerca de la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias para complementar 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.1192: "Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias". El Comité recordó asimismo que el MSC 84 había decidido volver a examinar la posibilidad de elaborar orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias, y había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas y observaciones sobre la cuestión teniendo en cuenta las sugerencias formuladas en el documento MSC 84/4/3.

4.5 Tras tomar nota de que no se habían recibido documentos sobre este asunto, el Comité remitió al Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) la cuestión de determinar si la elaboración de orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias contribuiría a mejorar la implantación de lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

Elaboración de legislación modelo sobre protección marítima

4.6 El Comité recordó que el MSC 82 había decidido recomendar la inclusión, en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2008-2009, de la elaboración de legislación modelo sobre protección marítima.

4.7 El Comité recordó también que el MSC 84 había examinado las propuestas presentadas por Alemania y otros (MSC 84/4/4) y había acordado que dicha 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). El Comité recordó además que el MSC 84 había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a las organizaciones internacionales a que presentaran, teniendo en cuenta las sugerencias formuladas en el documento MSC 84/4/4, propuestas y observaciones para que la cuestión se volviera a examinar en este periodo de sesiones.

4.8 El Comité tomó nota del informe de la Secretaría de que las misiones de evaluación de necesidades de protección marítima realizadas en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, y las visitas sobre el terreno llevadas a cabo por el Comité contra el terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las que ha participado la Organización, en relación con la implantación de lo dispuesto en la resolución 1373(2001) del Consejo de Seguridad, habían puesto de relieve, en un número significativo de casos, que la legislación nacional necesaria para implantar lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP estaba ausente o era insuficiente, o se basaba o dependía de leyes nacionales que, en algunos casos, se promulgaron a principios del siglo XX. Por ello, teniendo presente lo dispuesto en el artículo I b) del Convenio SOLAS y con objeto de asistir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en sus esfuerzos para mejorar la situación, la legislación modelo sería muy útil.

4.9 El Comité recordó que, en virtud del artículo III c) del Convenio SOLAS, los Gobiernos Contratantes se obligan a facilitar al Secretario General y a depositar ante él el texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que hayan promulgado acerca de las distintas cuestiones regidas por el Convenio SOLAS, y les instó a hacerlo para promover la elaboración de legislación modelo.

4.10 Tras tomar nota de que no se habían recibido documentos sobre este asunto, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) que asesorara al Comité acerca de la conveniencia de elaborar legislación modelo, y, de ser así, que propusiera la manera de avanzar en esta cuestión.

Propuestas de enmienda a la circular MSC/Circ.1097

4.11 Al examinar las propuestas de la IACS (MSC 85/4/3) sobre la necesidad de que se considere el texto de la circular MSC/Circ.1097 a efectos de mejorar el sistema de protección y, una vez detectados los fallos, evitar la repetición de éstos y restablecer el cumplimiento, y proporcionar orientaciones prácticas adecuadas sobre la forma de abordar los conflictos entre la seguridad y la protección, el Comité recordó que el MSC 84 había examinado una propuesta similar de la IACS (MSC 84/4/1) para enmendar la circular MSC/Circ.1097 añadiendo dos subsecciones: una sobre el modo de proceder con los fallos detectados durante las verificaciones prescritas en el Código PBIP, y la segunda sobre los conflictos entre la seguridad y la protección, pero había decidido no seguir examinando en ese momento la cuestión.

4.12 La IACS informó al Comité de que las propuestas y el texto que figuran en el documento MSC 84/4/1 se habían retirado y se habían sustituido por el documento MSC 85/4/3. Tras tomar nota de que en el documento MSC 85/4/3 se vuelve a examinar el modo en que podrían resolverse los conflictos entre la seguridad y la protección, el Comité también observó que en el documento se propone que la compañía investigue los fallos que se identifiquen con objeto de determinar la causa o causas originales y si son indicativos de otros fallos más extendidos en el sistema de protección. Basándose en sus investigaciones la IACS considera que la compañía, el oficial de la compañía para la protección marítima, el oficial de protección del buque y/o el capitán deberían, cuando resulte pertinente, tomar medidas correctivas o preventivas para evitar que los fallos se repitan. La IACS propone enmendar en este sentido la circular MSC/Circ.1097.

4.13 La delegación de Francia propuso varias enmiendas a las propuestas de la IACS basadas en el documento anterior y acordó presentar un texto para que el Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) lo examine en más detalle.

4.14 El Comité remitió la cuestión al MSWG para que la siguiera examinando.

INCREMENTO DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES QUE NO SEAN LOS QUE YA SE RIGEN POR EL POR EL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y POR EL CÓDIGO PBIP

4.15 El Comité recordó que el MSC 83 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas de protección para los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP (buques no regidos por el Convenio SOLAS), coordinado por los Estados Unidos, el Japón y el Reino Unido, y le había encargado que presentara un informe para su examen por el Comité en este periodo de sesiones.

4.16 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 85/4/1) y el proyecto de directrices sobre los aspectos de protección en las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP, el Comité:

- .1 tomó nota de que las delegaciones de Alemania, Dinamarca, Malta, Noruega y Suecia habían expresado fuertes reservas con respecto a la inclusión de orientaciones en relación con las embarcaciones de recreo, los puertos y puertos deportivos;
- .2 tomó nota de que la delegación de la India y otras delegaciones habían manifestado su apoyo a la elaboración de directrices sobre la protección de los buques no regidos por el Convenio SOLAS, incluidas orientaciones en relación con las embarcaciones de recreo, los puertos y los puertos deportivos;
- .3 remitió la parte del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la prevención de la piratería al Grupo de trabajo por correspondencia, al que se le había encargado que se ocupase de las cuestiones relacionadas con la piratería y los robos a mano armada, para su examen;
- .4 decidió solicitar la opinión del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) acerca de incluir el instrumento para la evaluación y gestión de riesgos en las orientaciones; y
- .5 al tomar nota, tal como habían señalado las delegaciones de Alemania, Dinamarca, Malta, Noruega y Suecia, de que la elaboración de orientaciones para

las autoridades de los puertos y puertos deportivos quedaba fuera del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, decidió solicitar la opinión del MSWG acerca de si deberían incluirse en el proyecto de directrices sobre la protección de los buques no regidos por el Convenio SOLAS.

4.17 El Comité manifestó su agradecimiento a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia por su labor y remitió el proyecto de directrices al MSWG para que lo examinara en detalle.

NECESIDADES DE ESPECTRO Y POSIBLES BANDAS DE FRECUENCIA PARA APOYAR LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y LOS PUERTOS Y LOS SISTEMAS MEJORADOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA

4.18 Al examinar el documento MSC 85/4/2 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el COMSAR 12 había examinado la cuestión de las necesidades de espectro y las posibles bandas de frecuencia para apoyar los sistemas de protección de los buques y los puertos y los sistemas mejorados de seguridad marítima, al preparar la postura de la OMI con respecto a los correspondientes puntos del orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, 2011 (CMR-11) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Se había pedido a la CMR-11 que considerara las enmiendas a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones necesarias para el funcionamiento de los sistemas de protección de los buques y los puertos y los sistemas de seguridad marítima. La UIT había invitado a la OMI y a todos los miembros del sector de radiocomunicaciones a que contribuyeran a estos estudios. El COMSAR 12 decidió que estas cuestiones debían ser examinadas en primera instancia por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas (Grupo mixto de expertos OMI/UIT) y que debía pedirse información de base a la OHI y a la ISO sobre los procedimientos y los aspectos de normalización pertinentes. Las respuestas de la OHI y la ISO se transmitirán al COMSAR 13 para que éste las examine más a fondo.

4.19 El Comité tomó nota también de que el Grupo mixto de expertos OMI/UIT (10 a 12 de junio de 2008) había considerado, entre otras cosas, que para la distribución actual de los mensajes sería suficiente con el equipo actual que utiliza el espectro disponible en la actualidad. Por consiguiente, es necesario hacerse una idea global de otros mensajes de seguridad y protección necesarios para determinar si son necesarios otros sistemas, y si es preciso disponer de recursos de espectro adicionales.

El Grupo mixto de expertos OMI/UIT opinó que no parecía necesario asignar frecuencias adicionales para el funcionamiento de los sistemas de seguridad de los buques y los puertos. Por lo que respecta a la protección a bordo de los buques, en términos de vigilancia de la carga, se planteó la cuestión de si incumbía a la OMI señalar esta cuestión a la CMR-11. Quedaba la cuestión de la protección de los puertos y la manipulación de la carga y, en este contexto, se plantea la cuestión de si es necesario disponer de equipos y frecuencias específicas en los puertos, en los que hay una disponibilidad generalizada de diversos servicios técnicos comerciales, y además existe la posibilidad de utilizar medios de radiodifusión públicos para distribuir la información.

4.20 El Comité observó asimismo que existía una distinción importante entre "seguridad" y "protección", y que el Grupo mixto de expertos OMI/UIT había dado las siguientes definiciones: "en el contexto de la OMI, por "seguridad" se entiende los movimientos sin riesgos y la integridad de los buques, y por "protección", la protección contra amenazas". En este sentido, hay que tener en cuenta cuatro aspectos distintos, a saber:

- .1 funcionamiento de los sistemas de seguridad de los buques;
- .2 funcionamiento de los sistemas de seguridad de los puertos;
- .3 protección a bordo de los buques; y
- .4 protección de los puertos y manipulación de la carga.

4.21 El Comité también tomó nota de que el COMSAR 12 (COMSAR 12/15, párrafo 15.1.6) había invitado al Comité a que refrendara la iniciativa del Subcomité con respecto al examen de las futuras necesidades de espectro para la difusión del nivel de protección del puerto en relación con el Código PBIP, la implantación del sistema LRIT y la utilización del SIA, y que invitara a su Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) a que formulara observaciones al respecto.

4.22 El Comité tomó nota de que la delegación de Francia opinaba que la información disponible no era lo suficientemente detallada. Era necesario que el asunto lo examinara en primer lugar el COMSAR 13 antes de que lo considerara el Comité.

4.23 La delegación de los Estados Unidos informó al Comité de que en la CMR-07 había sido una de las delegaciones que habían pedido que este punto del orden del día se examinara en la CMR-11. Explicó que se había facilitado recientemente información adicional sobre esta cuestión al COMSAR 13 mediante el documento COMSAR 13/4/8. Además, opinaba que los siguientes puntos podrían examinarse en relación con este punto del orden del día de la CMR:

- .1 cuestiones relacionadas con el SIA;
- .2 cuestiones relacionadas con las comunicaciones de protección y la retransmisión de información de protección a los buques y desde éstos;
- .3 necesidades de espectro para la identificación y protección de los contenedores de carga que entran y salen de los puertos internacionales y se embarcan y desembarcan de los buques; y
- .4 modernización de los sistemas de comunicaciones de seguridad y protección a bordo y en el puerto, incluida la navegación electrónica.

4.24 El Comité tomó nota además de la opinión de la delegación de China de que por el momento no existía una necesidad imperiosa para la introducción de un nuevo sistema de comunicaciones ni para frecuencias adicionales destinadas a los sistemas de seguridad y protección marítima existentes que se utilizan en la actualidad, y que debían tenerse en cuenta aspectos tales como la rentabilidad, la responsabilidad y la confidencialidad.

4.25 El Comité concluyó pidiendo a las delegaciones interesadas que presentaran propuestas al COMSAR 13 sobre esta cuestión y amplió el plazo de presentación de documentos sobre esta cuestión únicamente hasta el 19 de diciembre de 2008.

DETECCIÓN POR SATÉLITE DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DEL BUQUE

4.26 Al examinar el documento MSC 85/11/1 (Secretaría) el Comité observó que el NAV 54 había examinado la cuestión de la detección por satélite del SIA y había acordado señalarla al Comité con objeto de obtener una clara dirección de las políticas al respecto.

4.27 El Comité tomó nota de que varios Estados Miembros estaban tomando iniciativas de investigación y desarrollo para determinar si es viable utilizar la capacidad de recepción del SIA en satélites en órbita terrestre baja (LEO) o globos o aeronaves de gran altura y autonomía (HALE). Las razones presentadas para la detección por satélite del SIA son, entre otras:

- .1 la observación de la actividad marítima;
- .2 la detección, supervisión y vigilancia del transporte marítimo mundial;
- .3 el seguimiento de buques y otras actividades náuticas;
- .4 los servicios de detección por satélite de derrames de hidrocarburos;
- .5 la vigilancia de la pesca; y
- .6 la provisión de información sobre buques esencial para la seguridad y la protección marítimas.

4.28 El Comité tomó nota también de que la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2007 (CMR-07) había autorizado la utilización de las dos frecuencias existentes en ondas métricas del SIA (AIS-1 y AIS-2) también para la detección por satélite del SIA, y atribuyó adicionalmente estas frecuencias en el Reglamento de Radiocomunicaciones al servicio móvil por satélite (tierra-espacio) a título secundario, para la recepción de emisiones del SIA de estaciones que funcionen en el servicio móvil marítimo. En una declaración de coordinación, la UIT había invitado a la OMI a que:

- .1 invitara a la UIT a que tomara medidas para implantar la "detección por satélite mejorada" según se prescribe en el anteproyecto de nuevo informe; y
- .2 considerara la necesidad de especificar modificaciones al equipo del SIA de clase A de a bordo, para poner en práctica el funcionamiento de esta detección por satélite mejorada.

El Grupo mixto de expertos OMI/UIT y el NAV 54 (que había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas a este respecto en el MSC 85) examinaron la declaración de coordinación. El Grupo mixto de expertos OMI/UIT acordó que, en principio, todos los que pudieran recibir estas señales podrían utilizar la información recopilada, incluso para actividades comerciales. A este respecto, el Grupo mixto recordó que el MSC 79 había examinado las cuestiones relativas a la disponibilidad libre de los datos sobre buques generados por el SIA y los riesgos para la protección que esto entraña. El MSC 79 había acordado en ese momento que la publicación en la Red mundial o en otro lugar de los datos SIA transmitidos por los buques podría ser perjudicial para la seguridad y la protección de los buques y las instalaciones portuarias, y menoscababa los esfuerzos de la Organización y de sus Estados Miembros para mejorar la seguridad de la navegación y la protección en el sector del transporte marítimo internacional.

4.29 El Comité tuvo en cuenta lo siguiente al decidir si respaldaba o no la detección por satélite del SIA:

- .1 en principio, todos los que sean capaces de recibir estas señales podrían utilizar la información recopilada incluso para actividades comerciales;

- .2 quizá sea necesario especificar posteriormente modificaciones al equipo de clase A del SIA de a bordo; y
- .3 es necesario que existan frecuencias separadas para la detección por satélite del SIA, que deberían escogerse dentro de la banda de frecuencias en ondas métricas disponible para el servicio marítimo, y las frecuencias que se están considerando par tal fin son las frecuencias adyacentes al canal 16 de socorro del SMSSM.

4.30 La delegación de Suecia opinó que esta cuestión requiere una decisión de principio del Comité. Convendría investigar si podría incluirse en la estrategia de navegación electrónica. En segundo lugar, es necesario estudiar los aspectos relacionados con el uso comercial de los datos recibidos por los satélites.

4.31 La delegación de los Estados Unidos informó al Comité de que el concepto aún está en fase de desarrollo y que se considera una opción para la mejora de la seguridad y la protección marítimas. El SIA no está concebido para la detección por satélite, y la tecnología aún se encuentra en su infancia. El Comité también tomó nota de que los Estados Unidos están plenamente comprometidos con el sistema LRIT y consideran que la posible detección por satélite del SIA en el futuro no es un sustituto, sino, cuando se estime que es factible, un complemento de la LRIT.

4.32 La delegación de Francia opinó que el desarrollo de esta cuestión debería formar parte de la estrategia de navegación electrónica. Refiriéndose al párrafo 17 del documento MSC 85/11/1, la delegación opinó que debía ser el propio Comité quien se ocupe de esta cuestión, y en segundo lugar, que sería prematuro en esta fase especificar modificaciones al equipo de la clase A del SIA de a bordo.

4.33 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por la delegación de la China, respaldada por la delegación de Grecia y el observador de la ICS, con respecto a la disponibilidad no controlada de información del SIA recibida por los satélites y los posibles efectos negativos sobre la seguridad y protección de los buques en el mar. La delegación de la China opinó asimismo que sería necesario incluir un nuevo punto en el programa de trabajo cuando se decida examinar esta cuestión más a fondo.

4.34 El Comité decidió aplazar el examen de esta cuestión hasta su próximo periodo de sesiones e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas al respecto al MSC 86 para su examen en relación con el punto del orden del día sobre "Otros asuntos".

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA (MSWG)

4.35 El Comité volvió a constituir el Grupo y le encargó que, teniendo en cuenta las deliberaciones del Pleno sobre las diversas cuestiones:

- .1 examinara si la elaboración de las orientaciones relativas a las auditorías sobre protección de las instalaciones portuarias que se propone en el documento MSC 84/4/3 contribuiría a mejorar la implantación de lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP y, de ser así, propusiera el mejor modo de proceder con respecto a esta cuestión, y asesora al Comité al respecto;
- .2 teniendo en cuenta las sugerencias que figuran en el documento MSC 84/4/4 (Alemania y otros), e indicara al Comité si era conveniente elaborar legislación

modelo sobre protección marítima para implantar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y de ser así, propusiera el mejor modo de proceder con respecto a esta cuestión;

- .3 examinará e indicará al Comité si era necesario enmendar las Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (MSC/Circ.1097), a fin de incluir orientaciones sobre el modo de proceder con los fallos detectados durante las verificaciones prescritas en el Código PBIP y sobre el modo de abordar los conflictos entre la seguridad, y de ser así, redactar un texto en este sentido para su examen por el Comité;
- .4 preparará, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en los anexos del documento MSC 85/4/1, un proyecto de circular MSC relativo a directrices sobre los aspectos de protección en las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP, para su examen por el Comité con miras a su aprobación; y
- .5 examinará la cuestión de llevar armas de fuego a bordo de buques mercantes y asesorará al Comité al respecto.

INFORME DEL MSWG

4.36 Tras recibir y aprobar en general el informe del MSWG (MSC 85/WP.6), el Comité tomó nota de las distintas medidas adoptadas con respecto a los diversos documentos y propuestas presentados y los resultados de las deliberaciones del MSWG, y adoptó las medidas que se indican en el párrafo siguiente.

4.37 El Comité:

- .1 pidió a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, a las organizaciones internacionales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, que pongan en conocimiento del Comité, a la primera oportunidad, los resultados de la experiencia adquirida con la utilización de las circulares MSC.1/Circ.1192 y MSC.1/Circ.1194, para que se examine de nuevo las medidas que han de adoptarse;
- .2 recordó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS su compromiso y su obligación, en virtud del artículo III c) de dicho Convenio, de comunicar al Secretario General y depositar ante él, entre otras cosas, el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el Convenio SOLAS, y les instó a hacerlo a fin de facilitar la elaboración de legislación modelo sobre protección marítima;
- .3 invitó a los Gobiernos Miembros, a las organizaciones intergubernamentales y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo a que presenten propuestas al MSC 86 sobre el modo de proceder con los fallos detectados durante las verificaciones prescritas en el Código PBIP;

- .4 aprobó la circular MSC.1/Circ.1283: "Directrices sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP";
- .5 reiteró que las Directrices recogidas en la citada circular MSC tienen carácter de recomendación, no tratan de sentar la base de un instrumento obligatorio ni deben interpretarse, en modo alguno, como punto de partida para la reglamentación de los buques y las instalaciones no regidos por el Convenio SOLAS.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Generalidades

5.1 El Comité recordó que el MSC 84 había acordado un plan de trabajo para continuar elaborando las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos, y que había asignado:

- .1 el presente periodo de sesiones para ultimar y aprobar los niveles I a III de las normas basadas en objetivos (GBS) para graneleros y petroleros y el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS conexas; y
- .2 el MSC 86 para ultimar las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos, elaborar un plan para validar los resultados desde el punto de vista del nivel de seguridad y examinar la implantación a largo plazo de las normas basadas en objetivos,

y que también había acordado un plan para el examen a largo plazo.

5.2 El Comité también recordó que, en relación con el proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las GBS (nivel III), el MSC 83 había acordado que era necesario llevar a cabo una segunda aplicación experimental de las directrices (tras la primera aplicación experimental acordada en el MSC 82) a fin de ultimarlas y había aprobado un plan de proyecto pertinente. El MSC 84 tomó nota de que el Panel del proyecto piloto que está llevando a cabo el proyecto había presentado un informe sobre la labor realizada (MSC 84/5/2), y el informe definitivo del Panel se presentó a este periodo de sesiones con la signatura MSC 85/5/1.

5.3 El Comité tomó nota de que, en relación con la posible necesidad de introducir enmiendas a otros instrumentos de la OMI tras la eventual adopción de las GBS para graneleros y petroleros, el MSC 84 había acordado que esta cuestión debería examinarse a fondo en el presente periodo de sesiones, para cuando se prevé ultimar las GBS para graneleros y petroleros.

5.4 El Comité también tomó nota de que el MSC 84 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS y que le había encargado que ultimara las directrices genéricas para la elaboración de GBS basándose en el plan de trabajo con prioridades acordado durante dicho periodo de sesiones (MSC 84/24, párrafo 5.18), y presentara un informe al MSC 86.

INFORME DEL PANEL DEL PROYECTO PILOTO SOBRE LA APLICACIÓN EXPERIMENTAL DEL PROCESO DE VERIFICACIÓN DEL NIVEL III UTILIZANDO LAS REGLAS ESTRUCTURALES COMUNES (CSR) DE LA IACS

Generalidades

5.5 El Comité examinó el informe del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1, presentado por el Sr. Patrick Little, coordinador del Panel del proyecto piloto) que en su anexo 1 contiene el proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros, (en adelante llamadas las "directrices sobre verificación") que constan de la parte A (Proceso de verificación) y la parte B (Prescripciones de información y documentación y criterios de evaluación). Las directrices sobre verificación se ultimaron tras la aplicación experimental del proceso de verificación de las GBS utilizando las reglas estructurales comunes (CSR) de la IACS, y en su anexo 3 contienen cambios propuestos para las prescripciones funcionales del nivel II. En cumplimiento del mandato del Panel, el informe también trata las repercusiones en lo que respecta a recursos y contiene recomendaciones encaminadas a potenciar la eficacia del proceso de verificación.

5.6 El Comité manifestó su agradecimiento al coordinador y a los demás expertos del Panel del proyecto piloto por la excelente labor realizada en el transcurso de los últimos dos años y por el tiempo y esfuerzo que han dedicado todos los miembros del Panel, y dio las gracias en particular a China por acoger la última reunión del Panel que estuvo muy bien organizada y fue muy fructífera.

5.7 El Comité acordó que los documentos presentados que contienen observaciones sobre el informe del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1) se examinarían en relación con los párrafos pertinentes de la sección "Medidas cuya adopción se pide al Comité" (párrafo 27 del informe), aprobó el informe del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1) en general y procedió a examinar las medidas cuya adopción se pide al Comité que figuran en el informe, como se describe en los párrafos siguientes.

Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos

5.8 El Comité aprobó, en principio, la propuesta de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas basadas en objetivos (párrafos 5 a 12 y anexo 1 del informe) a reserva de las deliberaciones del Comité que se describen en los párrafos 5.9 a 5.18.

5.9 En este contexto, el observador de la IACS manifestó inquietud respecto de que el proceso de verificación propuesto en el anexo 1 del documento MSC 85/5/1 podría enlentecer el ritmo actual de elaboración y actualización de las reglas debido al tiempo necesario para efectuar una revisión completa aplicando el sistema propuesto actualmente. En su opinión, debería volver a examinarse el proceso de verificación propuesto a fin de tener en cuenta el principio de que la autoevaluación se efectúe como parte del proceso de elaboración de reglas, con lo cual se abordarían las inquietudes de la IACS y, en particular:

1. se garantizaría que las reglas de clasificación se elaboran teniendo en cuenta las innovaciones y las tecnologías más recientes con el consiguiente beneficio para la seguridad en el mar;

- .2 se haría un uso eficaz de los recursos, particularmente teniendo en cuenta la enorme carga que significaría para la OMI la propuesta actual a la hora de obtener el número previsto de expertos competentes idóneos desde el punto de vista técnico;
- .3 se eximiría a la OMI de la responsabilidad del proceso de revisión; y
- .4 se garantizaría que las sociedades de clasificación continúen siendo las únicas responsables del contenido de sus reglas.

El observador invitó al Comité a que examinara este método alternativo de implantar el proceso de verificación del nivel III (véase también el párrafo 5.28).

Método de votación del Grupo de expertos

5.10 El Comité examinó el método de votación del Grupo de expertos (párrafo 12 de la parte A de las directrices), es decir, si las decisiones deberían tomarse por mayoría simple o por mayoría de dos tercios, teniendo en cuenta la opinión de la República de Corea (MSC 85/5/8) de que sería apropiado que el Grupo de expertos aplicara una mayoría de dos tercios para la adopción de decisiones. El Comité tomó nota de que los Miembros tenían opiniones diferentes y remitió esta cuestión al Grupo de trabajo sobre las GBS a fin de que la examine y asesore al Comité.

Acuerdo de confidencialidad

5.11 El Comité examinó la cuestión del acuerdo de confidencialidad que van a firmar los miembros del Grupo de expertos (párrafo 17 de la parte A de las directrices), teniendo en cuenta la opinión de la República de Corea (MSC 85/5/8) de que debería exigirse que los miembros del Grupo de expertos firmen dicho acuerdo y, en relación con esto, el Comité examinó el documento MSC 85/5/2 (Secretaría), que contiene dos ejemplos de declaraciones de confidencialidad utilizadas por la Organización: la declaración de confidencialidad firmada por los auditores designados en el marco del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y la parte pertinente de la carta de acuerdo relativa a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en virtud del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre.

5.12 Tras deliberar al respecto, el Comité dio instrucciones al Grupo de trabajo sobre las GBS de que ultimara el texto del párrafo 17 de la parte A de las directrices sobre verificación, que trata del acuerdo de confidencialidad, teniendo en cuenta las observaciones y las propuestas formuladas en el Pleno, y pidió a la Secretaría que elaborara un acuerdo de confidencialidad adecuado que firmarían los miembros del Grupo de expertos.

Prescripción funcional sobre el reciclaje de buques

5.13 El Comité aceptó la recomendación del Panel del proyecto piloto sobre el reciclaje de buques en relación con la prescripción funcional II.15 y las prescripciones conexas sobre información y documentación del nivel III, es decir, que es prematuro incluir prescripciones sobre reciclaje antes de que se haya ultimado el convenio sobre el reciclaje de buques. A este respecto, el Comité tomó nota de que el MEPC 58 había aprobado el texto definitivo del proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, el cual será adoptado durante una conferencia diplomática cuya celebración está prevista del 11 al 15 de mayo de 2009 en Hong Kong (China).

Modificaciones al expediente de construcción del buque

5.14 El Comité examinó las recomendaciones del Panel del proyecto piloto de incluir en el expediente de construcción del buque el módulo de la sección viga casco y de armonizar el contenido del expediente de construcción del buque con la sección III.10 de las directrices sobre verificación (MSC 85/5/1, párrafo 9), teniendo en cuenta el documento MSC 85/5/7 (Japón), en el que se proponen modificaciones al criterio de verificación III.10 (Transparencia del proyecto) del nivel con el objeto de integrar mejor los derechos de propiedad intelectual.

5.15 El Comité reconoció la importancia de lograr el equilibrio correcto entre la transparencia y la protección de los derechos de propiedad intelectual y encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que tuviera las propuestas en cuenta al elaborar la versión definitiva del expediente de construcción del buque y de la sección III.10 de las directrices sobre verificación.

Elaboración de criterios de evaluación para la resistencia residual (nivel III.5)

5.16 El Comité examinó el enfoque que siguió el Panel del proyecto piloto a la hora de elaborar los criterios de evaluación para la resistencia residual del nivel III.5 (MSC 85/5/1, párrafo 18) a fin de determinar si las reglas de construcción del buque otorgan un nivel razonable de resistencia residual después de avería (por ejemplo, abordaje, varada, inundación), es decir dejar que sea la organización reconocida la que determine cuál es la resistencia residual adecuada, incluidos los marcos hipotéticos previsibles y los criterios de evaluación, y tomó nota de la opinión del Panel de que los instrumentos actuales de la OMI no están suficientemente definidos para su uso en un procedimiento de cálculo de la resistencia residual.

5.17 A este respecto, el Comité también examinó el documento MSC 85/5/8, en el cual la República de Corea se manifiesta de acuerdo con que los instrumentos actuales de la OMI no están lo suficientemente definidos como para utilizarlos en un procedimiento de cálculo de la resistencia residual y sugiere que esta cuestión se examine más a fondo aplicando el enfoque del nivel de seguridad; asimismo, Corea señaló su apoyo a la prescripción de evaluación III.4 (Vida determinada por la resistencia a la fatiga), en particular el examen de los tratamientos de las superficies, tales como el rectificado y el granallado.

5.18 En consecuencia, el Comité tomó nota del enfoque seguido por el Panel del proyecto piloto a fin de elaborar criterios de evaluación para la resistencia residual (nivel III.5).

Propuestas de modificaciones de las prescripciones funcionales del nivel II

Definición de "escantillado neto"

5.19 El Comité examinó la definición revisada de "escantillado neto" propuesta por el Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1, párrafos 13 y 14 y anexo 3), teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/6 (Japón) y MSC 85/5/8 (República de Corea), en los cuales se proponen modificaciones a la definición acordada por el Panel, y tomó nota de que había opiniones divergentes respecto de si la definición debería volver a enmendarse o si debería mantenerse la versión acordada durante el MSC 84.

5.20 Posteriormente, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que examinara y modificara, según fuera apropiado, la definición de "escantillado neto" teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/1 (anexo 3), MSC 85/5/6 y MSC 85/5/8 así como las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno.

Probabilidad adecuada de que se exceda la carga de proyecto para las estructuras de los buques

5.21 El Comité tomó nota del debate del Panel del proyecto piloto sobre la propuesta de introducir una nueva prescripción funcional que establezca una probabilidad adecuada de que se exceda la carga de proyecto para las estructuras de los buques (MSC 85/5/1, párrafos 15 y 16), y en particular, de que el Panel no había llegado a una decisión final sobre esta cuestión y de que la mayoría del Panel opinaba que no era necesario introducir una prescripción a tal fin, sino que el Grupo de expertos debería evaluar adecuadamente la formulación general de las reglas.

Modificaciones a la prescripción funcional del nivel II sobre la resistencia estructural

5.22 El Comité examinó las modificaciones a la prescripción funcional II.3 (Resistencia estructural), y en particular la prescripción II.3.3 (Resistencia a la rotura) propuestas por el Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1, párrafo 17 y anexo 3) teniendo en cuenta el documento MSC 85/5/8 (República de Corea), en el que se proponen otras modificaciones a la prescripción II.3.3 además de las acordadas por el Panel.

5.23 El Comité tomó nota de que había un apoyo generalizado por las modificaciones propuestas por el Panel del proyecto piloto, y encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que examinara y modificara, según fuera apropiado, la prescripción funcional II.3.3 (Resistencia a la rotura), teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/1 (anexo 3) y MSC 85/5/8 y las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno.

Eficacia del proceso de verificación

5.24 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Panel del proyecto piloto respecto de la eficacia del proceso de verificación (MSC 85/5/1, párrafos 19 a 21), en particular la importancia de lograr el equilibrio adecuado entre el nivel de detalle de la verificación que lleve a cabo el Grupo de expertos y los recursos necesarios para llevar a cabo dicha verificación, teniendo también en cuenta que la verificación no debería centrarse en el proceso de elaboración de reglas, sino en los parámetros y supuestos clave utilizados en dicha elaboración. El Comité también tomó nota de que el Panel había señalado que no debería utilizarse el término "auditoría", dado que éste podría dar lugar a malentendidos y que la autoevaluación debería integrarse en el paquete de documentación a fin de potenciar la eficacia de la verificación.

Recursos necesarios para llevar a cabo una verificación

5.25 El Comité examinó los resultados de las deliberaciones del Panel del proyecto piloto respecto de los recursos necesarios para llevar a cabo una verificación (MSC 85/5/1, párrafos 22 a 26), y en particular que el Panel había evaluado los recursos necesarios para llevar a cabo la verificación basándose en varios supuestos, entre ellos el número de miembros del Grupo de expertos, que esta cuestión debería debatirse a fondo, dado que el proceso de verificación depende completamente de cómo esté formado el Grupo de expertos, y que la cuestión de cómo se debe financiar el Grupo es de vital importancia. El Panel también señaló que es necesario disponer los recursos adecuados para que la Secretaría de la OMI pueda administrar y apoyar la labor del Grupo de expertos y proveer la información y documentación conexas y que es posible que esto requiera la aprobación del Consejo de la OMI. El Panel opinó que el proceso de verificación no podría comenzar hasta que no se aclarara por completo la cuestión de la financiación.

5.26 A tal respecto, el Comité recordó que en un debate preliminar que había mantenido durante el MSC 83 sobre la financiación del Grupo de expertos (MSC 83/5/4) se habían presentado tres opciones de financiación de los costos de honorarios, viajes y viáticos diarios de los expertos: que los sufrague el Estado Miembro/organización internacional que nombra al experto, la organización reconocida que solicita la verificación, o la OMI. El MSC 83 acordó que esta cuestión debería continuar examinándose una vez ultimado el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS.

5.27 A fin de facilitar las deliberaciones sobre esta cuestión, la Secretaría explicó en más detalle las tres opciones de financiación que se presentaron al MSC 83 (véase el párrafo 5.26) y proporcionó estimaciones básicas de costos para las opciones de financiación del Grupo de expertos tomando como base la composición del Grupo propuesta en el informe del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1), (es decir, un grupo de expertos de entre cinco y 11 miembros; cinco a seis semanas de trabajo a tiempo completo necesarias para verificar cada serie de reglas presentadas; y, como mínimo, una reunión del Grupo en persona; el resto de las deliberaciones, por correspondencia), del modo siguiente:

- .1 los gastos de los expertos, incluidos los honorarios, son sufragados por el Estado Miembro/organización internacional que nombra al experto;
- .2 los gastos de los expertos, incluidos los honorarios, son sufragados por la Parte que presenta la solicitud de verificación; y
- .3 los gastos de los expertos para los costos de viaje y los viáticos diarios son sufragados por la OMI y los expertos no perciben honorarios.

En cumplimiento de la solicitud del Comité, la información previamente mencionada presentada por la Secretaría se distribuyó en el documento MSC 85/WP.3.

5.28 Tras el debate que siguió, el Comité tomó nota de una propuesta de una cuarta opción de financiación (a saber, los gastos de los expertos correspondientes a los costos de viaje y los viáticos diarios son sufragados por la Parte que presenta la solicitud de verificación y los expertos trabajan sin percibir honorarios) y acordó dar instrucciones al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos de que debatiera a fondo la financiación del Grupo de expertos teniendo en cuenta que las cuestiones de financiación no deberían ser un obstáculo para la presentación de solicitudes de verificación y que es necesario encontrar una solución duradera que también garantice la independencia de los expertos. También se dieron instrucciones al Grupo de que examinara la posibilidad de que, como método alternativo para el proceso de verificación del nivel III, la organización reconocida podría llevar a cabo una autoevaluación (véase también el párrafo 5.9).

5.29 Posteriormente, el Comité encomendó al Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos que examinara dos cuestiones: la financiación del Grupo de expertos y las asignaciones presupuestarias para que la Secretaría de la OMI administre y apoye la labor del Grupo de expertos, teniendo en cuenta el documento MSC 85/WP.3 y las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno, y también le encargó que elaborara las propuestas pertinentes para que las examine el Comité.

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS Y NUEVOS INSTRUMENTOS EN RELACIÓN CON LAS GBS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS

5.30 El Comité examinó el documento MSC 85/5 (Secretaría), en cuyos anexos figuran los proyectos de texto actuales de las enmiendas al Convenio SOLAS, mediante las cuales se confiere carácter obligatorio a las GBS para graneleros y petroleros (anexo 1), las normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros (anexo 2), y las directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque (anexo 3), y acordó examinar los anexos uno por uno en detalle teniendo en cuenta los documentos pertinentes presentados que contienen observaciones sobre estas cuestiones, a fin de determinar cuál es la opinión del Comité respecto de cada una de ellas y de poder dar instrucciones claras al Grupo de trabajo sobre las GBS.

Proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las GBS para graneleros y petroleros

5.31 El Comité examinó el anexo 1 del documento MSC 85/5, que contiene el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las GBS para graneleros y petroleros, y el proyecto de resolución MSC conexas, junto con el documento MSC 85/5/4 (Japón), que contiene observaciones y propuestas sobre las fechas de aplicación y el alcance y la cobertura de todas las prescripciones estructurales de organizaciones reconocidas y que incluye también, en su anexo, modificaciones ulteriores al proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, y el documento MSC 85/5/5 (CESA), en el cual se proponen modificaciones para incluir disposiciones sobre el mantenimiento del expediente de construcción del buque.

5.32 Tras deliberar al respecto, el Comité tomó nota, en particular, de la necesidad de disponer de un plazo de introducción gradual y, en consecuencia, de un programa de implantación adecuado que permita disponer de suficiente tiempo de preparación antes de la entrada en vigor de cualquier enmienda al Convenio SOLAS, y encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que ultimara el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 1) y teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/4 y MSC 85/5/5 así como las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno.

Proyecto de normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.33 El Comité examinó el anexo 2 del documento MSC 85/5, que contiene el proyecto de normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros y el proyecto de resolución MSC conexas, y recordó sus decisiones adoptadas previamente respecto de esta cuestión, cuando se debatieron las observaciones del Panel del proyecto piloto sobre las prescripciones funcionales de nivel II (véanse los párrafos 5.19 a 5.22) y, tras un breve debate, encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que ultimara el proyecto de normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 2), y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno.

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

5.34 El Comité examinó el anexo 3 del documento MSC 85/5, que contiene el proyecto de directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque y

el proyecto de circular MSC conexas, y recordó las decisiones que había tomado previamente sobre esta cuestión cuando se debatieron las observaciones formuladas por el Panel del proyecto piloto respecto del proyecto de directrices (véanse los párrafos 5.14 y 5.15).

5.35 En relación con esto, el Comité también examinó los documentos MSC 85/5/5 (CESA) y MSC 85/5/8 (República de Corea), en los cuales se manifiestan inquietudes respecto de que no se tomó debidamente en cuenta en el proyecto de directrices la protección de los derechos de propiedad intelectual, y en los que se sugieren modificaciones pertinentes, entre ellas respecto de la definición de "condiciones y resultados de los cálculos".

5.36 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó, en particular, que:

- .1 el expediente de construcción del buque debería mantenerse a bordo del buque; y
- .2 es necesario tener en cuenta los derechos de propiedad intelectual, aunque es importante encontrar el equilibrio correcto entre la transparencia y los derechos de propiedad intelectual.

5.37 Posteriormente, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que ultimara el proyecto de directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 3), y teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/5 y MSC 85/5/8 así como las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno.

POSIBLE NECESIDAD DE ENMENDAR OTROS INSTRUMENTOS DE LA OMI

5.38 El Comité recordó que, en relación con la posible necesidad de enmendar otros instrumentos de la OMI como resultado de la eventual adopción de las GBS para graneleros y petroleros, el MSC 84 había examinado el documento MSC 84/5/1 (Secretaría) y había acordado que esta cuestión debería examinarse en detalle en el presente periodo de sesiones, cuando está previsto que se ultimen las normas basadas en objetivos. Al no haberse formulado ninguna observación, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que examinara de nuevo esta cuestión una vez ultimadas las GBS para graneleros y petroleros y que informara al Comité en consecuencia.

DEFINICIÓN DE ENFOQUE DEL NIVEL DE SEGURIDAD (SLA) Y SU INTRODUCCIÓN EN LAS GBS

5.39 El Comité examinó el documento MSC 85/5/3 (Japón), en el que se aclara la definición de enfoque del nivel de seguridad (SLA) y su introducción en las GBS, y que contiene una reseña de la labor en curso respecto de esta cuestión en el Japón. El Comité, tras recordar que había acordado examinar las cuestiones relacionadas con el enfoque del nivel de seguridad durante el MSC 86, tomó nota de la información proporcionada por el Japón.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS NORMAS BASADAS EN OBJETIVOS

5.40 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las GBS y le encomendó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno:

- .1 ultimara el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS a fin de conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 1) y teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/4 y MSC 85/5/5;

- .2 ultimara el proyecto de normas internacionales de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 2), y teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/1 (anexo 3), MSC 85/5/6 y MSC 85/5/8;
- .3 ultimara el proyecto de directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 3) y teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/5 y MSC 85/5/8 y las recomendaciones del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1, párrafo 9);
- .4 ultimara el proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros basándose en el informe del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1, anexo 1) y teniendo en cuenta el documento MSC 85/5/7, y que elaborara el proyecto de resolución MSC conexas;
- .5 estudiara las repercusiones que puede tener el proceso de verificación en los recursos, en particular la financiación del Grupo de expertos, así como la utilización de la autoevaluación como proceso de verificación alternativo, teniendo en cuenta los documentos MSC 85/WP.3, MSC 85/5/1 y MSC 83/5/4 y que elaborara propuestas pertinentes para que las examine el Comité; y
- .6 examinara la posible necesidad de introducir enmiendas a otros instrumentos de la OMI tras la adopción eventual de las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros teniendo en cuenta el documento MSC 84/5/1, y que informara al Comité en consecuencia.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS NORMAS BASADAS EN OBJETIVOS

5.41 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre las GBS (MSC 85/WP.5 y Add.1), el Comité lo aprobó en general y tomó las medidas que se reseñan en los párrafos siguientes.

Enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas GBS para graneleros y petroleros

5.42 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las GBS para graneleros y petroleros basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 1) y teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/4 y MSC 85/5/5 y, en particular, la propuesta del Japón de modificar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS (MSC 85/5/4) y convino, en general, en los siguientes principios:

- .1 mientras las GBS son "reglas para reglas", las reglas del Convenio SOLAS se aplicarían a los buques;
- .2 en el calendario para la implantación de las enmiendas ha de asignarse tiempo suficiente para elaborar los paquetes de propuestas, para que el Grupo de expertos examine las reglas y las enmiendas a las reglas si se determina que así es necesario durante el proceso de verificación, y la subsiguiente modificación de los proyectos; y
- .3 la necesidad de que la Organización examine en 2012 los progresos alcanzados con respecto a la verificación y que adopte las medidas apropiadas.

5.43 El Comité tomó nota de que una mayoría importante del Grupo se había mostrado de acuerdo con las fechas de implantación propuestas por el Japón (MSC 85/5/4, anexo), señalando que tales fechas son necesarias para poder resolver las incertidumbres debidas al número de reglas que deben presentarse, la disponibilidad de los expertos y el plazo necesario para llevar a cabo la verificación, y de que algunas delegaciones opinaron que deberían adoptarse plazos más cortos para expeditar la implantación. El Grupo también había tomado nota de que el calendario de implantación acordado anticipaba la aprobación de las enmiendas en el MSC 85 y que podría ser necesario revisarlo si las enmiendas se aprobasen en un periodo de sesiones posterior.

5.44 El Comité tomó nota de que, con respecto a los umbrales para la aplicación, el Grupo había acordado que era razonable, en este momento, limitar la aplicación de las prescripciones a fin de que el proceso de implantación resultara más manejable, y permitir que la Organización obtenga experiencia en la ejecución del proceso de verificación; de que una aplicación demasiado amplia podía hacer que se excedieran los recursos disponibles; y de que más adelante se podría examinar la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación.

5.45 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado las propuestas de la CESA relativas al proyecto de disposiciones del Convenio SOLAS para el expediente de construcción del buque (MSC 85/5/5), y había aceptado la propuesta relativa al mantenimiento de dicho expediente. No obstante, la mayoría del Grupo había convenido en que el expediente de construcción del buque debería mantenerse a bordo y no se había aceptado la propuesta de la CESA de que solamente se mantuviese en tierra.

5.46 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado introducir en las directrices sobre la información que se ha de incluir en el expediente de construcción del buque (pero no en el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS) las cuestiones relativas a los derechos de propiedad intelectual, las actualizaciones del cambio de registro, el almacenamiento y la disponibilidad del expediente de construcción del buque para la Administración, las organizaciones reconocidas y las compañías.

5.47 Tras examinar los resultados de la labor del Grupo respecto de esta cuestión, el Comité debatió largamente si el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 85/WP.5, anexo 1), y el proyecto de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 85/WP.5/Add.1, anexo 2), deberían aprobarse en el presente periodo de sesiones con miras a su adopción durante el MSC 86, o si la aprobación debería aplazarse hasta el MSC 86.

5.48 Muchas delegaciones, si bien reconocieron que durante el presente periodo de sesiones se había avanzado enormemente, opinaron que aún había incertidumbres en relación con el proceso de verificación, los recursos financieros necesarios y las cuestiones de responsabilidad, y que estos aspectos fundamentales tenían que resolverse antes de que pudiera aprobarse cualquier enmienda al Convenio SOLAS. El proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, junto con el proyecto de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, el proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos y el proyecto de directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque constituyen un todo que debe examinarse conjuntamente.

5.49 Muchas otras delegaciones señalaron que se había avanzado considerablemente, que el proyecto de enmiendas estaba listo para su aprobación en el presente periodo de sesiones y que no podían ver ninguna razón para aplazarlo, teniendo en cuenta que las directrices sobre verificación estaban casi finalizadas, y que los aspectos financieros podrían tratarse más adelante. La aprobación en el presente periodo de sesiones daría a los Miembros un nivel de certidumbre que proporcionaría una base firme para continuar trabajando en esta cuestión. Por otra parte, las disposiciones del proyecto de resolución MSC conexas (MSC 85/WP.5, anexo 1) para evaluar los avances logrados en la implantación de la regla II-1/3-10 del SOLAS propuesta para 2012 resolverían cualquier problema que pudiera surgir.

5.50 Tras el debate, el Comité acordó aplazar para el MSC 86 la aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y el proyecto de normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, en el entendimiento de que el Comité se había mostrado de acuerdo sobre el texto del proyecto de enmiendas y del proyecto de normas, los cuales constituirán la base para continuar trabajando durante el MSC 86.

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

5.51 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 2), teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/1 (anexo 3), MSC 85/5/6 y MSC 85/5/8, y recordó su decisión previa respecto de aplazar la aprobación hasta el MSC 86 (véase el párrafo 5.50).

5.52 El Comité también tomó nota de que el Grupo había examinado la propuesta del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1) de modificar la prescripción funcional de la resistencia estructural, y se mostró conforme con las modificaciones que se indican en el anexo 2 del documento MSC 85/WP.5/Add.1.

5.53 El Comité también tomó nota de que el Grupo había examinado las propuestas del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1), el Japón (MSC 85/5/6) y la República de Corea (MSC 85/5/8) sobre la definición de "escantillado neto", y de que la mayoría del Grupo se había mostrado conforme con el texto revisado que figura en el anexo 2 del documento MSC 85/WP.5/Add.1.

5.54 El Comité tomó nota de que el Grupo había debatido largamente acerca de si las reglas de una Administración nacional estarían sujetas a verificación en el ámbito de las GBS y de que, si bien algunas delegaciones habían señalado que tales reglas deberían incluirse, puesto que se podrían crear lagunas en la cobertura de las GBS, otras delegaciones habían indicado que la verificación de las reglas nacionales debería ser responsabilidad de las Administraciones correspondientes, y no debería correr a cargo de la Organización. El Comité también tomó nota de que la mayoría del Grupo había convenido en que la verificación de las reglas nacionales sólo se debería aplicar en los casos contemplados en la regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS, para eliminar las lagunas en la cobertura de las prescripciones.

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

5.55 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado las directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, cuyo texto figura en el anexo 1 del informe del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1), teniendo presente el documento MSC 85/5/7 (Japón y la CESA).

5.56 El Comité también tomó nota de que el Grupo había debatido largamente sobre el alcance de las prescripciones funcionales que pueden no estar cubiertas por las reglas presentadas por una organización reconocida, y que la mayoría del Grupo había acordado que las prescripciones estructurales cubiertas por las normas eran un pilar fundamental de las GBS, y está previsto que la organización reconocida presente un paquete de documentación que abarque todas las prescripciones funcionales. No obstante, el Grupo acordó que no era necesario verificar una prescripción funcional que estuviera contemplada en instrumentos de la OMI.

5.57 El Comité también tomó nota de que el Grupo había mantenido largas deliberaciones sobre la parte A de las directrices (Proceso de verificación), pero que no había podido ultimar el texto. No obstante, el Grupo había acordado que sería necesario contar con un modelo del funcionamiento del proceso de verificación para profundizar en el examen de la viabilidad, eficiencia y los recursos necesarios para el proceso de verificación, según se indica en el documento MSC 85/5/1. Por consiguiente, el Grupo elaboró el proyecto de texto de la parte A de las directrices (MSC 85/WP.5/Add.1, anexo 3), e identificó las siguientes esferas específicas que será preciso desarrollar y perfeccionar:

- .1 la relación entre la información presentada por el solicitante en el paquete de documentación y el sistema de control de calidad de la organización reconocida;
- .2 la aprobación provisional de las reglas, según se establece en el párrafo 11 de la parte A de las directrices. Algunas delegaciones observaron que no sería justo retrasar la verificación definitiva de las reglas hasta la próxima reunión del MSC. Otras señalaron que no sería procedente partir de la base de que el MSC las va a confirmar, y que la aprobación provisional podría plantear problemas considerables si las reglas que se apliquen con carácter provisional no se aprueban posteriormente. Con independencia de ello, el Grupo señaló que era importante que se asignen recursos suficientes para garantizar que se recibe una respuesta con prontitud, y mantuvo el correspondiente proyecto de texto entre corchetes para profundizar en su examen;
- .3 la relación entre la presentación del informe del Grupo de expertos al MSC y los procedimientos de la Organización para la presentación de documentos;
- .4 el actual proyecto de texto de las directrices debería perfeccionarse en cuanto a la descripción de la verificación periódica de las reglas;
- .5 la ausencia de disposiciones que permitan a una organización reconocida solicitar una verificación parcial posterior en caso de que se modifiquen las reglas después de su verificación inicial;
- .6 la necesidad de armonizar el proyecto de texto con las normas internacionales de construcción basadas en objetivos para graneleros y petroleros, en el sentido de que el proceso se aplica únicamente a las reglas de una Administración nacional si se presentan como equivalentes a las reglas de una organización reconocida en virtud de lo dispuesto en la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS; y
- .7 la cuestión de si se podría permitir a los miembros del Grupo de expertos hacer consultas fuera del ámbito del Grupo.

5.58 Por lo que respecta a la apelación de las decisiones del Grupo de expertos, el Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que el proceso debería estar limitado a un nuevo examen de la recomendación del Grupo de expertos basado en la documentación facilitada por el solicitante, y que la apelación no debería utilizarse como una vía para volver a presentar información nueva a otro Grupo de expertos más pequeño, es decir, la Junta de apelación.

5.59 El Comité tomó nota de que el Grupo había señalado que, de conformidad con la propuesta del Panel del proyecto piloto, está previsto que cada experto seleccionado por el Secretario General examine todas las prescripciones funcionales en el marco del proceso de verificación.

5.60 El Comité también tomó nota de que el Grupo había acordado que imponer un límite de tres años a los miembros del Grupo de expertos era un criterio excesivamente restrictivo, habida cuenta de los recursos, y había acordado eliminar esta limitación; que el Grupo de expertos debería estar integrado por unos siete a nueve miembros, en función de la complejidad del caso, e incluyó una disposición que permite al Secretario General constituir grupos de expertos de menos miembros para examinar modificaciones de las reglas o actuar como Juntas de apelación; y que sería necesaria una mayoría de dos tercios de los expertos para que se considere que una recomendación al MSC cuenta con un apoyo generalizado.

5.61 El Comité tomó nota además de que la mayoría del Grupo se había mostrado partidaria de que el formato y el alcance del acuerdo de confidencialidad que deberán firmar los miembros del Grupo de expertos sea similar, en formato y alcance, al utilizado para el GESAMP, como se indica en el anexo 2 del documento MSC 85/5/2, y había acordado que el solicitante debería indicar claramente el carácter confidencial y/o sujeto a derechos de propiedad intelectual de la información presentada con el paquete de documentación. No obstante, algunas delegaciones señalaron que no debe interpretarse que esto limite en modo alguno el desempeño de las tareas de los expertos.

5.62 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado las modificaciones del nivel III.10, "Transparencia del proyecto", propuestas por el Japón y la CESA (MSC 85/5/7), que había debatido largamente sobre las ventajas de las propuestas y que había acordado modificar la correspondiente declaración de intenciones a fin de incluir el examen de los derechos de propiedad intelectual, según se proponía. No obstante, el Grupo no apoyó que se añadan prescripciones específicas de información y documentación y criterios de evaluación en relación con los derechos de propiedad intelectual.

5.63 El Comité también tomó nota de que la mayoría del Grupo había acordado que, puesto que el objetivo de las GBS era garantizar que los buques sean seguros y ecológicos, no es razonable incluir criterios de evaluación en relación con los derechos de propiedad intelectual y tales consideraciones están fuera del ámbito de competencia de la Organización.

5.64 El observador de la CESA, respaldado por las delegaciones de Alemania, Francia e Italia y el observador de la Comisión Europea, recomendó encontrar un equilibrio entre la transparencia del proyecto y la protección de los derechos de propiedad intelectual y señaló que era necesario disponer medidas de protección para la innovación del sector, factor esencial para desarrollar y aplicar las tecnologías de punta a la seguridad de los buques y la protección del medio ambiente y que, por lo tanto, son competencia de la Organización.

5.65 El Comité tomó nota de que, al ultimar el texto de la parte B de las directrices sobre verificación (MSC 85/WP.5/Add.1, anexo 3), el Grupo había acordado dejar entre corchetes el texto de los párrafos 10.2.1.1 a 10.2.1.7, en espera de que se concluya el examen del expediente de construcción del buque, para evitar una posible duplicación de las prescripciones.

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

5.66 El Comité tomó nota de que el Grupo, siguiendo las instrucciones recibidas, había examinado el proyecto de directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque, basándose en el documento MSC 85/5 (anexo 3), teniendo en cuenta los documentos MSC 85/5/5 y MSC 85/5/8 así como las recomendaciones del Panel del proyecto piloto (MSC 85/5/1), y que los resultados de las deliberaciones del Grupo se incluirán en la parte 2 del informe del Grupo, que el Presidente del Grupo presentará al MSC 86.

Repercusiones de la realización del proceso de verificación en los recursos

5.67 El Comité tomó nota de que el Grupo había dado inicio al examen de las repercusiones que podría tener el proceso de verificación en los recursos mientras debatía el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, el proyecto de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros y el proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las GBS, aunque no había llegado a ninguna conclusión ni había elaborado ninguna recomendación por falta de tiempo, y que esta cuestión se volvería a abordar en la parte 2 del informe del Grupo (véase el párrafo 5.66).

5.68 En relación con una propuesta de autoevaluación detallada por las organizaciones reconocidas, el Comité tomó nota de que el Grupo había señalado que no se había presentado ninguna propuesta concreta que ayudara a sus miembros a entender la manera de establecer o implantar un sistema de verificación alternativo basado principalmente en la autoevaluación y que, como resultado de ello, el Grupo no había podido examinar detenidamente el sistema de verificación alternativo propuesto por Suecia en este periodo de sesiones.

Posible necesidad de enmendar otros instrumentos de la OMI

5.69 El Comité tomó nota de que, por falta de tiempo, el Grupo no había podido examinar la posible necesidad de introducir enmiendas en otros instrumentos de la OMI tras la ultimación de las GBS para graneleros y petroleros.

Calendario de la labor ulterior

5.70 El Comité recordó que el MSC 84 había decidido que el MSC 86 se ocuparía de concluir las directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos y de elaborar un plan para validar los resultados desde el punto de vista del nivel de seguridad y el examen de la implantación a largo plazo de las GBS, y refrendó la recomendación del Grupo de volver a programar las actividades previstas para el MSC 86, de modo que un grupo de trabajo pueda examinar y ultimar en ese periodo de sesiones las directrices sobre verificación, las disposiciones relativas al expediente de construcción del buque y los resultados del debate sobre los recursos necesarios para el proceso de verificación, con objeto de que se aprueben junto con las enmiendas al Convenio SOLAS.

5.71 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas al MSC 86 con objeto de ultimar las GBS para graneleros y petroleros. En particular, las ponencias deberían abordar:

- .1 la ultimación de la parte A de las directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 85/WP.5, anexo 3), teniendo en cuenta las deliberaciones del Grupo de trabajo que se describen en los párrafos 15 a 25 del documento MSC 85/WP.5;
- .2 la ultimación de las directrices para la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque (MSC 85/WP.5/Add.1);
- .3 la elaboración de un proceso de verificación alternativo basado únicamente en la autoevaluación, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el párrafo 37 del documento MSC 85/WP.5; y
- .4 la posible necesidad de introducir enmiendas a otros instrumentos de la OMI tras la ultimación de las GBS para graneleros y petroleros, teniendo en cuenta el documento MSC 84/5/1.

6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

6.1 El Comité reconoció que, para que el sistema LRIT pudiera empezar a funcionar el 30 de diciembre de 2008, tendría que adoptar decisiones con respecto a todas las cuestiones que influyen en el establecimiento y funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT (IDE), el Plan de distribución de datos LRIT (DDP) y, de hecho, el sistema LRIT en su conjunto.

6.2 Además, el Comité reconoció también que, puesto que en la práctica el establecimiento y la integración de la mayoría de los centros de datos LRIT comenzará después del MSC 85, puede que el Comité tenga que decidir, entre otras cosas, la manera de avanzar en las cuestiones relacionadas con el cumplimiento por los buques, las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT y las pruebas de desarrollo e integración de los centros de datos en el periodo que media entre el MSC 85 y el MSC 86.

6.3 El Comité tomó nota de que todas las cuestiones de principio tendrían que verse en el Pleno a fin de poder dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT (el Grupo de trabajo).

6.4 El Comité recordó asimismo que, habida cuenta de que las cuestiones de que se trata son clave, como ya se había señalado en el MSC 84 y más recientemente en el Grupo especial sobre la LRIT, se ha producido un retraso en las cuestiones relacionadas con el establecimiento del sistema LRIT con respecto a las previsiones del MSC 81, por lo que esta cuestión debe agilizarse con carácter urgente.

6.5 El Comité examinó los documentos MSC 85/6 (Secretaría), MSC 85/6/1 y Add.1 a 4 (Grupo especial sobre la LRIT), MSC 85/6/2 (IMSO), y MSC 85/INF.7 (IMSO).

6.6 El Comité examinó el documento MSC 85/6 (Secretaría) en el que se dan datos sobre las actividades de cooperación técnica realizadas entre marzo y septiembre de 2008 con objeto de

fomentar la implantación del sistema LRIT. El Comité tomó nota con interés de que la Secretaría había organizado, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, una serie de seminarios y reuniones subregionales para los jefes de las Administraciones marítimas y los funcionarios de categoría superior directamente responsables de la elaboración y/o implantación de políticas o medidas legislativas y administrativas para la implantación de las disposiciones del Convenio SOLAS relativas a la LRIT y el SIA, en particular las correspondientes normas de funcionamiento y prescripciones funcionales.

RESULTADOS DE LAS REUNIONES INTERPERIODOS DEL GRUPO ESPECIAL DEL MSC SOBRE LA LRIT

Informes del Grupo especial sobre la LRIT

6.7 El Comité recordó que el MSC 84 había aprobado la convocatoria de un Grupo especial interperiodos sobre la LRIT (el Grupo) y le había encargado, esencialmente, que examinara todas las cuestiones de naturaleza técnica que podían influir en el oportuno establecimiento del sistema LRIT.

6.8 Al examinar el informe del Grupo (MSC 85/6/1 y Add.1 a 4), el Comité aprobó el informe en términos generales y acordó abordar únicamente un número limitado de cuestiones clave que era necesario debatir en el Pleno antes de remitir esta cuestión al Grupo de trabajo para que la examinara más a fondo. En concreto, el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Enmiendas a las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT

6.9 El Comité recordó que el MSC 84 había autorizado al Grupo a que examinara y adoptara enmiendas a las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT. En el anexo 3 del documento MSC 85/6/1, los anexos 4 y 5 del documento MSC 85/6/1Add.1; y anexos 4 y 5 del documento MSC 85/6/1/Add.4 figuran las enmiendas a las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT adoptadas por el Grupo.

6.10 La delegación de Chipre declaró, con respecto a los párrafos 7.26 a 7.28 del documento MSC 85/6/1/Add.2, que habría que establecer un sistema centralizado para someter a prueba los polígonos del DDP antes de distribuirlos.

6.11 El Presidente del Grupo especial sobre la LRIT aclaró que, por el momento, no era posible establecer un sistema centralizado independiente y que el servidor del DDP, cuyo mantenimiento corre a cargo de la Secretaría, no está diseñado para realizar esta función. El Presidente recordó también que el Grupo especial sobre la LRIT había examinado esta cuestión y había recomendado que todos los polígonos presentados por el Gobierno Contratante que hubiera presentado polígonos incorrectos deberían ser rechazados por el centro de datos que los procese, y propuso añadir a las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT texto que describa las medidas que debe adoptar el centro de datos que los procese.

6.12 La delegación de Turquía observó que cualquier tipo de sistema centralizado que funcione manualmente sería con toda probabilidad un motivo de preocupación para su país.

6.13 El Comité aprobó las enmiendas a:

- .1 las Especificaciones técnicas para el Intercambio internacional de datos LRIT;

- .2 las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT; y
- .3 las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT.

6.14 El Comité tomó nota que, en la quinta reunión del Grupo, se había preparado un documento de trabajo en el que se refunden todas las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT y todas las enmiendas al mismo hasta el 22 de agosto de 2008 en un solo documento. Esta semana ya se ha iniciado la labor encaminada a actualizar este documento para incorporar las enmiendas a las especificaciones técnicas adoptadas por el Grupo en su sexta reunión que el Comité ya haya aprobado. El nuevo documento, que recoge las especificaciones técnicas, estará disponible una vez finalizado el periodo de sesiones, y en ese momento se decidirá también si conviene que la Secretaría las publique mediante la circular MSC.1/Circ.1259, o si las especificaciones deben mantenerse como documento de trabajo.

Cuestiones relacionadas con los esquemas XML

6.15 El Comité recordó que el MSC 84 había adoptado una serie de esquemas XML (Lenguaje de marcado extensible), bien como parte de las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT o de las Especificaciones técnicas para el Plan de distribución de datos LRIT.

6.16 El Comité tomó nota de que, en las últimas tres reuniones del Grupo, se había visto que mantener los distintos esquemas en dos especificaciones técnicas separadas era útil, conforme se había planteado la necesidad de introducir enmiendas a los esquemas XML adoptados por el MSC 84 derivadas de las enmiendas a las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT. Por ello, en su quinta reunión, el Grupo suprimió, con carácter de prueba, todos los esquemas XML en las dos especificaciones técnicas y los refundió en un único documento independiente. La prueba había demostrado que este planteamiento era muy útil y el Grupo había acordado, a reserva de la aprobación del Comité, seguirlo de ahora en adelante. Conforme se introducen pequeñas enmiendas en las especificaciones técnicas, se incorporan también los cambios correspondientes a los esquemas XML. Además de estos cambios, y con miras a mejorar el control de la versión del mantenimiento del sistema, se introdujo un número de control de la versión publicada del esquema XML y los archivos individuales y un diario para registrar los cambios en el archivo "Léeme" (*Read me*), de acuerdo con las prácticas más extendidas en el sector.

6.17 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que los esquemas XML deberían incluirse en un documento independiente, que forme parte de las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT. La última versión de los esquemas XML figura en el anexo 5 del documento MSC 85/6/1/Add.4.

Protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipos, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT

6.18 El Comité tomó nota de que las tres reuniones del Grupo se habían centrado en la elaboración de protocolos y preparativos para las pruebas de los distintos componentes del sistema LRIT en las fases de prototipos, desarrollo y producción. A principios de julio se estableció un entorno para las pruebas de prototipos. Estaba integrado por los centros de datos que están estableciendo las Bahamas, el Brasil, el Canadá, los Estados Unidos, las Islas Marshall, Liberia y la República de Corea, el IDE y el servidor del DDP.

6.19 El Comité tomó nota de que para la implantación con éxito del sistema LRIT es de importancia capital que se ultime satisfactoriamente la fase de pruebas de prototipos, puesto que es necesario contar lo antes posible entre otras cosas, con:

- .1 la certeza de que las especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT son adecuadas y están completas; y
- .2 un entorno de pruebas en el que se puedan someter a prueba los restantes centros de datos antes de su integración en el sistema LRIT cuando éste empiece a funcionar.

6.20 El Comité tomó nota también de que los protocolos y preparativos para las fases de pruebas de prototipos, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT se habían elaborado para demostrar el cumplimiento de cada componente del sistema LRIT de lo prescrito en la regla V/19-1, las normas de funcionamiento y las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT según proceda.

6.21 El Comité aprobó los protocolos y preparativos para las fases de pruebas de prototipos, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT, que figuran en los anexos 2 y 3 del documento MSC 85/6/1/Add.3, respectivamente.

6.22 Con respecto a la publicación de estos protocolos, el Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y formulara una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse.

Examen y adopción de enmiendas en el periodo que media entre el MSC 85 y el MSC 86

6.23 El Comité observó que está previsto que la fase de pruebas de desarrollo comience poco después de finalizar el actual periodo de sesiones. Dada la naturaleza del trabajo que se va a realizar, es razonable prever que, de cuando en cuando, sea necesario introducir enmiendas a las especificaciones técnicas, los esquemas XML, los procedimientos de prueba y los casos de prueba.

6.24 El Comité tomó nota asimismo de los procedimientos para el examen de propuestas de enmienda de las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT, los esquemas XML y los procedimientos de prueba y los casos de prueba, elaborados por el Grupo, con miras a ocuparse de estas cuestiones en el periodo que media entre reuniones sucesivas del Grupo, y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara la manera de examinar y adoptar enmiendas a esta documentación técnica en el periodo que media entre el MSC 85 y el MSC 86, y formularan una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse.

Notificación, presentación de informes y registro de la suspensión temporal del funcionamiento, o de una reducción del servicio

6.25 El Comité observó que, en la quinta reunión del Grupo, los Estados Unidos habían señalado que, al desarrollar el IDE, habían observado que era necesario definir procedimientos operativos normalizados para notificar a los centros de datos y el servidor del DDP que el IDE no se encuentra disponible por mantenimiento o fallos y habían señalado que también sería necesario contar con procedimientos análogos para los casos en los que el servidor del DDP o un centro de datos no se encuentre disponible o no tenga más remedio que funcionar con un nivel de

servicio reducido. El Comité acordó que sería necesario contar con estos procedimientos cuando un componente del sistema LRIT tenga que suspender temporalmente, por cualquier motivo, sus operaciones u ofrecer un nivel de servicio reducido.

6.26 El Comité aprobó los procedimientos para la notificación, presentación de informes y registro de la suspensión temporal del funcionamiento, o de una reducción del servicio que prestan los componentes del sistema LRIT, que figuran en el anexo 7 del documento MSC 85/6/1/Add.1 y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que profundizara en el examen de esta cuestión y formulara una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse.

Cuestiones relacionadas con el examen y auditoría del funcionamiento del sistema LRIT

6.27 El Comité tomó nota de que, en la sexta reunión del Grupo, la IMSO había identificado la necesidad de considerar un número de cuestiones técnicas relacionadas con el examen y la auditoría del funcionamiento del sistema LRIT, a fin de permitir al Coordinador LRIT emprender las tareas conexas. Concretamente, la IMSO había pedido al Grupo que:

- .1 examinar la necesidad de definir el archivo de datos y los formularios para los datos que deben presentarse al Coordinador LRIT a efectos de examen y auditoría del funcionamiento;
- .2 identificar las especificaciones técnicas existentes relacionadas con este asunto; y
- .3 elaborar cualquier especificación técnica que se considere necesaria para la debida especificación e implantación de los programas informáticos utilizados por el Coordinador LRIT para el examen y la auditoría de funcionamiento.

6.28 El Comité examinó las orientaciones solicitadas por la IMSO sobre cuestiones técnicas relacionadas con el examen y auditoría del funcionamiento del sistema LRIT, y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y formulara una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse en el contexto de la labor que pueda ser necesario realizar en el lapso interperiodos.

Cuestiones remitidas al Grupo por el MSC 84 para su examen

6.29 El Comité recordó que el MSC 84 había remitido al Grupo una serie de cuestiones (que se enumeran en los párrafos 3.43 a 3.69 del documento MSC 84/6/1/Add.2) relacionadas con la implantación del sistema LRIT, con respecto a las que convendría elaborar orientaciones.

6.30 El Comité, tras tomar nota de que no se habían presentado documentos al respecto, acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y decidiera el planteamiento que habrá de adoptarse.

Cuestiones relacionadas con la circular MSC.1/1257

6.31 El Comité tomó nota de que, en la sexta reunión del Grupo, las Bahamas, los Estados Unidos, las Islas Marshall y la IACS (por conducto de la Secretaría) habían puesto en conocimiento del Grupo una serie de cuestiones relacionadas con las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1257. En el párrafo 5.3.1 de la circular MSC.1/Circ.1257, en el que se indica que las pruebas de conformidad deberían realizarse dentro de un periodo de tres meses a

partir de la fecha en la cual el buque tenga que demostrar el cumplimiento de las reglas V/19-1, se ha interpretado de una manera que no responde a los motivos por los cuales el Grupo recomendó ese calendario en un principio. Tampoco responde a las disposiciones de la resolución MSC.211(82) sobre la implantación en fecha temprana del sistema LRIT.

6.32 La delegación de las Bahamas informó al Comité de que había identificado algunas cuestiones en relación con los informes de las pruebas de conformidad que sería preciso aclarar, y propuso que el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT estudiara este asunto y preparara una postura unificada desde la perspectiva tanto de los Estados de abanderamiento como de los Estados rectores de puertos.

6.33 El Comité tomó nota de los anteproyectos de enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1257, que figuran en el anexo 7 del documento MSC 85/6/1/Add.4, y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que estudiara este asunto y preparara una nueva circular MSC.1, que incorpore las distintas enmiendas, con miras a su aprobación.

Cuestiones relacionadas con los buques que, por lo demás, no deben satisfacer las prescripciones del capítulo IV

6.34 El Comité tomó nota de que en la sexta reunión del Grupo, los Estados Unidos habían planteado al Grupo la cuestión de fijar una fecha límite en la que los buques que, por lo demás, no estén obligados a satisfacer las prescripciones del capítulo IV (y a los que por tanto no es necesario expedir un Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga) deberían estar obligados a cumplir las disposiciones de la regla V/19-1.

6.35 El Comité recordó que el MSC 82, al adoptar las enmiendas de 2006 al capítulo V del Convenio SOLAS (resolución MSC.202(81)), había decidido que el arqueo bruto utilizado para determinar si un buque (incluidas las naves de gran velocidad) estaría obligado a satisfacer las disposiciones de la regla V/19-1 debía ser el determinado de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre arqueo de buques, 1969.

6.36 El Comité tomó nota de que, como resultado de lo dispuesto en el párrafo dispositivo 3 de la resolución A.494(XII), titulada "Fórmula transitoria revisada para determinar el arqueo de ciertos buques", en el cual se permite que los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 18 de julio de 1994 utilicen el arqueo bruto determinado de conformidad con las reglas nacionales relativas al arqueo para establecer si están obligados a satisfacer las disposiciones del capítulo IV, una serie de buques que, por lo demás, no están obligados a cumplir lo dispuesto en el capítulo IV, sí están obligados sin embargo a transmitir información LRIT.

6.37 El Comité tomó nota también de que, si tales buques están obligados a cumplir lo prescrito en la regla V/19-1, probablemente será necesario instalar equipo de a bordo especializado para transmitir información LRIT. Además, habida cuenta de su arqueo bruto, no es seguro que tengan un certificado de seguridad del equipo para buque de carga que pueda modificarse a fin de documentar el cumplimiento de la prescripción de transmitir información LRIT.

6.38 El Comité acordó que los Gobiernos Contratantes deberían investigar cuántos buques con derecho a enarbolar su pabellón se verían afectados, así como la naturaleza de los viajes que efectúan dichos buques.

6.39 El Comité tomó nota de que, independientemente de las investigaciones que realicen los Gobiernos Contratantes, el mejor modo de proceder sería fijar el 31 de diciembre de 2009 como fecha límite para el cumplimiento de esta prescripción, con lo que las Administraciones tendrían flexibilidad para establecer fechas anteriores, si así lo desean.

6.40 Además, el Grupo examinó si los buques que no estén obligados, como resultado de lo dispuesto en la resolución A.494(XII), a satisfacer lo prescrito en el capítulo IV deberían cumplir las disposiciones de la regla V/19-1 y, de ser así, las medidas que proceda adoptar, y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y formulara una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse.

Instrucciones para las organizaciones reconocidas

6.41 El Comité tomó nota de que, en la sexta reunión del Grupo, la IACS (por conducto de la Secretaría) había informado al Grupo de que sus miembros, que actúan como organizaciones reconocidas en nombre de la mayoría de las Administraciones, sólo habían recibido orientaciones e instrucciones de un número limitado de Administraciones con respecto a la implantación de las disposiciones de la regla V/19-1.

6.42 El observador de la IACS señaló al Comité que esta cuestión es importante para los Gobiernos Contratantes, puesto que el porcentaje de respuesta había sido muy bajo en cuanto a la notificación de los ASP reconocidos y de instrucciones especiales.

6.43 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que facilitaran lo antes posible a las organizaciones reconocidas que hayan autorizado actuar en su nombre, instrucciones y orientaciones apropiadas con respecto a la implantación de la regla V/19-1.

La fecha de cumplimiento no puede ampliarse

6.44 El Comité tomó nota de que en la sexta reunión del Grupo, la IACS (por conducto de la Secretaría) había solicitado una aclaración de las disposiciones, que podrían utilizarse, en el marco de las disposiciones obligatorias acordadas sobre la LRIT, para conceder extensiones o exenciones y expedir certificados en el caso de que hubiera un fallo en el cumplimiento de las disposiciones sobre LRIT.

6.45 El Comité recordó que uno de los principales motivos por los que había aprobado la circular MSC.1/Circ.1257, y había acordado que las pruebas de conformidad del equipo de a bordo se realizaran antes de la fecha en que inicie la obligación del buque de cumplir lo dispuesto en la regla V/19-1, había sido posibilitar que las compañías determinaran si el equipo de a bordo de los buques, especialmente de los construidos antes del 31 de diciembre de 2008, cumple estas prescripciones, y, si es necesario, pudieran tomar las medidas oportunas para reparar, reemplazar o instalar nuevo equipo, de manera que se evite la necesidad de estudiar la posibilidad de conceder cualquier ampliación.

6.46 Algunas delegaciones intervinieron sobre la cuestión de las ampliaciones que podrían conceder las Administraciones, y opinaron que sería necesario disponer de algo más de tiempo.

6.47 El Comité acordó que la fecha de cumplimiento de los buques de la prescripción de transmitir información LRIT no puede ampliarse, y que la regla V/19-1 no incluye ninguna disposición que permita a una Administración conceder tal ampliación.

Cambio de pabellón de los buques obligados a transmitir información LRIT

6.48 El Comité tomó nota de que, en la sexta reunión del Grupo, la IACS (por conducto de la Secretaría) había señalado que la implantación práctica del proceso que debe seguirse cuando un buque se cambie de pabellón debería examinarse más detalladamente en el futuro.

6.49 El Comité hizo suya la opinión de que la implantación práctica de lo prescrito en la regla V/19-1 cuando un buque se transfiera al pabellón de otro Gobierno Contratante o a un Estado que no sea un Gobierno Contratante es una cuestión que debe examinarse más detalladamente, y que esto podría hacerse en una etapa posterior, una vez que las Administraciones hayan adquirido experiencia a la hora de resolver las distintas cuestiones que puedan plantearse.

Cuestiones relacionadas con la circular MSC.1/Circ.1258

6.50 El Comité acordó que, como resultado de las enmiendas a determinados elementos de las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT y los esquemas XML acordados por el Grupo, sería necesario enmendar determinados aspectos de la circular MSC.1/Circ.1258.

6.51 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y preparara una nueva circular MSC.1, que incorpore las distintas enmiendas, con miras a su aprobación.

Cuestiones relacionadas con la circular MSC.1/Circ.1256

6.52 El Comité tomó nota de que, como resultado de las enmiendas propuestas a las circulares MSC.1/Circ.1257 y 1258, será necesario revisar y actualizar en consonancia la circular MSC.1/Circ.1256, y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examine este asunto y prepare un nuevo proyecto de circular MSC.1, que incorpore las distintas enmiendas, con miras a su aprobación.

Plan para la continuidad del servicio del sistema del LRIT

6.53 El Comité recordó que el MSC 84 había encargado al Grupo que examinara cómo se podría garantizar la continuidad del servicio del sistema LRIT, y que elaborara y acordara principios y elementos que deberían contemplarse en los planes destinados a garantizar la continuidad del servicio del sistema y, si es posible, que elaborara tales planes para su examen con el Comité con miras a su adopción.

6.54 El Comité tomó nota de que, aunque la elaboración de un plan de continuidad del servicio para el sistema LRIT seguía siendo altamente conveniente, habida cuenta de su carga de trabajo, el Grupo no había podido examinar esta cuestión y había acordado que dicho plan debería elaborarse en una etapa posterior, cuando se conozcan razonablemente bien los mecanismos y soluciones técnicas establecidos por cada centro de datos y la fase de pruebas de desarrollo se encuentre considerablemente avanzada.

6.55 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y formulara una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse, en el contexto de la labor que pueda ser necesario realizar en el lapso interperiodos.

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

6.56 El Comité recordó que el MSC 84 había examinado la necesidad de elaborar directrices para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar y evaluar las solicitudes de reconocimiento de los ASP, y encargó al Grupo que examinara y formulara una recomendación sobre el mejor modo de proceder, partiendo de la base de que los Gobiernos Contratantes no deberían retrasar el reconocimiento de los ASP o la autorización de los ASP para llevar a cabo las pruebas de conformidad alegando que el Comité no ha decidido todavía si estas orientaciones son necesarias ni ha acordado ningún tipo de orientación a tal efecto.

6.57 El Comité tomó nota de que el Grupo no había recibido ninguna propuesta relativa a la elaboración de orientaciones para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar y evaluar las solicitudes de reconocimiento de los ASP, y acordó que podría volverse sobre la elaboración de tales orientaciones en una etapa posterior, cuando los Gobiernos Contratantes tengan un mejor entendimiento de las cuestiones pertinentes.

6.58 La delegación de Turquía declaró que podría volverse sobre la elaboración de las orientaciones en una etapa posterior, cuando los Gobiernos Contratantes tengan un mejor entendimiento de las cuestiones pertinentes. Turquía señaló que ya contaba con cierta experiencia adquirida en las pruebas de su sistema nacional y que deseaba formular algunas observaciones al respecto en el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT cuando éste se constituyera.

6.59 La delegación de Sudáfrica, con el apoyo de la de Nigeria, destacó la importancia capital que reviste la asistencia técnica a los países en desarrollo para ayudarles a establecer el sistema LRIT.

6.60 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y formulara una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse, en el contexto de la labor que pueda ser necesario realizar en el lapso interperiodos.

Establecimiento y funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT

6.61 El Comité recordó que el MSC 83 había aceptado la oferta de contingencia para el establecimiento y la explotación del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional presentada por los Estados Unidos.

6.62 El Comité recordó también que el MSC 84, al adoptar las decisiones conexas en el marco de la regla V/19-1, había acordado, en el párrafo dispositivo 2 de la resolución MSC.264(84), entre otras cosas, que debería encontrarse una solución permanente para el Intercambio internacional de datos LRIT lo antes posible, y había decidido que esta cuestión debería examinarse en este periodo de sesiones.

6.63 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos al respecto y acordó encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara este asunto y formulara una recomendación para el Comité sobre el planteamiento que habrá de adoptarse.

Situación de la implantación del sistema LRIT

6.64 El Presidente del Grupo especial sobre la LRIT facilitó el siguiente resumen sucinto de la situación de la implantación del sistema LRIT:

- .1 se han establecido los prototipos de IDE y del servidor del DDP, y se ha verificado que funcionan correctamente, de conformidad con el informe sobre la fase de pruebas de prototipos del sistema LRIT;
- .2 los prototipos de centros de datos de las Bahamas, el Brasil, el Canadá, los Estados Unidos, las Islas Marshall, Liberia y la República de Corea han ultimado satisfactoriamente la fase de pruebas de prototipos;
- .3 sobre la base de la información comunicada a la Organización hasta la fecha, tan sólo 55 de los 158 Gobiernos Contratantes y tres de los territorios no metropolitanos a los que se ha ampliado el ámbito de aplicación del Convenio SOLAS 1974 han comunicado información en relación con los centros de datos que tienen previsto establecer o utilizar. Además, en al menos dos casos, los Gobiernos Contratantes interesados habían aclarado que sus respectivos centros de datos no empezarían a funcionar hasta mediados de 2009;
- .4 un número considerable de Gobiernos Contratantes no ha facilitado aún información a la Organización en relación con el establecimiento o la elección de centros de datos;
- .5 teniendo en cuenta que los resultados de las pruebas efectuadas hasta la fecha en la fase de prototipos han sido positivos, debería ser posible establecer y empezar a utilizar el entorno de pruebas cuando finalice el actual periodo de sesiones del Comité, e iniciar la fase de pruebas de desarrollo de otros centros de datos hacia mediados de diciembre de 2008;
- .6 en estos momentos, y partiendo de la información disponible, aproximadamente seis centros de datos adicionales podrían iniciar la fase de pruebas de desarrollo hacia mediados de diciembre, aunque es difícil calcular cuánto tiempo pueden llevar las pruebas de desarrollo;
- .7 en la actualidad, las mejores previsiones son que, al 31 de diciembre de 2008, el sistema LRIT empiece a funcionar con unos seis a ocho centros de datos nacionales;
- .8 en las próximas semanas y meses, debería ser posible agilizar las pruebas de desarrollo de centros de datos que utilicen y se basen en tecnologías y programas informáticos que ya hayan superado las pruebas de prototipos o desarrollo. No obstante, la información disponible hacer pensar que existen entre 15 y 20 centros de datos que utilizan tecnologías y programas informáticos que no se han sometido previamente a prueba, y que tendrían que superar las pruebas de desarrollo; y
- .9 el establecimiento del sistema LRIT en su conjunto continuará después del 31 de diciembre de 2008, y es posible que se necesiten varios meses de 2009 antes de que pueda ultimarse. Además, sería necesario apoyar, orientar y ayudar a los

responsables de las pruebas de los centros de datos en las próximas semanas y meses. Esto significa que una serie de Gobiernos Contratantes que deseen solicitar y recibir información LRIT a partir del 1 de enero de 2009 no podrán hacerlo.

6.65 El Presidente del Grupo especial sobre la LRIT propuso que el Comité examinara el planteamiento que habrá de adoptarse con respecto a estas cuestiones en los próximos meses y los preparativos que deben hacerse para agilizar el ritmo de implantación del sistema LRIT que, como ya había indicado, se había retrasado ligeramente, y el trato que debe darse, en el contexto de la supervisión por el Estado rector del puerto, a los buques que estén obligados a transmitir información LRIT, pero que no puedan hacerlo porque el centro de datos al que deban transmitir la información aún no esté funcionando.

6.66 La delegación de las Bahamas declaró que, en el MSC 83, había recomendado reducir el intervalo de transmisión hasta que el sistema empezara a funcionar, a fin de poder reducir los costes económicos y facilitar la realización de las pruebas necesarias para garantizar que el sistema LRIT funciona correctamente.

6.67 La delegación de los Estados Unidos declaró que siempre había apoyado y seguía apoyando la implantación del sistema LRIT en la fecha prevista, según se establece en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS. El calendario de implantación establece fechas de entrada en vigor graduales para cada buque, en función de su calendario de reconocimientos. Cuando la Organización elaboró este calendario para la implantación de la LRIT, se consideró que establecería la flexibilidad necesaria para los buques y sus Administraciones de abanderamiento. Las fechas de cumplimiento no eran ningún secreto, y se espera que todas las Partes interesadas hagan lo necesario para implantar el sistema LRIT según lo prescrito. A tal efecto, los Estados Unidos han cooperado estrechamente con el Grupo especial sobre la LRIT, la Secretaría, otras Administraciones de abanderamiento y el Coordinador LRIT para ultimar las especificaciones técnicas. Los Estados Unidos han ultimado las pruebas del Centro de datos nacional de los Estados Unidos y del IDE provisional, con el DDP y otros centros de datos. Colectivamente, se han conseguido adelantos importantes. Pese a los esfuerzos de los Estados Unidos y los esfuerzos de muchos otros, el sistema LRIT no alcanzará su capacidad plena de funcionamiento en enero de 2009. Algunos centros de datos no estarán preparados para las pruebas hasta bien entrado el año que viene, y aún no se han firmado acuerdos para el reembolso de los gastos entre los centros de datos. En reconocimiento de esta situación, los Estados Unidos están dispuestos a colaborar para lograr implantar el sistema de la LRIT lo más rápidamente posible, quizás de manera gradual, teniendo en cuenta la disponibilidad y la obligación de cada Gobierno Contratante de establecer un centro de datos. Los Estados Unidos reconocieron también que, para hacer cumplir las prescripciones, será necesario tener presente este planteamiento, pero también las necesidades de protección marítima de los países, y tener debidamente en cuenta los principios enumerados en la circular MSC.1/Circ.1256. Los Estados Unidos no apoyan y no están dispuestos apoyar ninguna política que vaya en detrimento de la urgencia de implantar el sistema LRIT con prontitud.

6.68 La delegación de la China manifestó su preocupación ante la lentitud con que se ha avanzado en esta cuestión, y en particular con los retrasos en la presentación de los informes de las reuniones del Grupo especial sobre la LRIT. La delegación de China señaló que aún es preciso resolver aspectos técnicos y de facturación y opinó, teniendo presente lo anterior, que habría que posponer la fecha de implantación, o se debería publicar una resolución MSC en la que se establezca claramente que no se atribuirá a los buques la responsabilidad de los fallos en el cumplimiento.

6.69 La delegación de Panamá informó al Comité de la situación del desarrollo del centro nacional de datos de Panamá, y facilitó información adicional sobre los programas de formación nacional y la elección de un proveedor de servicios de aplicaciones. La delegación de Panamá señaló que consideraba que, para el oportuno establecimiento del sistema LRIT, era preciso llegar a un equilibrio entre todos los componentes.

6.70 El observador la ICS señaló que algunos Estados de abanderamiento habían obrado con diligencia para cumplir las disposiciones relativas al sistema LRIT. Por lo que respecta a las pruebas de conformidad del equipo, hay equipo idéntico que ha funcionado en algunos buques pero no en otros. En general, se observa un porcentaje de fallos del 25 %. En segundo lugar, es preocupante que los 27 Gobiernos Contratantes de la Unión Europea no vayan a estar listos hasta mediados de 2009. No obstante la ICS consideraba positiva la carta de los Estados Unidos, en la que se aclara que, por el momento, sólo verificarían la prescripción de que los buques lleven el equipo a bordo, hasta que se disponga de una capacidad de funcionamiento razonable.

6.71 La delegación de Chile informó al Comité de que se ha establecido el centro de datos en régimen de cooperativa de Chile, y destacó que se habían sufrido retrasos en la adquisición de equipo nuevo de LRIT para los buques, retrasos que, en algunos casos, superaban los sesenta días.

6.72 Las delegaciones de Arabia Saudita, Bolivia, Chile, Egipto, Indonesia, Liberia, República Árabe Siria, República Bolivariana de Venezuela, República Islámica del Irán, Tailandia y otras se mostraron partidarias de un planteamiento y un calendario pragmáticos para la implantación y apoyaron las opiniones manifestadas por las delegaciones de China y Panamá.

6.73 Al resumir los debates, el Presidente señaló que se había deliberado de manera positiva y en detalle sobre la base de las propuestas de la China. Otras delegaciones reconocieron que el sistema no estaría funcionando plenamente, y que era necesario adoptar un planteamiento pragmático. No se debería penalizar a los buques por fallos en el cumplimiento. Era necesario agilizar el establecimiento y la implantación del sistema LRIT. El Presidente encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que formulara recomendaciones que explicaran con más detalle el planteamiento pragmático que debe adoptarse.

EXAMEN Y AUDITORÍA DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA LRIT

6.74 El Comité recordó que el MSC 84 había invitado a que se presentaran propuestas y sugerencias sobre el examen y la auditoría del funcionamiento del sistema LRIT, y tomó nota de que no se habían presentado documentos, aparte de aquéllos que informan sobre los resultados del vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, en relación con esta cuestión.

6.75 El Comité examinó los documentos MSC 85/6/2 y MSC 85/INF.7 (IMSO), en los que se facilita información y observaciones sobre los resultados del vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, e información sobre el Baremo de tarifas que percibirá la IMSO por el desempeño de las funciones de Coordinador LRIT, respectivamente.

6.76 El observador de la IMSO informó al Comité (MSC 85/6/2 y MSC 85/INF.7) de los resultados del vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, que se había celebrado en Malta del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2008. En relación con el Sistema de socorro y seguridad marítima (SMSSM), la Asamblea de la OMI había aprobado el texto de un acuerdo de referencia para la prestación de servicios públicos, que deberá firmar cualquier nuevo proveedor de servicios de comunicaciones por satélite que el Comité pueda reconocer en el futuro como

participante en el SMSSM. La Asamblea de la IMSO autorizó también al Director General de la IMSO a negociar y firmar tales acuerdos para la prestación de servicios públicos en nombre de la IMSO. En relación con la LRIT, la Asamblea de la IMSO aprobó el Plan de actividades de la IMSO para la LRIT, las tarifas de la IMSO correspondientes a la LRIT en 2008 y 2009, y la fórmula para el cálculo de los derechos de examen y auditoría de los centros de datos LRIT. La Asamblea de la IMSO decidió que los derechos que percibe la IMSO por sus actividades en calidad de Coordinador LRIT en 2008 y 2009 se utilizarán con carácter provisional hasta el próximo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea de la IMSO (cuya celebración está prevista en el tercer o cuarto trimestre de 2010). El plan de actividades, los derechos anuales de examen y auditoría y las dietas correspondientes de los servicios LRIT que preste la IMSO en calidad de Coordinador LRIT se mantendrán sometidos a examen a la luz de la experiencia adquirida.

Además, la Asamblea de la IMSO aprobó:

- .1 un proyecto de acuerdo modelo para los servicios LRIT, que tiene por objeto establecer un modelo normalizado de acuerdo de servicios LRIT entre la IMSO y los operadores comerciales de los centros de datos o proveedores de servicios de aplicaciones; y
- .2 una declaración de las metas y objetivos de la IMSO, que se incluirá en cualquier contrato de examen y auditoría LRIT que la IMSO firme con un organismo gubernamental basándose en un acuerdo normalizado de contratación de servicios propio de ese Gobierno.

La Asamblea de la IMSO tomó nota de que el MSC 84 había pedido a la IMSO que, "en calidad de Coordinador LRIT, 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", y aprobó la Carta de autorización provisional para la integración de los centros de datos en la producción del sistema LRIT propuesta por el Director General.

La Asamblea de la IMSO adoptó las disposiciones para la elaboración, refrendo y aceptación del presupuesto de la IMSO, que crean dos presupuestos independientes para el SMSSM y la LRIT, en un entorno en el que habrá múltiples proveedores para el SMSSM, y se reparten los gastos generales de la IMSO entre las dos áreas de negocio. Estas disposiciones se adjuntarán al acuerdo de referencia para la prestación de servicios públicos para los proveedores del SMSSM y formarán parte integrante de cualquier acuerdo de servicios públicos que concluya el Director General en el futuro en nombre de la IMSO. La IMSO analizará el prorrateo de los gastos de supervisión del SMSSM entre los proveedores existentes y cualquier proveedor nuevo, y se avanzará en esta cuestión en el momento oportuno.

La Asamblea de la IMSO examinó nuevas enmiendas al Convenio constitutivo de la IMSO, cuya finalidad era que la IMSO estuviera más preparada para asumir la supervisión de los proveedores de servicios de comunicaciones móviles por satélite en el SMSSM en el entorno de múltiples proveedores creado en virtud de la resolución A.1001(25) de la Asamblea, y para desempeñar las funciones de Coordinador LRIT. La Asamblea de la IMSO adoptó las enmiendas al Convenio constitutivo de la IMSO (enmiendas de 2008), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 del Convenio constitutivo de la IMSO; y decidió que las enmiendas se apliquen con carácter provisional a partir del 6 de octubre de 2008, a la espera de su entrada en vigor oficial de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 del Convenio constitutivo de la IMSO.

La Asamblea de la IMSO tomó nota también de que, tras la adopción y aplicación provisional de las enmiendas de 2008, los Estados Unidos habían retirado las reservas formuladas en el decimoctavo periodo de sesiones y en el decimonoveno periodo de sesiones (extraordinario) de la Asamblea de la IMSO, con efecto a partir del 6 de octubre de 2008.

6.77 La delegación de los Estados Unidos declaró que estaba muy satisfecha con los resultados de la vigésima Asamblea de las Partes de la IMSO, y felicitó al Director General de la IMSO por el éxito de la Asamblea. La adopción y aplicación con carácter provisional de las enmiendas al Convenio constitutivo de la IMSO, de las que se informa en el documento MSC 85/6/2, había establecido un fundamento jurídico sólido y transparente para que la IMSO desempeñe la función de Coordinador LRIT y supervise a los nuevos proveedores en el SMSSM que el Comité pueda aprobar en el futuro. Los Estados Unidos confían en que el Director General de la IMSO ya las haya notificado oficialmente al Secretario General de la OMI, que es el depositario del Convenio constitutivo de la IMSO, o tenga previsto hacerlo en breve, y le haya comunicado la decisión de aplicar estas enmiendas con carácter provisional. Gracias a esta decisión, la Asamblea de la IMSO ha subsanado y eliminado las razones por las cuales los Estados Unidos habían planteado objeciones al desempeño por la IMSO de las funciones de Coordinador LRIT, y por tanto los motivos de sus reservas ante la decisión del Comité de nombrar a la IMSO Coordinador LRIT en el MSC 82. Por consiguiente, los Estados Unidos tienen el placer de anunciar que retiran tal reserva y que esperan colaborar con la IMSO, en su calidad de Coordinador LRIT, para implantar oportunamente la LRIT.

6.78 La delegación de Argentina recordó que el MSC 84, sin desear injerirse en los asuntos internos de la IMSO, había instado a los Gobiernos Contratantes que también sean Partes en la IMSO a que, en las deliberaciones del Comité Asesor de dicha organización, y en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, estudiaran la forma de reducir la cuantía de las tarifas abonables al Coordinador LRIT por realizar el examen y la verificación del funcionamiento del sistema LRIT a unos niveles asequibles, y de distribuirlos de una manera justa y razonable entre quienes tienen que soportar la carga. En relación con los derechos por el examen y auditoría de los centros de datos, en el último periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO, Argentina, Chile y Perú manifestaron su desacuerdo con la solución provisional propuesta por la IMSO. Argentina está preparando una nueva propuesta (basada en el número de pabellones y buques de cada centro de datos), en colaboración con la IMSO, para su examen en la próxima reunión del Comité Asesor de la IMSO.

6.79 En respuesta a la intervención de la delegación de la Argentina, la IMSO informó al Comité de que el Baremo de tarifas para los servicios relacionados con la LRIT que presta la IMSO se utilizará hasta el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la IMSO. La IMSO destacó que la Asamblea de la IMSO había reducido las tarifas en respuesta a la solicitud del MSC 84. Entre tanto, el Director General de la IMSO seguirá examinando los derechos y la fórmula para su cálculo, y tendrá en cuenta las recomendaciones del Comité Asesor de la IMSO en este contexto.

6.80 La delegación de Vanuatu consideró que la fórmula para el cálculo de los derechos por el examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT no era justa ni razonable. Un centro de datos nacional que tenga tan sólo unos cientos de buques tendría que abonar los mismos derechos que otro que tenga 4 000 buques. La delegación de Vanuatu apoyó la opinión de la Argentina y acogió con agrado la iniciativa de someter a examen la fórmula con miras a elaborar un criterio más justo y razonable.

6.81 Las delegaciones de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Islas Feroe, México, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de) apoyaron la opinión de la delegación de la Argentina.

6.82 El Comité opinó que se trata de una cuestión que debe resolver la IMSO, y no el propio Comité.

6.83 El Comité recordó que, en el MSC 82, había decidido nombrar a la IMSO Coordinador LRIT, y observó que posteriormente había entrado en vigor la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, y por tanto había llegado el momento de que el Comité adoptara una decisión oficial en relación con el examen y auditoría del funcionamiento del sistema LRIT en el marco de lo dispuesto en la regla V/19-1.14.

6.84 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que preparara un proyecto de resolución MSC sobre el examen y auditoría del funcionamiento del sistema LRIT por la IMSO, en calidad de Coordinador LRIT.

Establecimiento del Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT

6.85 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:

Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las propuestas y observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 examinar si deberían distribuirse los Protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipos, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT, que figuran en el anexo 2 del documento MSC 85/6/1/Add.3, y los preparativos para la fase de pruebas de prototipos y para el inicio de la fase de pruebas de desarrollo, que figuran en el anexo 3 del mismo documento, y en caso afirmativo, la manera de hacerlo, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse;
- .2 estudiar la manera de examinar y adoptar las enmiendas a las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT, los esquemas XML y los procedimientos de prueba y casos de prueba en el periodo que medie entre el MSC 85 y el MSC 86 y, teniendo en cuenta los procedimientos para el examen de las propuestas de enmienda de las Especificaciones técnicas para el sistema LRIT, los esquemas XML y los procedimientos de prueba y casos de prueba, que figuran en el anexo 6 del documento MSC 85/6/1/Add.4, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse;
- .3 examinar si deberían distribuirse los Procedimientos para la notificación, presentación de informes y registro de la suspensión temporal del funcionamiento o de una reducción del servicio que prestan los componentes del sistema LRIT, que figuran en el anexo 7 del documento MSC 85/6/1/Add.1, y en caso afirmativo, la manera de hacerlo, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse;

- .4 examinar el momento y la manera en que conviene elaborar las orientaciones solicitadas por la IMSO sobre los aspectos técnicos del examen y auditoría del funcionamiento del sistema LRIT (MSC 85/6/1/Add.2, párrafos 7.48 a 7.51), y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse, en el contexto de la labor que pueda ser necesario realizar en el lapso interperiodos;
- .5 examinar las cuestiones planteadas en los párrafos 3.43 a 3.69 del documento MSC 84/6/1/Add.2, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse;
- .6 examinar los anteproyectos de enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1257, que figuran en el anexo 7 del documento MSC 85/6/1/Add.4, y preparar una nueva circular MSC.1 que incorpore las distintas enmiendas, con miras a su aprobación;
- .7 examinar si los buques que, por lo demás, no están obligados a cumplir, en virtud de lo dispuesto en la resolución A.494(XII), las prescripciones del capítulo IV, estarían obligados a cumplir lo dispuesto en la regla V/19-1, y en caso afirmativo, formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse;
- .8 examinar los anteproyectos de enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1258, que figura en el anexo 8 del documento MSC 85/6/1/Add.4, y preparar una nueva circular MSC.1 que incorpore las distintas enmiendas, con miras a su aprobación;
- .9 examinar si, como resultado de los anteproyectos de enmiendas a las circulares MSC.1/Circ.1257 y 1258, es necesario revisar y actualizar en consonancia la circular MSC.1/Circ.1256, y en caso afirmativo, preparar una nueva circular MSC.1 que incorpore las distintas enmiendas, con miras a su aprobación;
- .10 examinar el momento y la manera de elaborar un plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse, en el contexto de la labor que pueda ser necesario realizar en el lapso interperiodos;
- .11 examinar el momento y la manera de elaborar orientaciones para ayudar a los Gobiernos Contratantes a examinar y evaluar solicitudes de reconocimiento de los ASP, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse, en el contexto de la labor que pueda ser necesario realizar en el lapso interperiodos;
- .12 elaborar un proyecto de resolución sobre el nombramiento de la IMSO como Coordinador LRIT en el marco de lo dispuesto en la regla V/19-1.14, con miras a su adopción; y
- .13 examinar las novedades en el establecimiento del sistema del LRIT, con miras a identificar las cuestiones que es preciso examinar y las medidas que podrían adoptarse para agilizar el ritmo de establecimiento de los centros de datos LRIT, y formular una recomendación sobre el planteamiento que habrá de adoptarse.

Informe del Grupo de trabajo

6.86 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 85/WP.7 y Add.1 y 2), el Comité lo aprobó en general y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Documentación técnica para el sistema LRIT

6.87 El Comité aprobó los Procedimientos para el examen de propuestas de enmienda de las especificaciones técnicas del sistema LRIT, los esquemas XML y los procedimientos de prueba y casos de prueba que figuran en la circular MSC.1/Circ.1294.

6.88 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1294: Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques – Documentación técnica (Parte II) que comprende los Protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipos, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT; los Procedimientos para la notificación, presentación de informes y registro de la suspensión temporal del funcionamiento, o de una reducción del servicio prestado; y los Procedimientos para el examen de propuestas de enmienda de las especificaciones técnicas del sistema LRIT, los esquemas XML y los procedimientos de prueba y casos de prueba.

Orientaciones sobre exenciones y equivalencias y sobre determinadas cuestiones operacionales en relación con determinados tipos de buques que están obligados a transmitir información LRIT

6.89 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1295: Orientaciones sobre exenciones y equivalencias y sobre determinadas cuestiones operacionales en relación con determinados tipos de buques que están obligados a transmitir información LRIT.

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

6.90 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1296: Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación de transmitir información LRIT.

Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT

6.91 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1297: Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT.

Orientaciones para la implantación del sistema LRIT

6.92 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1298: Orientaciones para la implantación del sistema LRIT.

Disposiciones transitorias y medidas para acelerar la finalización del establecimiento del sistema LRIT

6.93 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1299: Disposiciones transitorias y medidas para acelerar la finalización del establecimiento del sistema LRIT.

6.94 La delegación de la China expresó su aprecio por los esfuerzos del Grupo de trabajo, al tiempo que señalaba su inquietud con respecto a la duración de las disposiciones transitorias, que en su opinión deberían contemplar varias cuestiones de índole práctica. La práctica habitual de la Organización es establecer un plazo de 18 meses tras la adopción de enmiendas de carácter obligatorio al Convenio a fin de poder preparar la implantación. Las especificaciones técnicas, que son la clave para el establecimiento del sistema LRIT, aún se están modificando en estos momentos. Los países que tienen procedimientos estrictos para la contratación interna encuentran difícil empezar a construir un sistema sin disponer de la documentación técnica definitiva. También hay que tener presentes la complejidad de este sistema y las limitaciones de los países en desarrollo. Debería facilitarse asistencia técnica y para la creación de capacidad a los países en desarrollo, en lugar de excluirlos debido a sus limitaciones. La delegación de la China destacó que es necesario que todos los Gobiernos Contratantes participen en el sistema LRIT para perfeccionarlo y que pueda llegar a su madurez.

6.95 El observador de la ICS manifestó su agradecimiento al Grupo de trabajo por el ingente volumen de trabajo que había logrado realizar. La ICS señaló que era necesario establecer disposiciones transitorias y reconoció que quedan algunos aspectos importantes por resolver antes de que se pueda prescribir con carácter obligatorio que los buques participen en la LRIT. La ICS opinó que ciertos aspectos de las disposiciones transitorias sólo abordan parcialmente los problemas reales y que la evaluación del cumplimiento por un buque de disposiciones sobre las que no ejerce ningún control no cuenta con el debido fundamento. Además, la ICS observó que ya había señalado anteriormente que seguía sin resolverse la cuestión de la falta de fiabilidad de las pruebas del equipo LRIT y la obtención de resultados sistemáticos en las pruebas y que esta cuestión no podría resolverse hasta que todos los Gobiernos Contratantes se hagan cargo de sus responsabilidades en el ámbito de la LRIT. Por esta razón, la ICS instó a todas las Administraciones que no hayan terminado de hacer los preparativos necesarios a que lo hagan sin demora.

Examen y auditoría del funcionamiento del sistema LRIT

6.96 El Comité adoptó la resolución MSC.275(85): Nombramiento del coordinador LRIT, que figura en el anexo 10.

Funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional

6.97 El Comité aprobó la resolución MSC.276(85): Funcionamiento del Intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional, que figura en el anexo 11.

Examen y adopción de enmiendas a la documentación técnica sobre la LRIT en el periodo que media entre el MSC 85 y el MSC 86

6.98 El Comité autorizó el examen y la adopción de enmiendas a la documentación técnica sobre la LRIT por correspondencia, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.87, en el periodo que media entre el MSC 85 y el MSC 86, en el entendimiento de que el Comité examinaría y, salvo que no lo considerase razonable, aprobaría, aceptaría y refrendaría, según el caso, las medidas adoptadas.

Grupo especial sobre la LRIT

6.99 El Comité autorizó la convocatoria de una reunión del Grupo especial sobre la LRIT (Grupo) en el lapso de tiempo que media entre el MSC 85 y el MSC 86 y aprobó el mandato para el Grupo especial sobre la LRIT que figura en el anexo 9 del documento MSC 85/WP.7/Add.2.

Continuidad del servicio

6.100 El Comité acordó que, hasta que se elabore y adopte un plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT, en caso de que el sistema se enfrente a una situación de emergencia o a un ataque con malicia, quienes detecten o se enfrenten a tales situaciones en primera instancia deberán determinar, tras celebrar consultas con el Presidente del Grupo especial sobre la LRIT, los Estados Unidos, que actúan, con carácter provisional, en nombre del IDE, y la Secretaría, que actúa en nombre de la Organización en lo referente al DDP y a la infraestructura en clave pública (PKI), las medidas que procede adoptar para proteger lo más posible el sistema, contener la propagación del problema o los problemas a otros componentes del sistema, garantizar la continuidad del servicio y reestablecer el funcionamiento normal.

6.101 El Comité tomó nota con agradecimiento de que los Estados Unidos han tomado medidas para garantizar que un operador del IDE se encuentra disponible las 24 horas del día para brindar asistencia y ocuparse de situaciones de emergencia.

Otros asuntos

Cuestiones relacionadas con las zonas geográficas que han de incluirse en el plan de datos de LRIT y que se utilizan en el sistema de LRIT

6.102 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes y a los centros de datos a que comprobaran si sus propias herramientas relacionadas con información geoespacial (GIS) están programadas para verificar los polígonos de las zonas geográficas y examinar la posibilidad de facilitar tales herramientas GIS a la Organización, en caso de que puedan hacerlo, con miras a incluirlas en el servidor del DDP.

Zonas geográficas de los Gobiernos Contratantes que invoquen carácter de Estado archipelágico

6.103 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que incluyeran en las delegaciones que envíen a las futuras reuniones del Grupo especial sobre la LRIT personas con experiencia en este campo, y que prepararan y llevaran al Grupo especial sobre la LRIT las cartas correspondientes, que indiquen los límites del lado de la tierra y del lado del mar de sus aguas interiores, las líneas de base archipelágicas y los límites exteriores de su mar territorial del lado del mar, con miras a poder examinar de manera fundada y constructiva las cuestiones técnicas y prácticas relacionadas con este punto.

Territorios no metropolitanos y regiones administrativas especiales

6.104 El Comité acordó permitir, con carácter provisional y con independencia de las disposiciones actuales de las Normas de funcionamiento revisadas, que los territorios metropolitanos de los Gobiernos Contratantes a los que se hace extensiva la aplicación del Convenio y las regiones administrativas especiales de los Gobiernos Contratantes a que se aplica el Convenio establezcan centros de datos, partiendo de la base de que la Secretaría investigará, en colaboración con los Gobiernos Contratantes interesados, los pormenores de este asunto con miras a presentar un informe al MSC 86 con los datos necesarios para que el Comité determine las medidas que procede tomar, que pueden incluir la adopción, si es preciso, de enmiendas en este sentido a las Normas de funcionamiento revisadas.

Observaciones relacionadas con la futura implantación del sistema LRIT

6.105 La delegación de Turquía solicitó que se incluyera en el informe del Comité la declaración que había hecho en el Grupo de trabajo (MSC 85/WP.7/Add.2, anexo 10), y el Presidente aceptó que se incluyera dicha declaración como si se hubiera leído en el Pleno. La declaración de Turquía figura en el anexo 27.

6.106 La delegación de Grecia, basándose en las observaciones que había formulado en el Grupo de trabajo en respuesta a la declaración de Turquía, hizo la declaración que figura en el anexo 28.

6.107 La delegación de Turquía, en respuesta a la declaración de la delegación de Grecia, hizo otra declaración, que figura en el anexo 27.

Certificados de infraestructura en clave pública (PKI)

6.108 El Comité observó que la Secretaría había ultimado el proceso de expedición, en nombre de la Organización, de certificados de infraestructura en clave pública (PKI) a los componentes del sistema LRIT. El Comité observó también que la Secretaría establecería y comunicaría los procedimientos y trámites que han de observarse para la obtención, instalación y utilización de los certificados PKI, y las condiciones que regirán su uso. Además, la Secretaría informó de que comunicaría al MSC 86 los pormenores pertinentes para que el Comité pueda determinar las medidas que procede tomar, incluida la adopción en este contexto, si es preciso, de enmiendas a las Normas de funcionamiento revisadas.

Fase de prueba de prototipos

6.109 La Secretaría, atendiendo a las decisiones del MSC 84, informó de que los centros de datos establecidos por las Bahamas, el Brasil, el Canadá, los Estados Unidos, las Islas Marshall, Liberia y la República de Corea habían participado en la fase de prueba de prototipos, junto con el servidor del IDE y el DDP (que, en su conjunto, se denominan los "prototipos de los componentes del sistema LRIT"). La Secretaría informó de que todos los prototipos del sistema LRIT habían superado satisfactoriamente todos los procedimientos de prueba y casos de prueba especificados en los Protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipos, desarrollo, integración y modificación del sistema LRIT, y que los correspondientes resúmenes de las pruebas habían sido firmados por las entidades externas pertinentes para dar fe de los resultados de las distintas pruebas. El Comité, teniendo en cuenta la información facilitada por la Secretaría, acordó que la fase de pruebas de prototipo se había ultimado satisfactoriamente y que los prototipos de los componentes del sistema LRIT podían pasar a establecer los entornos de prueba y producción del sistema LRIT. A tal efecto, el Comité tomó nota de la información comunicada por la Secretaría de que en los entornos de prueba y producción del sistema LRIT se utilizarán los certificados PKI expedidos por la Organización.

7 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

INFORME DEL 51º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 51/28 y MSC 85/7) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras recordar que el MSC 84 ya había adoptado medidas con respecto a las cuestiones urgentes derivadas del DE 51.

Disposiciones para los buques con motores de gas

7.2 El Comité tomó nota de que el DE 51 no había recibido observaciones acerca de las partes del proyecto de directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques que le había remitido el BLG 11 para su examen, y de que había invitado a todo experto del Subcomité DE interesado en la cuestión a que tomara parte activa en el Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el BLG 12 para preparar el proyecto definitivo de directrices provisionales.

Fórmula para determinar el índice de compartimentado prescrito R que figura en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS

7.3 El Comité tomó nota de que el DE 51 había examinado una propuesta de volver a examinar la fórmula para determinar el índice de compartimentado prescrito R que figura en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS a fin de tener en cuenta los nuevos conceptos en las embarcaciones de supervivencia inflables y los sistemas de evacuación marinos y, tras tomar nota de que la cuestión se había examinado ampliamente en el seno del Comité en el contexto del capítulo II-1 revisado y que se había resuelto, había acordado no volver a examinar la fórmula.

Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto

7.4 El Comité, teniendo en cuenta la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.4/Circ.3: "Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto".

Interpretación de las reglas II-1/1.3 y II-1/3-6 del Convenio SOLAS

7.5 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1284: "Interpretación de las reglas II-1/1.3 y II-1/3-6 del Convenio SOLAS", en relación con las prescripciones para los medios de acceso en el caso de los buques tanque de casco sencillo que se transformen en buques tanque de doble casco.

Prohibición de toda nueva instalación de asbesto a bordo de los buques

7.6 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-5.2 del Convenio SOLAS recogido en el anexo 12, por el que se prohibirá, sin excepciones, toda nueva instalación de asbesto a bordo de los buques, 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 en el MSC 86 para su posterior adopción.

7.7 Al respecto, el Comité tomó nota de la opinión del Subcomité, a saber, que la prohibición de toda nueva instalación de asbesto a bordo de los buques podría afectar a otros instrumentos de la OMI que contienen disposiciones conexas, en particular el convenio sobre el reciclaje de buques, en curso de elaboración, tras reconocer que el MEPC 58 había tomado nota también de esa opinión del Subcomité.

Interpretación de la regla III/16.1 del Convenio SOLAS

7.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1285: "Interpretación de la regla III/16.1 del Convenio SOLAS", en relación con las escalas de embarco en los puestos de embarco de los buques provistos de balsas salvavidas sin pescante.

Instrumentos de carácter no obligatorio con respecto a cuya implantación debería recopilarse información

7.9 Por lo que respecta a la instrucción del Comité de que se señalen los instrumentos de carácter no obligatorio con respecto a cuya implantación debería recopilarse información, el Comité tomó nota de que el Subcomité había apoyado, en general, la elaboración de un módulo GISIS sobre prescripciones y recomendaciones de carácter no obligatorio que la Secretaría mantendrá actualizado y de que había invitado a los Gobiernos Miembros a que utilizaran los medios de notificación del GISIS para presentar información sobre la implantación de esas prescripciones y recomendaciones e introducir la legislación nacional correspondiente que consideren apropiada.

Interpretación unificada de la regla II-1/32.1

7.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1286: "Interpretación unificada de la regla II-1/32.1 del Convenio SOLAS", en la que se proporcionan orientaciones para hacer concesiones con respecto a la prescripción de que haya una duplicación de las válvulas de seguridad en las calderas de vapor y los sistemas de alimentación de calderas.

MEDIDAS PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES CAUSADOS POR BOTES SALVAVIDAS

7.11 El Comité examinó el documento MSC 85/7/2 (IACS), en el que se propone que se encomiende al Subcomité DE que examine enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS a fin de garantizar que existan disposiciones de carácter obligatorio para permitir que el servicio y el mantenimiento del equipo de salvamento cumplan plenamente el Convenio SOLAS, tras la aprobación en el MSC 84 de la circular MSC.1/Circ.1277: "Recomendación provisional sobre las condiciones para la autorización de los proveedores de servicios de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los aparejos de suelta con carga".

7.12 En los debates que se mantuvieron a continuación, se observó lo siguiente: que la propuesta de enmiendas a la regla III/20.5 del Convenio SOLAS provocaría dificultades para los propietarios de buques a la hora de obtener herramientas especializadas, piezas de respeto y accesorios; que podría llevar a una proliferación de "herramientas especiales" que el propietario del buque estaría obligado a adquirir y que dificultarían la normalización como medio de prevenir los accidentes relacionados con los botes salvavidas; y que podría ocurrir que los buques incumplieran el Convenio SOLAS si las herramientas se pierden o se rompen o si las piezas de respeto se han utilizado sin reponerse inmediatamente a bordo. Se manifestaron varias opiniones en el sentido de que la cuestión quedaba debidamente contemplada en la regla III/20.5 existente del Convenio SOLAS.

7.13 Otras delegaciones señalaron que el mantenimiento de los aparejos de suelta con carga tenía suma importancia para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas y que era necesario que el fabricante participara en la cuestión de regular la autorización de dicho mantenimiento.

7.14 Tras debatir sobre el particular y observar que la cuestión se enmarca dentro del punto del orden del día del DE 52 titulado "Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas", el Comité remitió el documento, junto con las observaciones formuladas en el Pleno, al DE 52 para que éste lo examine y adopte las medidas que estime oportunas.

DEFINICIÓN DEL TÉRMINO "GRANELERO"

7.15 El Comité recordó que el MSC 84, al examinar las cuestiones urgentes derivadas del DE 51, había tomado nota de que el Subcomité no pudo llegar a un acuerdo con respecto a la interpretación de la definición del término "granelero" y había constituido un grupo de trabajo interperiodos sobre la interpretación de la definición de "granelero" (véase la Circular N° 2886) para resolver la cuestión. Tras ello, el Grupo se reunió los días 24 y 25 de noviembre de 2008 y su informe se ha distribuido con la signatura MSC 85/7/3.

7.16 Al respecto, el Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había tratado también el documento MSC 85/7/1 (IACS), en el que se propone una versión revisada del proyecto de resolución sobre la interpretación de la definición de "granelero" presentado en el documento MSC 84/11/2 (Noruega).

7.17 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo interperiodos (MSC 85/7/3) y, tras aprobarlo en general, adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.18 El Comité recordó que el origen de la cuestión había sido la recomendación del FSI 13 de que la definición de "granelero" recogida en el capítulo IX del Convenio SOLAS y en la regla III/31 revisada del Convenio SOLAS se comprobara y se coordinara con la definición recogida en la regla XII/1 del Convenio SOLAS, dado que el Subcomité FSI no había podido lograr una opinión compartida respecto de la solución de los problemas a los que se enfrentaban algunos funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en cuanto a la situación de un buque que puede no estar identificado como granelero en los certificados del Convenio SOLAS pertinentes, pero que de hecho transporta cargas secas a granel.

7.19 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC sobre la aclaración del término "granelero" y las orientaciones para la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS, proyecto elaborado por el Grupo y que se recoge en el anexo del documento MSC 85/7/3, y tomó nota de lo siguiente:

- .1 las disposiciones de la resolución abarcan solamente a los buques nuevos;
- .2 la aplicación de las disposiciones de la resolución se dividía en función de las medidas operacionales (párrafo 1.1 de la parte dispositiva de la resolución) y las prescripciones estructurales (párrafo 1.2 de la parte dispositiva de la resolución);
- .3 con respecto a la exclusión de tipos específicos de cargas transportadas en tipos de buques especializados, se aclaró que los riesgos relacionados con el transporte, el embarque y el desembarque de dichas cargas deberían tenerse en cuenta; y

- .4 se recomienda que los buques que transporten ocasionalmente cargas secas a granel descritos en los párrafos 1.6 (buques de doble forro en el costado) y 1.7 (buques más pequeños de forro sencillo en el costado) de la parte dispositiva de la resolución cumplan las prescripciones del Convenio SOLAS aplicables a los graneleros indicadas en esos párrafos.

7.20 En el transcurso de las deliberaciones, se formularon las siguientes observaciones:

- .1 era inusual que las disposiciones de una resolución que no es obligatoria contuvieran las fechas de su aplicación;
- .2 las fechas de aplicación a las que se hace referencia en el apartado anterior no deberían estar relacionadas con la colocación de la quilla, sino más bien con las fechas del contrato y de la entrega; y
- .3 las disposiciones recogidas en la resolución introducían restricciones para los buques nuevos de carga general, iban más allá de las disposiciones del Convenio SOLAS y perjudicaban a los buques de casco sencillo.

7.21 Algunas delegaciones manifestaron su satisfacción con la resolución, que se había elaborado en un espíritu conciliatorio y era aceptable para una mayoría del Comité, teniendo en cuenta que había habido varios intentos previos infructuosos para llegar a una solución aceptable en general sobre la cuestión.

7.22 El Comité observó, en particular, que las disposiciones de la resolución no enmendaban el Convenio SOLAS, sino que presentaban orientaciones sobre la forma de aplicar las prescripciones pertinentes de dicho Convenio. Se observó también que la referencia al tamaño de los buques de casco sencillo que transporten ocasionalmente cargas secas a granel, es decir, de eslora inferior a 100 m, no se consideraba una limitación de proyecto, sino que se derivaba de otras reglas del Convenio SOLAS aplicables a buques de dicho tamaño.

7.23 A continuación, el Comité adoptó la resolución MSC.277(85): "Aclaración del término "granelero" y orientaciones para la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS a los buques que transporten ocasionalmente cargas secas a granel y que no se consideren graneleros de conformidad con la regla XII/1.1 y el capítulo II-1", que figura en el anexo 13, y encargó al Subcomité FSI que incluyera la resolución antedicha en sus orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

7.24 En respuesta a las propuestas pertinentes presentadas por algunas delegaciones, y tras observar que la aplicación obligatoria de las disposiciones de la resolución solamente podía establecerse mediante una enmienda al Convenio SOLAS, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros interesados a que presentaran propuestas pertinentes para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo, a fin de que las examine el Comité.

8 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 39º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

8.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 39º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (STW 39/12 y MSC 85/8) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras recordar que el MSC 84 ya había adoptado medidas con respecto a las cuestiones urgentes derivadas del STW 39.

Directrices para la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto

8.2 El Comité recordó que el FSI 14 había elaborado unas directrices para la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto como documento abierto en forma de proyecto de circular MSC o de proyecto de directrices OMI/OIT y que el MSC 82, tras señalar que quizás sería necesario examinar más detenidamente el proyecto de directrices, concretamente en lo que se refiere a los aspectos relacionados con el Convenio de Formación, había acordado trasladar el asunto al Subcomité para que éste lo examinara.

8.3 En ese contexto, el Comité refrendó las siguientes opiniones del Subcomité:

- .1 ya estaba examinando los requisitos sobre el mantenimiento de un registro correcto de las horas de descanso, al objeto de armonizarlos con las correspondientes disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT (2006), y de aclarar el tiempo mínimo que constituye un periodo de descanso;
- .2 las horas de trabajo de la gente de mar se contemplaban en el Convenio N° 180 de la OIT (Horas de trabajo a bordo y dotación de los buques), por lo que debería ser la OIT quien elabore las pertinentes directrices de supervisión por el Estado rector del puerto; y
- .3 no sería oportuno que las directrices para la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto se publicaran como circular MSC.

Medidas para mejorar la formación a bordo

8.4 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas en el próximo periodo de sesiones sobre la mejor manera de proceder para mejorar la formación a bordo con objeto de asesorar debidamente al Comité.

Aplicabilidad de los convenios de la OMI a las IFPAD y a las UFA

8.5 El Comité tomó nota de que el Subcomité le había informado de que los requisitos del Convenio de Formación se aplican a las IFPAD y a las UFA móviles y con propulsión propia cuando están navegando, y acordó tener ese hecho en cuenta al adoptar medidas en este contexto dentro del punto 10 del orden del día (Implantación por el Estado de abanderamiento) (véanse los párrafos 10.23 a 10.27).

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

8.6 En la presentación del informe del Secretario General (MSC 85/WP.2), el Director de la División de Seguridad Marítima comunicó al Comité que, al preparar los informes exigidos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, el Secretario General 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.

8.7 Posteriormente se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 85/WP.2 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.

8.8 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 mostraba que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada por las Partes interesadas se habían seguido correctamente.

8.9 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información facilitada 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.4 en consecuencia y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.5.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

8.10 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 85/8/1 y Add.1), y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.797/Rev.16 en consecuencia y la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.17.

9 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INFORME DEL 12º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 12º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) (COMSAR 12/15 y MSC 85/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones

Examen de las resoluciones A.705(17) y A.706(17)

9.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1287: "Enmiendas a la resolución A.705(17): difusión de información sobre seguridad marítima" y la circular MSC.1/Circ.1288: "Enmiendas a la resolución A.706(17), enmendada: Servicio mundial de radioavisos náuticos OMI/OHI".

Coordinadores de zonas NAVAREA

9.3 El Comité refrendó la iniciativa de la Secretaría de distribuir la circular COMSAR.1/Circ.43: "Lista de coordinadores de zonas NAVAREA".

Cuestiones relacionadas con la UIT

Elaboración de equipo de LSD de clase D

9.4 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de remitir a la UIT la declaración de coordinación sobre la elaboración de equipo de LSD de clase D y la revisión correspondiente de la recomendación M.493-12 del UIT-R.

Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas

9.5 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de volver a constituir el Grupo mixto OMI/UIT de expertos sobre cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, incluido su mandato. El Comité tomó nota de que la reunión se había celebrado en la sede de la OMI del 10 al 12 de junio de 2008 y de que se informará de los resultados de esta reunión al COMSAR 13.

Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones

9.6 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité por lo que respecta al examen de las futuras necesidades de espectro para la difusión del nivel de protección del puerto en relación con el Código PBIP; la implantación del sistema LRIT y la utilización del SIA en relación con la preparación de la postura de la OMI sobre el punto 1.10 del orden del día de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2011 (CMR-11). El Comité invitó al Grupo de trabajo sobre seguridad marítima a que formule observaciones sobre esta cuestión (véanse los párrafos 4.18 a 4.25).

9.7 El Comité también refrendó la iniciativa de la Secretaría de remitir a la OHI y a la ISO una declaración de coordinación sobre las necesidades de protección de buques y puertos en relación con la preparación de la postura de la OMI sobre el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11. El Comité tomó nota de que se habían recibido respuestas de la OHI y la ISO y que el COMSAR 13 las examinaría.

Servicios satelitarios

Lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras en el sistema de Inmarsat

9.8 El Comité refrendó la iniciativa de la Secretaría de publicar la circular COMSAR.1/Circ.42: "Lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras en el sistema de Inmarsat".

9.9 Tras tomar nota de que la información recogida en la circular COMSAR.1/Circ.42 es una actualización rutinaria de la información facilitada por la IMSO, el Comité refrendó la autorización dada por la Secretaría de que se revise y publique la circular COMSAR sobre la lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras (ETC) en el sistema de Inmarsat una vez al año sin someterla previamente a la aprobación del Subcomité.

Cuestiones relacionadas con la búsqueda y salvamento

Disponibilidad y enmienda del Manual IAMSAR

9.10 El Comité examinó la posibilidad de poner a disposición gratuitamente las enmiendas al Manual IAMSAR en la sección de publicaciones del sitio de la OMI en la Red. Dado que este asunto guarda relación con la cuestión de poner a disposición gratuitamente el Código IMDG en el sitio en la Red, el Comité acordó examinarlo más a fondo en relación con el punto 13 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores) (véase también el párrafo 13.14).

9.11 El Comité acordó establecer un proceso de enmienda más estructurado para el Manual IAMSAR basado en los principios generales acordados por el COMSAR 12 (COMSAR 12/15, anexo 6).

Examen del Manual IAMSAR

9.12 El Comité refrendó la realización de un examen a fondo del Manual IAMSAR, teniendo en cuenta la justificación facilitada por el Grupo de trabajo mixto OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento incluido un plan sobre el modo de llevar a cabo este examen (MSC 85/9/1).

9.13 En este contexto el Comité también examinó el documento MSC 85/9/1 (Secretaría) sobre los resultados de las deliberaciones del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento, en el que se facilita una justificación detallada del examen del Manual IAMSAR, incluido un plan sobre el modo de llevar a cabo este examen.

9.14 En consecuencia, el Comité:

- .1 tomó nota de que es necesario proceder a una actualización y reestructuración importantes pero que no es necesario elaborar un manual completamente nuevo; y

- .2 refrendó la constitución de un grupo de redacción para que trabaje por correspondencia en el lapso interperiodos, integrado por tres expertos SAR aeronáuticos y tres expertos SAR marítimos, y refrendó también el mandato de este grupo.

Plataforma de información SAR de la UMM

9.15 El Comité refrendó la petición del Subcomité de que la UMM incluya, en la plataforma de información SAR, información sobre las operaciones SAR reales en las que se ven involucrados los buques regidos por el Convenio SOLAS, así como servicios de asesoramiento sobre las mejores prácticas de búsqueda y salvamento.

Orientaciones a los servicios de búsqueda y salvamento en relación con la solicitud y la recepción de información LRIT

9.16 El Comité refrendó la iniciativa de la Secretaría de poner en conocimiento del Grupo especial sobre la LRIT la lista de preguntas y principios generales que pueden ayudar a las autoridades SAR a establecer sus propios procedimientos operacionales con sus proveedores de LRIT, con miras a que el Grupo pueda elaborar una circular MSC adecuada. El Comité recordó que el Grupo especial sobre la LRIT, en su 3ª reunión, había elaborado un proyecto de circular MSC y que el MSC 84 ya había aprobado la circular MSC.1/Circ.1258: "Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información de LRIT".

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

9.17 El Comité refrendó la iniciativa de la Secretaría de publicar la circular SAR.7/Circ.8: "Lista de los documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener todos los MRCC".

15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

9.18 El Comité tomó nota de que la 15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento se había celebrado en Canberra (Australia), del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2008, y de que se informará de los resultados de esta reunión al COMSAR 13. El Comité recordó que, en su 83º periodo de sesiones, ya había aprobado la celebración de esta reunión interperiodos.

Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas

Retransmisión de mensajes relacionados con la seguridad con fines de socorro por equipo del SIA

9.19 El Comité refrendó la iniciativa de la Secretaría de remitir una declaración de coordinación a la AISM, el CIRM, la CEI y la UIT sobre la retransmisión de mensajes relacionados con la seguridad con fines de socorro por equipo del SIA.

Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR

9.20 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento había elaborado, en su 14ª reunión celebrada en St. Gilles, Réunion (Francia), del 10 al 14 de septiembre de 2007, un proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR que fue posteriormente refrendado por el COMSAR 12.

9.21 De conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21) y tras haber sido informado de que la OACI ya había aprobado el proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR, el Comité lo adoptó para que se distribuyera mediante la circular MSC.1/Circ.1289, y decidió que las enmiendas adoptadas empiecen a aplicarse el 1 de junio de 2009.

Elaboración de una estrategia de navegación electrónica

9.22 El Comité tomó nota de que en relación con la elaboración de una estrategia de navegación electrónica, se había llevado a cabo un examen general de las necesidades de los usuarios por lo que respecta a la regla IV/4, así como las reglas V/19, V/19-1 y XI-2/6 del Convenio SOLAS relativas al equipo del SIA, la LRIT y el SSAS, y se habían elaborado cuadros de las necesidades existentes de los usuarios incluido el equipo, las normas de funcionamiento y las normas de prueba (véanse los párrafos 11.18 a 11.24).

Orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas

9.23 Tras tomar nota de que el hecho de que embarcaciones de recreo no reglamentadas realicen viajes oceánicos de aventuras sin indicar a las autoridades del Estado ribereño las regiones SAR que planean atravesar, impide que las organizaciones responsables de búsqueda y salvamento actúen a tiempo y con la rapidez necesaria para proteger la vida humana en el mar y conservar el medio marino, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que cumplieran las directrices recogidas en la circular MSC/Circ.1174: "Orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas".

Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)

9.24 El Comité refrendó la iniciativa de la Secretaría de remitir una declaración de coordinación a la UIT, la CEI, la AISM y el CIRM sobre el transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART).

10 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

INFORME DEL 16º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 16º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (FSI 16/18 y Corr.1 y MSC 85/10 y Corr.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras tomar nota de que el MEPC 58 había aprobado el informe y adoptado las decisiones pertinentes, tal como se indica en el documento MSC 85/2/2 (Secretaría).

Estudio sobre la combinación de los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto

10.2 El Comité, tras tomar nota de la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido, refrendó la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que cotejase las propuestas de los órganos interesados a los fines de completar el estudio sobre la combinación de los datos sobre siniestros

y sobre supervisión por el Estado rector del puerto, tomando en consideración el mandato acordado y señalando los costos resultantes de las dos fases del estudio y los posibles beneficios para la Organización, y que determinase las series de datos que podrían necesitarse para combinar los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

Instrumentos no obligatorios

10.3 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de dar su visto bueno a la lista de instrumentos no obligatorios pertinentes a su labor, en su totalidad, a los fines de referencia y de apoyar, en general, la elaboración de un módulo del GISIS sobre prescripciones y recomendaciones de carácter no obligatorio que la Secretaría se encargaría de mantener actualizado (véase también el párrafo 20.5).

10.4 El Comité refrendó también la decisión del Subcomité de invitar a cada uno de los Estados Miembros a que introduzcan información en el GISIS sobre la implantación únicamente de los instrumentos no obligatorios adoptados mediante resoluciones de la Asamblea o del Comité y a que carguen en el sistema la legislación nacional correspondiente, según se estime oportuno (véase también el párrafo 20.5).

Informes sobre siniestros y sucesos marítimos

10.5 Tras tomar nota de la decisión del MEPC 58, en el contexto de la aprobación del proyecto de circular MSC-MEPC.3 relativa a los informes sobre siniestros y sucesos marítimos, de que deberían enmendarse las opciones de las categorías de productos químicos a granel, en el anexo 2 del proyecto de circular MSC-MEPC.3, como consecuencia de la revisión del Anexo II del Convenio MARPOL, el Comité aprobó la circular MSC-MEPC.3/Cir.3: "Informes sobre siniestros y sucesos marítimos" y pidió a la Secretaría que enmendara el anexo 2 de conformidad con la decisión del MEPC 58.

"MSC NAPOLI"

10.6 Tras examinar las recomendaciones del Subcomité basadas en su examen del informe sobre la investigación del siniestro del **MSC Napoli**, el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

10.7 El Comité acordó remitir el informe sobre la investigación del siniestro del **MSC Napoli** al DE 52, en relación con su punto del orden del día titulado "Otros asuntos", y al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, para que lo examinen y presenten al MSC 86 sus recomendaciones para la adopción de nuevas medidas.

10.8 El Comité invitó a las Administraciones a que señalasen a la atención de sus propietarios y armadores de buques la recomendación que figura en el informe de la investigación para el armador del buque, a saber, que examine su sistema de gestión de la seguridad y procedimientos de auditoría, a fin de garantizar que:

- .1 en las orientaciones e instrucciones para los capitanes en relación a la velocidad con mal tiempo se tome en consideración la experiencia adquirida a partir de este accidente;

- .2 los gestores en tierra consulten con las sociedades de clasificación que sean del caso cuando haya dudas con respecto a los dispositivos de importancia a bordo que sean defectuosos o estén fuera de servicio; y
- .3 los capitanes son plenamente conscientes de la obligación de informar a los prácticos embarcados de todos los factores que afectan a la capacidad de maniobra y la estabilidad.

10.9 El Comité invitó también a la IACS a que facilitase información actualizada sobre su examen de las normas pertinentes relativas a la resistencia estructural de los portacontenedores, en especial por lo que se refiere a las comprobaciones de los riesgos de pandeo, que deberían basarse en los esfuerzos generales en el casco a lo largo de toda la longitud del mismo, según proceda.

10.10 Con respecto al examen de las medidas apropiadas para abordar la cuestión de la seguridad operacional de los portacontenedores tras la elaboración de un código de las mejores prácticas del sector, la ICS informó al Comité (MSC 85/10/3) de que, junto con el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC), había publicado el documento "*Safe Transport of Containers by Sea, Guidelines on Industry Best Practice*", que contiene orientaciones, en forma de mejores prácticas, para el sector del transporte marítimo de contenedores, a fin de reducir al mínimo los peligros para los buques portacontenedores, sus tripulaciones y todo el personal que participa en el transporte de contenedores.

10.11 Tras tomar nota de que el FSI 16 había reconocido que el peso de los contenedores fue un factor coadyuvante en el accidente del **MSC Napoli**, si bien éste era solamente uno de los muchos problemas en relación con los contenedores señalados en recientes accidentes de buques portacontenedores, y de que había manifestado preocupación por la declaración incorrecta de las cargas incluidas en el Código IMDG y la declaración falsa o incompleta del contenido, lo que a su vez llevó a una estiba inadecuada, el Comité acordó remitir las preocupaciones antedichas y las Directrices de la ICS y el WSC (MSC 85/10/3) al DSC 14 para su examen pormenorizado dentro del punto permanente de su programa de trabajo titulado "Análisis de siniestros".

"PUNJAB SENATOR"

10.12 El Comité acordó remitir el informe sobre la investigación del incendio/explosión de un contenedor a bordo del buque portacontenedores **Punjab Senator** al DSC 14 para su examen pormenorizado, dentro del punto permanente de su programa de trabajo titulado "Análisis de siniestros".

"UND ADRIYATIK"

10.13 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que facilite un resumen de los acontecimientos y conclusiones preliminares sobre el incendio declarado a bordo del buque de carga de transbordo rodado **Und Adriyatik** al DE 52 y FP 53, dentro de sus respectivos puntos del orden del día titulados "Otros asuntos" y "Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios", a fin de informarles sobre las siguientes cuestiones principales determinadas en este caso:

- .1 riesgo de incendio en función del volumen de los espacios de carga (Subcomité FP);

- .2 riesgos de incendio de las cargas vivas de transbordo rodado (Subcomité FP);
- .3 prevención de incendios con medidas estructurales (Subcomité FP);
- .4 vías de evacuación (Subcomité FP);
- .5 suministro de aire a la cámara de máquinas (Subcomité DE);
- .6 riesgo de humo (Subcomité FP); y
- .7 instalaciones fijas contraincendios (Subcomité FP).

Protocolos para el intercambio de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto

10.14 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que prosiga con la ultimación de los protocolos con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que, en principio, se habían mostrado dispuestos a facilitar informes relativos a todas las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, esto es, los memorandos de entendimiento de Abuja, el Caribe, el Mar Negro, el Mediterráneo, el Océano Índico, y Tokio, así como el Acuerdo de Viña del Mar y los Estados Unidos, tras tomar nota de la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido.

10.15 Tras tomar nota también de las intervenciones de la delegación de Irlanda, que manifestó las opiniones del Presidente del Memorando de entendimiento de París, y del Reino Unido, que confirmó que el Memorando de entendimiento de París todavía no se había mostrado dispuesto, en principio, a facilitar a la OMI los datos de todas las inspecciones de supervisión realizadas en el marco de dicho régimen, el Comité acordó que el cuarto cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento/acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información, que se celebraría próximamente y de cuyos resultados debía informarse al FSI 17 y al Comité, según procediera, constituiría una buena oportunidad para examinar las preocupaciones manifestadas por el Memorando de entendimiento de París.

Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto

10.16 Tras recordar que había aprobado la circular MSC-MEPC titulada: "Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto" (véase el párrafo 7.4), el Comité se mostró conforme con el MEPC 58 al observar que, tal como había pedido el DE 51, la Secretaría había señalado a la atención de los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto la cuestión que se plantea cuando los funcionarios de supervisión piden que se cierren las válvulas de descarga en el mar.

Prueba anual del sistema de identificación automática

10.17 El Comité, tras recordar que en su 83º periodo de sesiones había remitido al Subcomité el examen de la cuestión de la incorporación en las Directrices del SARC de la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA), dado que esta prueba no está prescrita en las reglas del Convenio SOLAS, tomó nota de que el FSI 16 no podía apoyar en esa etapa la propuesta de enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS a fin de incluir disposiciones sobre la prueba anual del SIA.

10.18 Tras examinar el mecanismo de inspección del equipo del SIA, elaborado por el Subcomité por medio de las Directrices para la prueba anual del SIA (circular MSC.1/Circ.1252) y el proyecto de directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, que incluyen la prueba del SIA, de forma coherente con la inspección de otros equipos electrónicos instalados a bordo de los buques, el Comité convino en que un examen complementario de la cuestión de la prueba anual del SIA podría ser pertinente en el contexto específico de las transmisiones de datos incorrectos a través del SIA, y pidió al NAV 55 que examinase la cuestión dentro del punto de su orden del día titulado "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA", tomando en consideración la información que figura en el documento MSC 83/15/3, a fin de presentar un informe al MSC 87.

Fecha del contrato de construcción, fecha de colocación de la quilla y fecha de entrega

10.19 Tras tomar nota de la decisión del MEPC 58 en el mismo sentido, el Comité aprobó la circular MSC-MEPC.5/Circ.4: "Interpretación unificada de la aplicación de las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL".

Significado de la expresión "primer reconocimiento"

10.20 El Comité, tras examinar los resultados del examen por el FSI 16 de la versión actualizada de la interpretación unificada SC 171 de la IACS, Interpretación de la expresión "primer reconocimiento", a fin de que la nueva circular no haya de ser revisada cada vez que se enmienden las prescripciones correspondientes del Convenio SOLAS, aprobó la circular MSC.1/Circ.1290: "Interpretación unificada de la expresión "primer reconocimiento" que figura en las reglas del Convenio SOLAS", que reemplaza la circular MSC/Circ.1141.

Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI

10.21 El Comité se mostró conforme con la recomendación del Subcomité de añadir un anexo 7 al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI en el que se indiquen las enmiendas a los instrumentos de la OMI que todavía no se hayan aceptado en la fecha de la revisión del Código pero que esté previsto que se acepten y entren en vigor en los meses siguientes.

10.22 Tras tomar nota de la decisión adoptada por el MEPC 58 en el mismo sentido, el Comité pidió al Consejo que en su 102º periodo de sesiones refrendase la antedicha recomendación y encargó al Subcomité que elaborase el propuesto nuevo anexo del Código, de conformidad con lo antedicho.

Aplicabilidad de los convenios de la OMI a las IFPAD y las UFA

10.23 Tras recordar que en su 83º periodo de sesiones había remitido al FSI 16 y al STW 39 (véase el párrafo 8.5) la propuesta (MSC 83/27/8) de volver a examinar la decisión que había adoptado en su 76º periodo de sesiones de que no era necesario aplicar instrumentos obligatorios de la OMI para abordar las cuestiones relativas a la seguridad de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y de las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), para que aquéllos la examinaran y prestaran asesoramiento sobre la aplicabilidad de los convenios de la OMI a las IFPAD y las UFA, antes de adoptar una decisión sobre la inclusión de nuevos puntos en los programas de trabajo de los subcomités, el Comité examinó los resultados del examen de esa cuestión por parte del FSI 16, de los cuales había tomado nota el MEPC 58.

10.24 Con respecto a la cuestión de la aplicabilidad del Convenio SOLAS y del Convenio de Líneas de Carga, el Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado los resultados del examen técnico por parte de la IACS (FSI 16/14/1) de las prescripciones recogidas en el Convenio SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga, examen que confirmaba que, por lo que respecta a la regla I/3 a) iii) del Convenio SOLAS, el Convenio no se aplica a buques que carezcan de medios mecánicos de propulsión, como las IFPAD y las UFA no desconectables, si bien, en principio, sería de aplicación a las IFPAD y las UFA desconectables. Por el contrario, dado que la excepción aplicable a los buques que no tengan propulsión propia no se recoge en el Convenio de Líneas de Carga, la distinción entre IFPAD y UFA desconectables y no desconectables no sería pertinente con respecto a ese instrumento.

10.25 En ese contexto, el Comité tomó nota también de que el Subcomité había llegado a la conclusión de que las IFPAD y las UFA, en su modalidad normal de funcionamiento, no están sujetas a los criterios de aplicación de las disposiciones sobre seguridad del Convenio SOLAS, y que el funcionamiento de las IFPAD y las UFA, en la gran mayoría de los casos, está regulado por un régimen de seguridad adecuado establecido por las legislaciones nacionales a partir de las disposiciones del Convenio SOLAS, incluidas las prescripciones recogidas en el Código IGS, el Convenio de Líneas de Carga y el Convenio de Formación, implantados con exenciones, así como en las directrices del sector.

10.26 Tras examinar el documento MSC 85/10/1 (presentado por Panamá, IACS, IADC, ITF, OCIMF y OGP) y la aclaración anexa sobre el régimen de seguridad de las IFPAD y las UFA, en la que se hace referencia a dos directrices del sector, esto es, las *Competence Assurance Guidelines for FPSOs*, elaboradas por el OCIMF, y la *Guideline for Managing Marine Risks Associated with FPSOs*, elaborada por la OGP, el Comité convino en que no había necesidad imperiosa alguna de incluir nuevos puntos en los programas de trabajo de los subcomités en relación con la elaboración de directrices para la aplicación de las prescripciones sobre seguridad a las IFPAD y las UFA.

10.27 El Comité también acordó encargar al FSI 17 que elaborase un proyecto de circular MSC-MEPC sobre el establecimiento de un sistema eficaz de gestión de la seguridad y de integración del personal marino, tomando en consideración la información incluida en el anexo del documento MSC 85/10/1. En ese contexto, el Comité acordó, además, que la circular debería recoger referencias apropiadas a las dos directrices del sector presentadas en el antedicho documento, a las recomendaciones internacionales sobre la formación del personal a fin de que lleve a cabo labores de seguridad y mantenimiento en el ámbito marítimo a bordo de las IFPAD y las UFA desconectables (resolución A.891(21)) y a la recomendación de aplicar el capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS a las IFPAD y las UFA con propulsión propia y fácilmente desconectables, independientemente de si realizan o no viajes internacionales. La circular también debería abordar la necesidad específica de que las cuestiones relacionadas con las IFPAD y las UFA lleguen a las partes interesadas fuera del ámbito marítimo.

RECONOCIMIENTO DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE PASAJE

10.28 El Comité recordó que en su 84º periodo de sesiones, al examinar la propuesta de elaborar directrices para garantizar que las Administraciones que permiten que se realicen reconocimientos del exterior de la obra viva de sus buques de pasaje (que no sean buques de pasaje de transbordo rodado) con el buque a flote, en lugar de en dique seco, apliquen un criterio técnico sólido, había acordado 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. El MSC 84, por tanto, pidió al Subcomité FSI que elaborase las enmiendas apropiadas a las Directrices para realizar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.997(25)) a fin de describir la posibilidad de introducir disposiciones alternativas de conformidad según las cuales podría sustituirse una inspección del exterior de la obra viva en dique seco por una inspección con el buque a flote.

10.29 Tras examinar la propuesta, recogida en el documento MSC 85/10/2 (CLIA), de pedir al Subcomité FSI que comience a elaborar el proyecto de enmienda a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) antes de que el Subcomité DE elabore las directrices, el Comité tomó nota de la decisión del FSI 16 de esperar a los resultados del examen, por parte del Subcomité DE, de los aspectos técnicos de la cuestión.

10.30 Si bien algunas delegaciones indicaron que la información técnica podría remitirse al DE 52 en el marco del punto de su orden del día titulado "Otros asuntos", a fin de que se elaboren las directrices relativas a las 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, el Comité acordó que solamente en el caso de que el Subcomité DE pudiese ultimar la labor al respecto en su próximo periodo de sesiones se pediría al FSI 17 que elaborase las enmiendas pertinentes a las Directrices para efectuar reconocimientos, para su aprobación por el MSC 86 y el MEPC 59, antes de que las examine la vigésima sexta Asamblea a los fines de su adopción.

COMPENDIO DE INFORMES RESUMIDOS DE AUDITORÍA

10.31 Tras recordar que el MSC 84 y el MEPC 57 habían remitido el primer compendio de informes resumidos de auditoría al FSI 16 para su examen, el Comité se mostró conforme con el MEPC 58, el cual había tomado nota de que el FSI 16 había dispuesto una metodología para el examen del compendio de informes resumidos de auditoría y había acordado remitir a un grupo de trabajo por correspondencia el examen del primer compendio de informes resumidos de auditoría y de cualquier otro compendio subsiguiente que se publique antes del FSI 17.

10.32 En ese contexto, el Comité pidió al FSI 17 que examinase el segundo compendio de informes resumidos de auditoría (C 101/6/2), remitido por el Consejo al MSC y al MEPC, dentro del punto de su orden del día titulado "Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI" y que le informase en su 86º periodo de sesiones, según proceda.

11 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

INFORME DEL 54º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 54º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 54/25 y MSC 85/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

11.2 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó los nuevos dispositivos de separación del tráfico, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, que se indican a continuación:

- .1 "En los accesos al puerto de Salónica";
- .2 "Mar de Åland"; y
- .3 "En la bahía de Liverpool",

que figuran en el anexo 14, a fin de que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.60.

Modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes

11.3 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité también adoptó las modificaciones a los dispositivos de separación del tráfico existentes, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, que se indican a continuación:

- .1 "En el acceso a Boston, Massachusetts";
- .2 "A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships";
- .3 "En los accesos al río Humber"; y
- .4 "En Hatter Barn",

que figuran en el anexo 14, para que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.60.

Medidas de organización del tráfico distintas de los DST

11.4 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó las siguientes medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas modificaciones a las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico existentes:

- .1 nueva zona a evitar de carácter recomendatorio y estacional "En el canal de Great South";
- .2 nueva zona a evitar y dos nuevas zonas en las que no se permite fondear en las proximidades del "Puerto en aguas profundas de *Excelerate Northeast Gateway Energy Bridge*";
- .3 nuevas derrotas en aguas profundas dentro de los límites de los dispositivos de separación del tráfico "En el mar de Åland septentrional" y "En el mar de Åland meridional";
- .4 nueva derrota de dos direcciones que conduce al "Mar de Åland"; y
- .5 nueva zona a evitar "En la bahía de Liverpool",

que figuran en el anexo 15, para que se distribuyan mediante la circular SN.1/Circ.272.

Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas

11.5 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones a los dispositivos de separación de tráfico existentes a los que se hace referencia en los párrafos 11.2.1 y 11.3.1, respectivamente (anexo 14), y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a las que se hace referencia en el párrafo 11.4.1 (anexo 15), deberían empezar a aplicarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2009 a las 00 00 horas UTC. Las delegaciones de Dinamarca y el Reino Unido informaron al Comité de que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones a los dispositivos de separación de tráfico existentes a los que se hace referencia en los párrafos 11.2.3, 11.3.2, 11.3.3 y 11.3.4, respectivamente (anexo 14), y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a las que se hace referencia en el párrafo 11.4.5 (anexo 15), se empezarían a aplicar el 1 de julio de 2009 a las 00 00 horas UTC. Suecia también informó de que el nuevo dispositivo de separación del tráfico adoptado al que se hace referencia en el párrafo 11.2.2, y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a las que se hace referencia en los párrafos 11.4.3 y 11.4.4, se empezarían a aplicar el 1 de enero de 2010 a las 00 00 horas UTC. Por lo que respecta a las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico que se describen en detalle en el párrafo 11.4.2, el Comité tomó nota de que la delegación de los Estados Unidos había informado al Subcomité de que el "Puerto en aguas profundas de *Excelerate Northeast Gateway Energy Bridge*" debía aún construirse y la fecha en que se empezaría a aplicar esta medida de organización del tráfico marítimo sería comunicada por los Estados Unidos a la Organización.

Sistemas de notificación obligatoria para buques

Nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de la costa de Portugal – COPREP"

11.6 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó mediante la resolución MSC.278(85), con pequeñas modificaciones en la numeración de los canales principales y secundarios, el nuevo sistema de notificación obligatorio para buques "A la altura de la costa de Portugal – COPREP", que figura en el anexo 16, para que se distribuya mediante la circular SN.1/Circ.273. El Comité también decidió que el nuevo sistema de notificación obligatorio para buques debería empezar a aplicarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2009 a las 00 00 horas UTC.

Modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente de la zona marina especialmente sensible (ZMES) del "Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea"

11.7 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.279(85), las modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques "CORAL SHIPREP" del "Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea", que figura en el anexo 17, para que se distribuya mediante la circular SN.1/Circ.273. El Comité también decidió que las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente deberían empezar a aplicarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2009 a las 00 00 horas UTC.

Directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento

11.8 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.274: "Directrices para la aplicación del concepto modular a las normas de funcionamiento".

Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo

11.9 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.572(14), enmendada, el Comité adoptó la resolución MSC.280(85): "Adopción de enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (anexos 1 y 2 de la resolución A.572(14), enmendada)", que figura en el anexo 18, para que se distribuya mediante la circular SN.1/Circ.275, a reserva de que la Asamblea lo confirme.

Propuestas de enmienda a la regla V/19 del Convenio SOLAS (BNWAS)

11.10 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar una nueva prescripción relativa al sistema de alarma que ha de llevarse a bordo para la guardia de navegación en el puente, que figura en el anexo 19, con miras a su adopción en el MSC 86. Para este fin, el Comité invitó al Secretario General a que distribuyera el citado proyecto de enmiendas de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Detección por satélite del SIA

11.11 El Comité examinó esta cuestión en relación con el punto 4 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (véanse los párrafos 4.26 a 4.34).

Cuestiones relacionadas con la UIT

Detección por satélite del SIA

11.12 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de enviar una declaración de coordinación al Grupo de trabajo 5B del UIT-R, con copia a la AISM y el CIRM, relativa a la cuestión de la detección por satélite del SIA.

Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo

11.13 El Comité aprobó la corrección a la circular SN/Circ.227: "Directrices para un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo" en relación con las repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones del SIA de a bordo existentes. La enmienda recoge la modificación correspondiente en relación con la entrada en vigor de la resolución MEPC.118(52), relativa a la modificación de las categorías y la numeración de las sustancias nocivas líquidas y otras sustancias. El Comité tomó nota de que el número de categorías que hay que transmitir sigue siendo el mismo y, por consiguiente, bastaba con revisar la documentación de referencia (anexo 2 de la circular SN/Circ.227) para reflejar las nuevas letras de clasificación que corresponden a los mismos dígitos que se utilizan actualmente en el equipo del SIA de a bordo. En la práctica esto significa que las categorías de riesgo o contaminación A, B, C y D han pasado a ser las categorías de riesgo o contaminación X, Y, Z y OS, utilizando los mismos dígitos 1, 2, 3 y 4.

11.14 A continuación, el Comité aprobó el proyecto de declaración de coordinación para la UIT, la CEI y la AISM en la que se les informa del cambio en las categorías de riesgo o contaminación y se les invita a que tomen nota de ello y lo tengan en cuenta en cualquier revisión futura de su documentación, y autorizó a la Secretaría a que remita la declaración de coordinación a la UIT, la CEI y la AISM.

11.15 El Comité refrendó los resultados de las deliberaciones del Subcomité relativas a las repercusiones de la resolución MEPC.118(52) en las instalaciones existentes del SIA de a bordo y tomó nota de que se había informado en consecuencia el MEPC.

Actualización del curso modelo del Convenio de Formación sobre el sistema de identificación automática

11.16 El Comité refrendó la necesidad de actualizar el curso modelo del Convenio de Formación sobre el sistema de identificación automática (curso modelo 1.34) y la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que informara al Subcomité STW en consecuencia. El Comité también tomó nota de que la Secretaría ya había presentado el documento STW 40/3/1 sobre este tema.

Elaboración de un código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar

11.17 El Comité tomó nota de que, en relación con la elaboración de un código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, el Subcomité había preferido elaborar y dar su acuerdo al anteproyecto de resolución MSC titulada "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar" como labor en curso, e invitó al Subcomité FSI a que examinara el texto para proporcionar asesoramiento con miras a ultimar el proyecto de resolución MSC en el NAV 55.

Estrategia para la elaboración e implantación de la navegación electrónica

11.18 La delegación de Suecia declaró que estaba satisfecha con la aprobación de una estrategia para la navegación electrónica sobre la cual la Organización llevaba bastantes años hablando sin saber exactamente de qué estaba hablando. Pero ahora, con la excelente labor realizada por el Subcomité NAV, las cosas estaban progresando de una manera organizada y una estrategia sobre la navegación electrónica decidida por el Comité representaría ciertamente un importante paso adelante. No obstante, la estrategia propuesta resultaba un poco abrumadora incluso aterradora ya que lo englobaba todo. En la estrategia se habían identificado casi 20 usuarios a bordo de los buques y 34 usuarios en tierra. Dado que se trataba de una estrategia para la labor de la OMI en relación con la navegación electrónica en el futuro, era necesario que el Comité diera indicaciones claras a sus órganos auxiliares sobre lo que se esperaba que hicieran. A menos que se dieran estas indicaciones, existía el riesgo de que los subcomités que participan en la labor futura actúen cada uno por su lado. La delegación sueca recordó al Comité los problemas a los que había tenido que hacer frente hace unos años cuando trató la cuestión de la seguridad de los buques de pasaje. Por consiguiente, era necesario fijar prioridades estrictas para la labor futura. Una prioridad muy estricta sería iniciar la labor con los buques que realizan viajes internacionales y los servicios de tráfico marítimo (STM) que prestan servicio a estos buques. Quizá ésta sea una prioridad demasiado estricta pero sería interesante escuchar lo que el Presidente del Subcomité NAV piensa de la futura labor una vez aprobada la estrategia. La delegación de Suecia ciertamente apoya la aprobación de la estrategia pero desea incluir esta advertencia en su aprobación.

11.19 El Presidente del Subcomité informó al Comité de que entendía completamente la preocupación planteada por la delegación de Suecia. La estrategia sobre la navegación electrónica propuesta cubría un área muy amplia e incluía bastantes cuestiones que debían resolverse en la elaboración e implantación de la estrategia. Por este motivo, el Subcomité había convenido en un proyecto de marco sobre la labor futura, incluido un calendario, para la futura elaboración e implantación de la estrategia sobre la navegación electrónica. Precisamente se ha invitado al Comité a aprobar este marco y esta estrategia en relación con el párrafo 2.13 del documento MSC 85/11. Pero justamente por este mismo motivo el Subcomité había ido más allá. Consciente de que la elaboración futura de un plan de implantación de la estrategia sobre navegación electrónica necesitaría el esfuerzo combinado de los Subcomités COMSAR, NAV y STW, en el NAV 54 se había aceptado su propuesta de que era necesario un enfoque coordinado y muy estrictamente planificado. Se había invitado al Comité a aprobar este enfoque coordinado en relación con el párrafo 2.14 del documento MSC 85/11.

11.20 El Presidente del Subcomité informó además al Comité de que en colaboración con los Presidentes de los Subcomités COMSAR y STW se habían iniciado deliberaciones preliminares sobre la elaboración de un proyecto de plan para un "enfoque coordinado de la implantación de la estrategia de navegación electrónica de la OMI". Los tres Presidentes, incluido el Presidente electo del Subcomité NAV, habían acordado, en principio, emprender un enfoque coordinado y en la colaboración con la Secretaría, iniciar una labor sobre la preparación de un proyecto de plan de trabajo conjunto en el que se identifiquen claramente los plazos, incluidos los resultados previstos para cada uno de los Subcomités. En la preparación de este plan de trabajo conjunto será necesario proceder con cuidado al identificar la labor específica y los resultados previstos para cada una de las reuniones de los Subcomités NAV, COMSAR y STW durante un periodo de cuatro años, es decir de 2009 a 2012. La labor de los Subcomités NAV y COMSAR quizá deba ser complementada por la labor realizada en el lapso entre periodos por un grupo de trabajo por correspondencia y, si es necesario, por un grupo de trabajo, para lograr beneficios reales de los resultados de los periodos de sesiones correspondientes de los Subcomités COMSAR, NAV y STW. El plan de trabajo conjunto también identificará la necesidad y una indicación general del mandato de dicho grupo. A fin de adelantarse y solicitar contribuciones a tiempo tanto de los Gobiernos Miembros y las organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales, el plan de trabajo conjunto debería también mirar hacia el futuro e intentar conceptuar los resultados esperados y las contribuciones para todas las reuniones pertinentes en los próximos años. El plan identificará también las tareas específicas que la OMI, poniéndose a la cabeza, por lo que respecta a la gobernanza del concepto de navegación electrónica, desee delegar, según proceda, a otras organizaciones competentes, por ejemplo, AISM, OHI, CEI, ISO, CIRM, y otras. La preparación del plan de trabajo conjunto necesitará obviamente mayor investigación y labor pero se espera que se presente al MSC 86 una propuesta específica en la que se exponga el enfoque, para que se examine y apruebe. Esto permitiría al NAV 55 en julio de 2009 poner en marcha la elaboración coordinada y planificada de un plan de implantación de la estrategia sobre navegación electrónica.

11.21 El observador de la AISM informó al Comité de que la AISM estaba lista y dispuesta a respaldar la elaboración de la navegación electrónica y contribuir a ella.

11.22 El Comité aprobó la Estrategia para el desarrollo y la implantación de la navegación electrónica, que figura en el anexo 20. El Comité también tomó nota de que la estrategia para el desarrollo y la implantación de la navegación electrónica había sido ultimada en colaboración con el Subcomité COMSAR durante un periodo de dos años (2006 a 2008) y estaba lo suficientemente elaborado y detallado para su implantación. El sector y otras organizaciones pertinentes, tales como la AISM y la OHI, también habían contribuido a esta estrategia.

11.23 Posteriormente, el Subcomité también aprobó el Marco del proceso de implantación de la estrategia de navegación electrónica junto con un calendario para la implantación de la estrategia de navegación electrónica, que figuran en el anexo 21, y pidió a otras organizaciones internacionales que participaran en la implantación de la navegación electrónica.

11.24 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que los Presidentes y los secretarios de los Subcomités COMSAR, NAV y STW deberían elaborar conjuntamente un enfoque coordinado para la implantación de la estrategia de navegación electrónica propuesta.

Propuesta de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS (SIVCE)

11.25 La delegación de Noruega, aunque respaldaba la introducción de prescripciones obligatorias para llevar a bordo SIVCE, indicó que no estaba del todo conforme con el modo en que el NAV 54 había llegado a este punto. A petición de ciertas delegaciones, Noruega había presentado, en parte por su cuenta y en parte junto con otros países nórdicos, tres evaluaciones formales de la seguridad sobre las prescripciones de llevar a bordo SIVCE, y dos de ellas incluían un análisis de la cobertura mundial de las cartas náuticas electrónicas. Noruega estaba a favor de utilizar la evaluación formal de la seguridad como ayuda para la toma de decisiones, no obstante, estos estudios implicaban tiempo y dinero y, en su opinión, cuando se pedía a delegaciones que llevaran a cabo evaluaciones formales de la seguridad debía existir también un compromiso recíproco, a saber, que se utilizarían los resultados como base para las deliberaciones y la toma de decisiones. Esto no había sido el caso cuando se elaboró el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre la prescripción de llevar a bordo SIVCE. Por consiguiente, en opinión de la delegación de Noruega, había llegado el momento de otorgar a las evaluaciones formales de la seguridad un lugar más oficial en las Directrices de los Comités, e indicó que volvería a abordar esta cuestión en el próximo periodo de sesiones.

11.26 La delegación de la Federación de Rusia recordó que en el NAV 54 había manifestado su reserva con respecto a la aplicación de las prescripciones de llevar a bordo SIVCE para los buques de arqueo bruto inferior a 10 000. La Federación de Rusia había llevado a cabo un breve examen de la situación actual y, en su opinión, en la actualidad la cobertura mundial de CNE era únicamente del 50 %, no todas las CNE eran oficiales y los procesos de corrección de cartas automáticos no habían sido plenamente validados. Además, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19.2.1.4 en relación con la prescripción de llevar a bordo SIVCE, los arreglos de reserva para cumplir las prescripciones funcionales de dicha regla exigían que se llevara a bordo una colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas. La delegación de la Federación de Rusia también estaba preocupada por el hecho de que el costo actual de las CNE, que se situaba en la región de 60 000 dólares de los Estados Unidos (costos iniciales) además de un costo anual adicional de 16 000 dólares por buque, era muy superior al costo de las cartas de papel. Por consiguiente, resultaba prematuro aprobar enmiendas a la regla V/19 para reflejar la prescripción de llevar a bordo SIVCE en este momento.

11.27 Las delegaciones de Cuba, las Islas Marshall, Liberia, Nigeria, Pakistán, Panamá y Vanuatu se unieron a las opiniones expresadas por la delegación de la Federación de Rusia.

11.28 El observador de la OHI informó al Comité de que, según se había informado en el NAV 54, la situación de la producción de CNE en enero de 2008 era la siguiente:

- .1 cartas de pequeña escala (cobertura del 90 %);
- .2 cartas de mediana escala (cobertura del 65 %).

También había habido un aumento del 5 % en la cobertura de CNE en los últimos cuatro meses. Se esperaba que de aquí al año 2010 hubiera una cobertura adecuada de CNE para 800 puertos del mundo entero así como para las rutas que unen estos puertos.

11.29 El Presidente tomó nota de que la mayoría de las delegaciones se mostró a favor de aprobar en el actual periodo de sesiones el proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar la prescripción obligatoria de llevar a bordo SIVCE.

11.30 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla V/19 del Convenio SOLAS para reflejar las prescripciones obligatorias de llevar a bordo SIVCE, que figura en el anexo 19, con miras a su adopción en el MSC 86. Para este fin, el Comité invitó al Secretario General a que distribuya el citado proyecto de enmiendas de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Transición de las cartas de papel a la navegación con sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)

11.31 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.276: "Transición de las cartas de papel a la navegación con sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)".

Enmienda a la circular SN/Circ.243: "Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticas"

11.32 El Comité aprobó la circular SN/Circ.243/Add.1: "Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas náuticas" en relación con un nuevo símbolo para la presentación del transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART).

12 ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS

INFORME DEL 51º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

12.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 51º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF) (SLF 51/17 y MSC 85/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS

12.2 El Comité adoptó la resolución MSC.281(85): "Notas explicativas de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS", que figura en el anexo 22.

Enmiendas a las notas a pie de página de las reglas del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS

12.3 El Comité aprobó las enmiendas a las notas a pie de página de las reglas II-1/4.1 y II-1/13.7.6 revisadas del Convenio SOLAS propuestas por el SLF 51 (SLF 51/17, párrafo 3.23), y pidió a la Secretaría que enmendara las notas a pie de página como corresponda en la próxima edición refundida de la publicación del Convenio SOLAS.

Directrices relativas a los sistemas de detección de inundaciones en buques de pasaje

12.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1291: "Directrices relativas a los sistemas de detección de inundaciones en buques de pasaje".

Revisión de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS

12.5 Con respecto a la propuesta de incluir en el programa de trabajo del Subcomité un nuevo punto titulado "Revisión de las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS" y la pertinente justificación de la propuesta, el Comité acordó abordar la cuestión dentro del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 23.35).

Cuestiones relacionadas con el Código de Estabilidad sin Avería

12.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1292: "Aplicación temprana del Código internacional sobre estabilidad sin avería, 2008".

12.7 Con respecto a la propuesta del Subcomité de cambiar el título actual del punto ("Revisión del Código de Estabilidad sin Avería") por el de "Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación", a fin de reflejar la labor actual del Subcomité sobre el particular, el Comité acordó tratar la propuesta dentro del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

Seguridad de los buques pesqueros pequeños

Efecto de las embarcaciones pequeñas de recreo y pesqueras en el medio marino

12.8 El MSC 84 encargó al Subcomité que examinara el efecto de las embarcaciones pequeñas de recreo y pesqueras en el medio marino, y el Comité, tras tomar nota de que el Subcomité había convenido, dado que apenas dispone de experiencia en cuestiones ambientales, en que debía ser el MEPC quien se encargara de las cuestiones ambientales pertinentes en consulta con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones no gubernamentales, pidió a la Secretaría que informara al MEPC 59 en consecuencia.

Elaboración del Acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993

12.9 El Comité refrendó el modo de proceder del Subcomité con respecto a la elaboración del Acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, tras tomar nota, en particular, de que el Subcomité había convenido en que la Secretaría debía iniciar un proceso de consulta con los Estados, basándose en el cuestionario elaborado por el Subcomité, y había acordado también la Hoja de ruta para la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993. A continuación, el Comité pidió a la Secretaría que iniciara un proceso de consulta con los Estados que tuvieran más de 500 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.

Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo, 1969, en el proyecto y la seguridad de los buques

12.10 El Comité tomó nota de los resultados del examen realizado por el Subcomité sobre la elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo, 1969, en el proyecto y la seguridad de los buques, en particular en lo referente a la incorporación del procedimiento de aceptación tácita para introducir enmiendas al Convenio.

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

12.11 El Comité tomó nota de las conclusiones del Subcomité con respecto a las Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad, y en particular de que el Subcomité había invitado a los Miembros y a las organizaciones internacionales a que contribuyeran a la labor del Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el DE 51, y tomó nota también de que el Subcomité había concluido la labor sobre este punto.

Elaboración de las Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial

12.12 Por lo que respecta a la elaboración de las Directrices sobre los sistemas de desagüe de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial, el Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado las especificaciones sobre la capacidad de desagüe y la construcción de una rejilla de imbornal, a fin de remitirlas al FP 53 para que éste coordine la labor, y de que el Subcomité había concluido la labor sobre el punto.

Recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio

12.13 Con respecto a la instrucción del Comité de que se señalen los instrumentos de carácter obligatorio con respecto a cuya implantación debería recopilarse información, el Comité tomó nota de que el Subcomité había apoyado, en general, la elaboración de un módulo GISIS sobre instrumentos y recomendaciones de carácter no obligatorio, que la Secretaría está encargada de mantener actualizado.

Convenio de Líneas de Carga y Protocolo de Líneas de Carga

Discrepancia en materia de seguridad entre el Convenio de Líneas de Carga, 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988

12.14 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que, con respecto a la discrepancia en materia de seguridad entre los buques construidos según lo dispuesto en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 y los buques construidos de conformidad con el Convenio de Líneas de Carga, 1966, incumbiría a los Estados adoptar las medidas pertinentes para subsanar el problema.

Ambigüedades en la regla 24 4) del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativa al cálculo del área mínima de las portas de desagüe en los buques con superestructuras abiertas

12.15 El Comité tomó nota de que el Subcomité, tras recibir información sobre las ambigüedades en la regla 24 4) del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, relativa al cálculo del área mínima de las portas de desagüe en los buques con superestructuras abiertas, y sobre la petición de asesoramiento formulada por el MSC 84, había tomado nota de que la IACS tenía intención de presentar la información pertinente al Comité sobre las mencionadas ambigüedades en el ámbito de la interpretación unificada LL 60 de la IACS.

12.16 En ese contexto, el observador la IACS, tras confirmar que habían examinado, con la ayuda del Reino Unido, las anomalías técnicas de la regla 24 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, declaró que la cuestión no podía abordarse mediante la elaboración de una interpretación y que solamente podía resolverse mediante enmiendas a la regla 24 4) e) del Protocolo. A continuación, la IACS ofreció su ayuda en la elaboración de dichas enmiendas si se incluye en el programa de trabajo del Subcomité el correspondiente punto, a raíz de una propuesta de un Gobierno Miembro a tal efecto.

DIRECTRICES PARA LA VERIFICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE ESTABILIDAD CON AVERÍA DE LOS BUQUES TANQUE

12.17 En el contexto de la labor del Subcomité sobre la elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque (SLF 51/17, sección 13), la delegación de las Islas Cook manifestó su preocupación por el hecho de que no se hubiera establecido la necesidad imperiosa de elaborar tales directrices, e hizo referencia a los debates mantenidos en el seno del SLF 51, en los que la mayoría de las delegaciones estimó que no se había presentado ninguna justificación ni se había demostrado necesidad imperiosa alguna, y que era necesario contar con más información sobre el presunto incumplimiento para decidir las medidas que convenía adoptar sobre el asunto.

12.18 Con la explicación facilitada por el Presidente del Subcomité SLF y la Secretaría, varias delegaciones apoyaron las medidas propuestas por el Subcomité, aunque varias otras delegaciones señalaron que compartían la inquietud de las Islas Cook. Tras los debates pertinentes, el Comité acordó tratar la cuestión en el marco del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véanse los párrafos 23.36 a 23.41).

13 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 13º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

GENERALIDADES

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (documentos MSC 85/13 y MSC 85/13/1) derivadas del 13º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (DSC 13/20) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Modificaciones al proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código NGV 2000

13.2 El Comité recordó que se había ocupado de esta cuestión (véase asimismo el documento MSC 85/3/11) al tratar el punto 3 (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) del orden del día.

Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL

13.3 El Comité tomó nota de que, según había propuesto el Subcomité, está previsto que el MEPC 59 examine la justificación de un nuevo punto del programa de trabajo titulado "Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL".

Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

13.4 El Comité acordó ocuparse de la propuesta del Subcomité relativa a un nuevo punto del programa de trabajo sobre "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" al tratar el punto 23 (Programa de trabajo) del orden del día.

Modificaciones al proyecto de Código IMSBC

13.5 El Comité recordó que se había ocupado de la cuestión (véase asimismo el documento MSC 85/3/10) al tratar el punto 3 (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) del orden del día.

13.6 En el contexto del presente punto, la delegación de la República Bolivariana de Venezuela respaldó la adopción del nuevo Código IMSBC, incluidas las fichas correspondientes a HRD (A), HRD (B) y HRD (C) acordadas recientemente en el DSC 13 y manifestó su agradecimiento por la excelente labor desempeñada por el Grupo de trabajo y el Subcomité a este respecto. Asimismo, dicha delegación señaló a la atención del Comité los párrafos 13, 14 y 15 del informe del Grupo de trabajo (documento DSC 13/WP.1), en los que se indicaba que la principal dificultad experimentada en la redacción de la ficha correspondiente a la inertización de los finos de HRD, que normalmente tienen un contenido de humedad de hasta el 12 %, era que no se disponía de información sobre el modo en que esta carga húmeda podría reaccionar en condiciones inertes. En este sentido, el Grupo de trabajo acordó lo siguiente:

- .1 la República Bolivariana de Venezuela seguiría estudiando los efectos del transporte de ciertos finos de HRD (C) con un contenido de humedad elevado en condiciones inertes y sería útil también que las partes interesadas dispusieran de una circular DSC en la que se proporcionen orientaciones sobre consideraciones y prescripciones específicas para una ventilación mecánica en condiciones de seguridad; y
- .2 la República Bolivariana de Venezuela y Trinidad y Tabago coordinarán los datos, la información y las experiencias por medio de un grupo de trabajo por correspondencia voluntario, a fin de presentar al DSC 14 un documento con un proyecto de propuesta para una circular DSC, basada en el documento DSC 12/4/1 presentado por la República Bolivariana de Venezuela, y de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.5 del Código IMSBC.

Como conclusión, la delegación de la República Bolivariana de Venezuela confirmó que, tal como se indica en los párrafos mencionados del documento DSC 13/WP.1, continuaría con la labor relacionada con el transporte de finos de HRD (C) con un contenido de humedad elevado, a fin de presentar propuestas en el DSC 14, teniendo en cuenta que el nuevo Código IMSBC que debe adoptarse es un documento actualizable.

Reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2009

13.7 Atendiendo a la propuesta del DSC 13, el Comité aprobó la celebración de dos reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2009, la primera de ellas en junio de 2009 y la segunda inmediatamente después del DSC 14.

Texto del Código IMDG descargable gratuitamente de Internet

13.8 El Comité recordó que el MSC 84 había acordado encargar al Subcomité que examinara las ventajas que tendría publicar el texto completo del Código IMDG en Internet y permitir su descarga gratuita, en el contexto de mejorar la seguridad y la prevención de la contaminación, y que le asesorara en consecuencia. Además, el Comité invitó al Comité de Cooperación Técnica a que examinara las repercusiones de la propuesta anteriormente mencionada en sus actividades y a que asesorara al Consejo y a la Asamblea al respecto.

13.9 El Comité tomó nota de los resultados del examen efectuado por el MSC 84, el TC 58 y el C 100 sobre la posible difusión del Código IMDG de modo que se pueda descargar gratuitamente de Internet. El Comité recordó que era su responsabilidad examinar esta cuestión desde el punto de vista de la seguridad y se mostró conforme con las ventajas siguientes de la propuesta recomendada por el DSC 13:

- .1 esta medida facilitaría la aplicación y ampliaría la difusión de las prescripciones del Código IMDG, lo que reviste especial importancia cuando se trata de usuarios que recurren al Código ocasionalmente pero no lo compran por su coste aparentemente alto, pequeñas empresas y países en los que el Código puede que no se encuentre fácilmente disponible;
- .2 esta medida reduciría la posibilidad de que se utilicen versiones desfasadas del Código, teniendo presente que la actualización del mismo cada dos años supone una carga económica para el usuario;
- .3 sería de utilidad para los usuarios y las Administraciones al implantar los nuevos requisitos de formación, que tienen carácter obligatorio; y
- .4 esta medida armonizaría las prácticas de la OMI con las de otros organismos encargados de la reglamentación del transporte multimodal, los cuales, cuando ya se han publicado sus instrumentos, permiten la descarga gratuita de los textos una vez que el instrumento en cuestión ha entrado en vigor.

13.10 A este respecto, el Comité también tomó nota de las opiniones manifestadas en el DCS 13 por algunas delegaciones, según las cuales:

- .1 una consecuencia a largo plazo de esta medida podría ser la reducción del excedente del Fondo de Imprenta, lo cual incidiría en la frecuencia de las reuniones del Subcomité DSC y, por consiguiente, en la elaboración de normas de seguridad;
- .2 no existían pruebas tangibles de que el hecho de que el texto del Código IMDG no se encontrara disponible en Internet estuviera directamente relacionado con el incumplimiento de las disposiciones del mismo o contribuyera a que se produzcan accidentes relacionados con mercancías peligrosas en bultos; y
- .3 algunas Administraciones tienen la obligación jurídica de dar acceso gratuitamente al texto de la normativa nacional, y el Código puede encontrarse disponible en el idioma del país.

13.11 En relación con la cuestión de la propiedad intelectual del Código IMDG, el Comité tomó nota de que:

- .1 el Comité de Seguridad Marítima adopta los textos de las enmiendas al Código IMDG mediante una resolución MSC, que se adjunta al informe correspondiente del MSC y, atendiendo a lo dispuesto en la resolución, la División Jurídica y de Relaciones Exteriores de la OMI también remite copias certificadas de los textos auténticos de las enmiendas del Código a todos los Miembros de la Organización y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS;
- .2 los textos de las enmiendas al Código que figuran en las resoluciones MSC y los textos auténticos del Código se encuentran gratuitamente a disposición de los Gobiernos Miembros, los cuales no deberían restringir la publicación de esta información en cumplimiento de su responsabilidad de promulgar leyes y normas para dar plena y completa efectividad a las prescripciones del Código, en virtud de lo dispuesto en el artículo I e) del Convenio SOLAS; y
- .3 la versión impresa del Código MDG está protegida por los derechos de propiedad intelectual, a fin de preservar el valor de una publicación de la OMI, que incluye el formato y la estructura del Código.

13.12 Además, el Comité tomó nota de que durante el DSC 13 se opinó que una manera de avanzar en esta cuestión sería publicar el Código en Internet, a título experimental, durante un periodo de dos años, controlando el registro de las descargas y ventas de la versión publicada del mismo, de modo que, una vez finalizado el periodo de ensayo, se pudiera adoptar una decisión apropiada a este respecto; no obstante, el Comité acordó no recomendar esta opción al Consejo.

13.13 El Comité invitó al Consejo a que examinara los resultados de esta labor y, en particular, a que tomara nota de las ventajas de permitir que el Código IMDG pueda descargarse de manera gratuita de Internet, tal como se indica en el párrafo 13.9.

13.14 En lo que respecta a la cuestión de permitir la publicación de las enmiendas al Manual IAMSAR de manera gratuita en Internet, tal como se plantea en la sección 6 del informe del COMSAR 12, el Comité acordó mantener la política actual de la Organización sobre publicaciones y mostró su disconformidad con respecto a la publicación de las enmiendas al Manual IAMSAR de manera gratuita en Internet, tomando nota de que las enmiendas al Manual IAMSAR y al Código IMDG se distribuirían mediante circulares y resoluciones MSC, respectivamente, y los correspondientes textos estarían disponibles en el sitio en la Red de documentos de la OMI.

14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Generalidades

14.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 85/2 sobre los resultados del TC 58 y en el documento MSC 85/14 sobre los progresos en las actividades relativas a la seguridad, protección y facilitación llevadas a cabo en 2008, y de las previstas en 2009, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) pertinente al

bienio 2008-2009. También tomó nota de que durante el periodo 2006-2007 se habían llevado a cabo 108 misiones de asesoramiento, teniendo preponderancia las que versaron sobre cuestiones de seguridad y protección marítimas. Se impartieron 259 cursos, seminarios y cursillos a nivel nacional, regional y mundial, lo que tuvo como resultado la formación a nivel mundial de 4 410 participantes.

Vinculación entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)

14.2 El Comité observó que el TC 58 había examinado la cuestión de la vinculación entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y tomó nota de las medidas positivas para la promoción e implantación de la resolución A.1006(25) en la que, entre otras cosas, se invita a los Estados Miembros a que utilicen la lista de comprobaciones de la capacidad marítima (MCC) y la herramienta de análisis de la capacidad marítima (MCA), para analizar y evaluar el progreso de dicha capacidad a lo largo del tiempo, incluyendo las actividades pertinentes en el PICT.

14.3 El Comité también observó que el TC 58, tras tomar nota de que el programa mundial del PICT para apoyar a los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PID) y los Países Menos Adelantados (PMA) abordaría la cuestión de los medios de vida sostenibles y el alivio de la pobreza mediante actividades de creación de capacidad en el sector del transporte marítimo, había pedido a los Estados Miembros que asignasen una alta prioridad a estas actividades, mediante las cuales no solamente se fomenta una ratificación temprana y una implantación eficaz de los instrumentos de la OMI, sino también se contribuye a la consecución de los ODM, tomando en consideración las necesidades especiales de los PID y los PMA y las necesidades particulares de África.

Evaluación de los resultados de las actividades de cooperación técnica durante el periodo 2004-2007

14.4 El Comité observó que el TC 58 había examinado el informe sobre la evaluación de los resultados de la asistencia técnica recibida por los países en desarrollo durante el periodo 2004-2007 y tomó nota de los logros principales, incluida la facilitación de la adhesión a los instrumentos de la OMI por parte de los Estados Miembros, así como su ratificación y posterior implantación, particularmente en lo que se refiere a la investigación de siniestros, la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto; y del incremento en el número de oficiales de protección y de oficiales de protección de las instalaciones portuarias con la debida formación.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

14.5 El Comité tomó nota de que, con respecto a la implantación del programa mundial sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el TC 58 había tomado nota de que, entre septiembre de 2006 y marzo de 2008, se habían llevado a cabo un total de 20 auditorías, de un total de 38 Estados Miembros que, hasta la fecha, se habían ofrecido voluntariamente a ser auditados.

SEGURIDAD DE LOS TRANSBORDADORES NACIONALES

14.6 El Comité recordó que en su 84º periodo de sesiones (MSC 84/24, párrafos 18.4 y 18.5) había sido informado de los avances en la elaboración e implantación de actividades relativas a un proyecto piloto sobre la seguridad de los transbordadores nacionales en Bangladesh, incluida

la creación de una base de datos electrónica nacional para dar seguimiento a las normas de seguridad de las flotas nacionales, la elaboración de material de formación y para la toma de conciencia, y la elaboración de un sistema de alerta, fácil de usar, para condiciones meteorológicas desfavorables. El MSC 84 pidió a la Secretaría que continuase facilitándole información actualizada sobre este proyecto.

14.7 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 85/14/1 (Secretaría), en el sentido de que se había avanzado en elaboración de la base de datos electrónica nacional que servirá de ayuda a la Administración marítima para supervisar la flota nacional y preparar el material didáctico en el idioma nacional (bengalí), con objeto de mejorar la educación y formación de los armadores y los tripulantes de los transbordadores, así como la de otros interesados, y de que se prevé que estas actividades se ultimen en 2009. El Comité también tomó nota de que, con respecto a la elaboración de un sistema de alerta para condiciones meteorológicas desfavorables, la Administración Nacional del Océano y de la Atmósfera de los Estados Unidos (NOAA) tenía previsto visitar Bangladesh a fin de colaborar con el Departamento de Meteorología en la elaboración del sistema.

14.8 Diversos delegados manifestaron su reconocimiento y felicitaciones a la División de Seguridad Marítima y a la División de Cooperación Técnica por los esfuerzos empleados en la ejecución en sus países de actividades relacionadas con la seguridad y la protección y por haber elaborado un informe pormenorizado.

14.9 El Comité manifestó su reconocimiento a todos los donantes e instó a los Gobiernos y al sector a que contribuyesen al programa de cooperación técnica de la OMI y pidió a la Secretaría que continuase facilitando información actualizada sobre el programa.

PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PICT CORRESPONDIENTE A 2010-2011

14.10 El Comité, tras recordar que en su 82º periodo de sesiones había llegado a un acuerdo sobre las prioridades temáticas en materia de seguridad y protección que posteriormente fueron incluidas en el PICT que abarcaba el bienio 2008-2009, tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica en su 59º periodo de sesiones, en 2009, tenía previsto aprobar el PICT correspondiente a 2010-2011, el cual se elaboraría basándose en las prioridades temáticas acordadas por los comités técnicos y las necesidades correspondientes de los países en desarrollo.

14.11 Al examinar las prioridades temáticas para el bienio 2010-2011, el Comité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1006(25) "Vinculación entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio", en la que se pide al Comité de Cooperación Técnica que asigne una alta prioridad a las actividades que no solamente fomenten la ratificación temprana y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI, sino que contribuyan a la consecución de los ODM tomando en consideración las necesidades especiales de los Países Menos Adelantados (PMA) y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID), así como las necesidades especiales de África en materia de transporte marítimo, y que velase por que estas necesidades se vieran reflejadas en el PICT.

14.12 El Comité también recordó que, al adoptar mediante la resolución MSC.255(84) 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), en su 84º periodo de sesiones, había reconocido que la investigación y el análisis adecuado de los siniestros y sucesos marítimos podría conducir a una mayor toma de conciencia sobre las causas de los

sinistros y tener como resultado la adopción de medidas correctivas, incluida una mejora de la formación, a los efectos de reforzar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, lo cual tendría efecto en la misma fecha de entrada en vigor de la nueva regla XI-1/6 del Convenio SOLAS (resolución MSC.257(84)), esto es, el 1 de enero de 2010.

14.13 El representante con carácter de observador de la AISM, con el apoyo de diversas delegaciones, tras señalar que la implantación de la LRIT tendrá lugar el 1 de enero de 2009, así como el acuerdo de elaborar la estrategia sobre la navegación electrónica en relación con el intercambio de información entre el buque y tierra, propuso que a la lista de prioridades temáticas se añadiera un apartado *3bis* adicional sobre el "apoyo a las Administraciones marítimas para fortalecer sus servicios dedicados a la seguridad de la navegación y al seguimiento del tráfico marítimo".

14.14 El Comité, tras haber tomado en consideración las antedichas solicitudes de la Asamblea, la decisión que adoptó en su 84º periodo de sesiones en relación con el Código de Investigación de Sinistros, y la petición de la AISM, aprobó las prioridades temáticas para el PICT que abarca el bienio 2010-2011 (MSC 85/14/Add.1, anexo), enmendado, tal como figura en el anexo 23.

PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI

14.15 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre el proyecto de cursos modelo de la OMI, facilitada en el documento MSC 85/14/2, y pidió a la Secretaría que continuase efectuando un seguimiento y le informase de las novedades relativas al proyecto en su 86º periodo de sesiones. El Comité también pidió a la Secretaría que, en la información que le presente, incluya pormenores de la última revisión de los cursos modelo.

15 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

15.1 El Comité recordó que, en su 84º periodo de sesiones, había examinado el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre la organización y el método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para que recojan las recomendaciones formuladas por la Asamblea en la resolución A.998(25) (MSC 84/14, anexo 2). Durante las deliberaciones, aunque la mayoría de las delegaciones respaldó el proyecto de enmiendas, algunas delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que resultaría difícil 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 propuestas de inclusión de un nuevo punto en su 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.

15.2 El Comité recordó también que, tras las deliberaciones, la mayoría del MSC 84 se había mostrado de acuerdo, en principio, con el proyecto de enmiendas a las Directrices, a reserva de que el MSC 85 lo vuelva a examinar, y que el MSC 84 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Sudáfrica, para examinar el proyecto de enmiendas, elaborar criterios para la identificación de las repercusiones en la creación de capacidad, y considerar la información mínima que deberían presentar los autores de la propuesta del nuevo punto del programa de trabajo (MSC 84/24, párrafo 14.7).

Resultados del Consejo

15.3 El Comité tomó nota de que el Consejo, en su 100º periodo de sesiones, había tomado nota de las medidas adoptadas por el MSC 84 sobre las cuestiones relacionadas con la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas, y tras una intervención de la delegación de Chipre, había decidido examinar la interpretación del párrafo dispositivo 2 de la resolución A.998(25) en su 101º periodo de sesiones.

15.4 El Comité tomó nota de que el Consejo, en su 101º periodo de sesiones (MSC 85/2/1/Add.1, párrafo 12) había examinado el documento C 101/15(a) (Chipre) y:

- .1 se había mostrado de acuerdo con la interpretación del párrafo 2 de la resolución A.998(25), propuesta por Chipre, es decir, que cada comité realice la evaluación de las repercusiones para la creación de capacidad y la cooperación técnica de la elaboración de nuevos instrumentos y/o enmiendas a los existentes, pero que esta evaluación no sea un requisito que haya de cumplir el autor de la propuesta; y
- .2 había pedido a todos los comités de la Organización que revisasen sus Directrices sobre organización y método de su trabajo y los de sus órganos auxiliares, para que éstas recogiesen la decisión anterior.

15.5 El Comité acordó revisar el proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité (MSC 84/14, anexo 2) para que recojan la decisión del Consejo sobre la interpretación de la resolución A.998(25).

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

15.6 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 85/15/1), en el que se informaba de los avances registrados en la labor del Grupo, se destacaba la complejidad de las cuestiones que deben examinarse, y se pedía al Comité que autorizase la continuación de la labor del Grupo para presentar un informe al MSC 86, y que alentase también a los países a tener una mayor participación en dicha labor. El Grupo de trabajo por correspondencia invitó asimismo al Comité a que constituyera un grupo de trabajo en el MSC 86 para ultimar la labor.

15.7 El Comité tomó nota de los avances del Grupo de trabajo por correspondencia y acordó que el Grupo continuase la labor con el mandato asignado en el MSC 84 (MSC 84/24, párrafo 14.7), teniendo en cuenta la decisión del Comité en el actual periodo de sesiones a la luz de la interpretación por el Consejo de la resolución A.998(25), y presentase un informe al MSC 86.

15.8 Tras reconocer que es necesaria una mayor participación en el Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité instó a los Miembros del Comité a que participasen de forma activa en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y, según las deliberaciones del MSC 83 (MSC 83/28, párrafo 18.9), aceptó, en principio, que se constituya un grupo especial de trabajo sobre la creación de capacidad y la cooperación técnica para la implantación de nuevos instrumentos, a reserva de que esta cuestión vuelva a examinarse bajo el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 23.55) en el contexto del número de grupos que se van a constituir en el próximo periodo de sesiones.

16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano

16.1 El Comité recordó que el MEPC 58 había aprobado, en términos generales, el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que se había reunido en el MSC 84, y en particular, había aprobado:

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

16.2 El Comité, tras tomar nota de que la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano tendrá lugar durante el MEPC 59 (julio de 2009) para examinar, entre otras cosas, el proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS, invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten observaciones y propuestas al MEPC 59, para que puedan ultimarse las Directrices revisadas, a fin de presentarlas a la vigésima sexta Asamblea para su adopción.

Propuesta de la OIT para celebrar consultas intersecretarías sobre las posibles cuestiones de interés común relacionadas con el factor humano que podrían tratar la OIT y la OMI

16.3 El Comité examinó la información facilitada por la Secretaría en el documento MSC 85/16, en el que la OIT había propuesto que las Secretarías de la OMI y la OIT celebrasen consultas intersecretarías sobre posibles cuestiones de interés común relacionadas con el factor humano que podrían tratar la OIT y la OMI y un posible mecanismo para tales deliberaciones. A este respecto, el Comité recordó que ambos comités habían examinado la solicitud de la OIT (MEPC 56/17/9) de constituir un grupo mixto de trabajo OIT/OMI sobre el factor humano, y que habían acordado que:

- .1 el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano prosiguiese su labor de conformidad con la Estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4);
- .2 no era necesario por el momento constituir un grupo mixto de trabajo OIT/OMI para abordar las cuestiones relacionadas con la formación de la gente de mar, sus horas de trabajo y de descanso, el nivel de las dotaciones, la fatiga de la gente de mar, su desarrollo profesional y las oportunidades de empleo, dado que el Subcomité STW ya trataba dichos asuntos de forma regular; y
- .3 no resultaba apropiado constituir el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI propuesto con un mandato tan amplio y abierto, y que, en el futuro, cuando se preparen o se examinen otras propuestas o textos técnicos sobre cuestiones que sean de la competencia técnica de ambas organizaciones, podría establecerse, si es necesario, un grupo mixto especial de trabajo OIT/OMI con un mandato específico para cada caso a fin de abordar debidamente el factor humano de forma tripartita.

16.4 Habida cuenta de la petición formulada por la OIT, el Comité consideró aconsejable que ambas Secretarías se reunieran y determinaran las cuestiones y los aspectos de interés común a fin de pedir asesoramiento a los comités sobre la mejor manera de avanzar en tales cuestiones, teniendo presente su decisión anterior de no constituir un grupo mixto de trabajo OIT/OMI con un mandato tan amplio y abierto.

16.5 El Comité acordó que las Secretarías de la OMI y la OIT determinasen las cuestiones que deberían examinar, teniendo en cuenta la labor en curso del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano. A continuación, los resultados de la reunión de las Secretarías se presentarán a los comités para que los examinen y adopten las medidas necesarias.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

17.1 El Comité recordó que el MSC 84, tras reconocer que la labor del MEPC 58 produciría resultados sobre los criterios de aceptación de los riesgos ambientales, y que habría otras ponencias sobre el tema en el actual periodo de sesiones, 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 de este periodo de sesiones.

Resultados del MEPC 58

17.2 El Comité tomó nota de que el MEPC 58 había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 85/17/3) y, en lo que respecta a los documentos presentados por Dinamarca (MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2), en los que se facilita información sobre el estudio de evaluación formal de la seguridad relativo a los petroleros para crudos que se llevó a cabo en el marco del proyecto de investigación SAFEDOR, había acordado invitar al Comité a que examinara estos documentos.

17.3 El Comité tomó nota asimismo de que el MEPC 58 había constituido un grupo de consulta oficioso para el examen detallado de la cuestión, cuyos resultados se resumen en el párrafo 3 del documento MSC 85/17/3, y había acordado volver a constituir un grupo de trabajo por correspondencia para ultimar los criterios de evaluación de los riesgos ambientales.

Estudios de EFS llevados a cabo por SAFEDOR

17.4 El Comité, tras examinar los estudios de EFS presentados por Dinamarca (MSC 85/17/1, MSC 85/17/2, MSC 85/INF.2 y MSC 85/INF.3), en los que se informa del estudio de EFS sobre los buques de crucero y los buques de pasaje de transbordo rodado, que se llevaron a cabo en el marco del proyecto de investigación SAFEDOR, acordó que estos documentos, y, a petición del MEPC 58, los documentos MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2, se remitiesen al Grupo de expertos en EFS para que los examinen, una vez que éste se constituya. En este contexto, la delegación de Italia, tras manifestar su preocupación por el hecho de que el estudio de EFS sobre los buques de crucero carecía de ciertos datos, estaba basado en supuestos aproximados y debía examinarse más a fondo, declaró que los resultados de los estudios de EFS no debían llevar a la elaboración de nuevas medidas que sustituyan a los instrumentos existentes de la OMI.

Examen de los estudios de EFS

17.5 El Comité recordó que el MSC 84 había acordado, en principio, reunir a un grupo de expertos en EFS para examinar los estudios de EFS en el MSC 86 y, en el contexto de la celebración de una reunión de dicho grupo de expertos, tomó nota de los siguientes puntos en relación con la constitución del grupo, especificados en la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) (MSC-MEPC.2/Circ.6) (los números de los párrafos que figuran entre paréntesis corresponden a los de la Orientación):

- .1 el Comité elaborará el mandato del Grupo para dicho examen (párrafo 28);
- .2 el Comité deberá determinar el número de reuniones necesarias para respetar el plazo de ultimación que se haya fijado (párrafo 29);
- .3 la participación en el Grupo será voluntaria y estará abierta a todos los Gobiernos Miembros y organizaciones no gubernamentales (párrafo 32);
- .4 el Comité seleccionará un Presidente y un Vicepresidente del Grupo (párrafo 33); y
- .5 los Gobiernos presentan expertos que cuentan con las debidas cualificaciones en el ámbito de la evaluación formal de la seguridad (párrafos 34 y 35).

17.6 Por lo que respecta al párrafo 17.5.5, el Comité, tras tomar nota de que el párrafo 35.1 de la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS no hace referencia a las organizaciones no gubernamentales, confirmó que tales organizaciones también pueden nombrar expertos con las cualificaciones pertinentes en el campo de la evaluación formal de la seguridad. Además, con independencia de lo dispuesto en el párrafo 35.3 de dicha Orientación, el Comité acordó que también podrá presentarse la candidatura de expertos que hayan participado en un estudio EFS, a condición de que tales expertos puedan aportar información útil sobre el estudio EFS objeto de examen.

17.7 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó, en principio, que se celebrase una reunión de un grupo de expertos en EFS en el MSC 86 y adoptó las siguientes medidas:

- .1 invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a presentar candidaturas de expertos, que cuenten con las debidas cualificaciones, de conformidad con la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS (MSC-MEPC.2/Circ.6);
- .2 acordó seleccionar un Presidente y un Vicepresidente del Grupo de expertos en EFS en el MSC 86; y
- .3 acordó aprobar el mandato del Grupo de expertos en EFS y el número de reuniones en el MSC 86.

17.8 En este contexto, la Secretaría informó al Comité de que publicaría un documento con bastante anterioridad al MSC 86 en el que se recogerá el proyecto de mandato, el ámbito y el número de reuniones del Grupo de expertos en EFS para facilitar la constitución de este grupo en el MSC 86, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que presentaran candidaturas de expertos, de haberlas, a la Secretaría a más tardar el viernes 22 de mayo de 2009, de modo que la lista de expertos esté disponible a tiempo para el periodo de sesiones.

17.9 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran, en el MSC 86, observaciones sobre los estudios de EFS que se han sometido a examen y propuestas relativas al mandato del Grupo de expertos en EFS.

17.10 El Comité examinó brevemente la conveniencia de que el Grupo de expertos, una vez constituido, se considere como un grupo de trabajo, es decir, uno de los grupos definidos en las Directrices sobre la organización y método de trabajo, y acordó tomar una decisión sobre esta cuestión en relación con el punto 23 del orden del día sobre el "Programa de trabajo".

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

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia

18.1 El Comité condenó por unanimidad los recientes ataques terroristas en Mumbai y manifestó sus condolencias al Gobierno y al pueblo de la India (véanse también los párrafos 25.18 y 25.19).

Resultados del C 100 y el C 101 y de la 6020ª sesión del Consejo de Seguridad

18.2 El Comité tomó nota del informe (MSC 85/2/1/Add.1 (Secretaría)) y de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre las deliberaciones del Consejo, en sus 100º y 101º periodos de sesiones, acerca de la cuestión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, en el contexto de la protección de las vías de navegación esenciales. En dichas deliberaciones se acogió con satisfacción la adopción por el Consejo de Seguridad de las resoluciones 1816 (2008) y 1838 (2008), se agradeció a los Estados que habían proporcionado buques de guerra para proteger a los buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos (PMA) y para patrullar las aguas frente a la costa de Somalia, y se alentó a otros Estados a que adoptaran medidas similares para proteger a los buques y patrullar las aguas frente a la costa de Somalia.

18.3 El Comité tomó nota, además, del informe presentado verbalmente por el Secretario General acerca de las últimas novedades en el seno del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, incluidos los pormenores de su intervención en su 6020ª sesión, cuyo texto se publicó posteriormente con la signatura MSC 85/INF.9. El Secretario General destacó la necesidad de proteger a la gente de mar, los pescadores y los pasajeros de los buques que navegan frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, así como de garantizar el suministro de ayuda humanitaria a Somalia, en condiciones de seguridad, por parte de los buques fletados por el PMA, y de conservar la integridad de la vía de navegación del golfo de Adén dada su importancia estratégica y relevancia para el transporte marítimo y el comercio al este y al oeste del Canal de Suez. El Secretario General también hizo hincapié en el papel de la Organización por lo que respecta a aumentar el grado de concienciación sobre el problema y, en colaboración con el sector del transporte marítimo, recomendar a los buques la adopción de medidas viables para eludir, evitar y defenderse de estos ataques y para, a través del programa de cooperación técnica, ayudar a los países de la región a dotarse de la correspondiente capacidad de modo que puedan contribuir a los esfuerzos generales, incluida la adopción de la legislación pertinente necesaria. Entre estas iniciativas está la próxima reunión de alto nivel en Djibouti (véanse los párrafos 18.13 a 18.16 *infra*) para concluir un acuerdo regional de cooperación en la lucha contra los actos de piratería y los robos a mano armada.

18.4 En el curso de sus deliberaciones al respecto, el Comité recibió información desde un punto de vista militar acerca de la cuestión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, facilitada por el Comodoro Tim Lowe (Armada Británica), Comandante Adjunto de las Fuerzas Marítimas Combinadas – Coalición naval coordinada por los Estados Unidos basada en Bahrein, que comprende la fuerza de tareas combinadas 150 (CTF 150). La CFT 150 tiene actualmente desplegados buques de guerra en una zona de 1,1 millones de millas cuadradas que abarca aguas del océano Índico occidental, del golfo de Adén y del Mar Rojo. El Comité, entre otras cosas, observó que, desde el punto de vista militar, había tres áreas principales de influencia:

- .1 en la esfera política, la obtención de apoyo internacional para identificar a los Estados de la región que podrían recibir y juzgar a piratas;
- .2 los aspectos militares, incluida la coordinación de las diversas fuerzas navales, para adoptar medidas eficaces destinadas a impedir y dificultar los actos de piratería; y
- .3 la colaboración con el sector del transporte marítimo para intercambiar experiencias con objeto de implantar medidas prácticas de protección, incluida la aplicación plena y enérgica de las orientaciones de la OMI.

18.5 Varias delegaciones opinaron que la coordinación de las fuerzas navales debería efectuarse a través de las Naciones Unidas o de un foro internacional competente, y que debería prestarse asistencia a los buques mercantes independientemente del pabellón que enarbolan o de la nacionalidad de sus tripulaciones.

18.6 El Comité reconoció que el problema de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia tenía su origen en tierra y que la solución a largo plazo consistía en el restablecimiento en tierra de un Gobierno estable y del Estado de derecho. El Comité también reconoció que era necesario adoptar medidas rápidamente, antes de que el problema se propagara a otras zonas. A tal efecto, el Comité expresó su apoyo a las distintas iniciativas que se estaban adoptando, incluidas las del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; las iniciativas tomadas por la Liga Árabe en el Cairo a comienzos de mes; la reunión de alto nivel que iba a convocar el Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para Somalia, en Nairobi, los días 10 y 11 de diciembre; la reunión coordinada por la OMI en Djibouti; y una reunión sobre la prestación de asistencia para la creación de capacidad, tal como había propuesto la República de Corea, como medida complementaria de la reunión de Djibouti. El Comité expresó su agradecimiento a los Gobiernos que habían puesto a disposición buques de guerra para proteger los buques fletados por el PMA y patrullar las aguas frente a la costa de Somalia, y a sus tripulaciones, así como a los otros Gobiernos que estaban considerando adoptar medidas similares. El Comité también expresó su agradecimiento al Secretario General de la OMI por las medidas que había adoptado y su liderazgo, así como al Comodoro Lowe por la información facilitada.

18.7 Al examinar las medidas que deben adoptarse para reprimir los actos de piratería, el Comité tomó nota de las propuestas de Dinamarca acerca de la necesidad de llevar a cabo actividades de cooperación técnica para contribuir a que los Gobiernos Miembros creen una infraestructura jurídica para el arresto, la detención y el enjuiciamiento de los piratas, incluida la necesidad de establecer un panel de expertos para ayudar a que los Estados puedan enjuiciar a los piratas. Se manifestó un apoyo general a que el Grupo de trabajo por correspondencia tuviera en

cuenta estas propuestas. La Secretaría informó también al Comité del proyecto de cooperación técnica sobre legislación modelo creado recientemente, que se implantará en colaboración con Kenya, y el Comité invitó a que se presentaran propuestas sobre legislaciones modelo al MSC 86 para su examen.

18.8 A este respecto, el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por la ITF en el sentido de que el tiempo necesario para establecer un marco jurídico amplio, incluso a nivel nacional, no debería retrasar que se dotara, dado que es urgentemente necesario, de un mayor nivel de protección a la gente de mar, del mismo modo que ésta ha podido contribuir a la protección en tierra en el marco del Código PBIP.

18.9 Varias delegaciones reiteraron la necesidad de que los Estados colaborasen para establecer su competencia jurisdiccional en casos de piratería y garantizar la captura, el enjuiciamiento y el castigo de los piratas de conformidad con el derecho internacional y el derecho humanitario internacional; para fomentar la cooperación regional con el objeto de reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques; para aplicar, en el caso de la gente de mar, las orientaciones de la OMI, incluidas las medidas pasivas y activas a bordo para reducir su vulnerabilidad; para clasificar los actos de piratería como terrorismo marítimo; y para fomentar la utilización de las disposiciones del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA 1988) para luchar contra los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

18.10 Algunas delegaciones plantearon la cuestión de que, en el caso de los buques mercantes, se sopesase la conveniencia de llevar a bordo consultores de protección no armados y se recabase información de las compañías que ya hubiesen contratado los servicios de personal de protección. Varias delegaciones y organizaciones se manifestaron en contra de las propuestas de embarcar equipos de protección armados. El Comité convino en que era necesario volver a examinar a fondo la cuestión de llevar armas de fuego o personal armado a bordo de los buques mercantes. A tal efecto, el Comité pidió a la Secretaría que presentara un documento en el MSC 86 en el que se indiquen cronológicamente los fundamentos de la postura actual de la Organización en lo que respecta a las armas de fuego. A fin de avanzar lo antes posible en este asunto, el Comité encargó al MSWG que examinara la cuestión a partir de la información disponible y de las opiniones manifestadas en el Pleno y que le asesorase acerca de la cuestión de llevar armas de fuego a bordo de los buques mercantes.

18.11 El observador de la IPTA señaló que había límites en cuanto a lo que los propietarios y las tripulaciones de los buques tanque quimiqueros podían hacer para protegerse y evitar los ataques. Por su propia naturaleza, estos buques suelen ser pequeños y de francobordo bajo y no tienen la capacidad de dejar atrás a las embarcaciones de alta velocidad utilizadas con frecuencia por los piratas. Los buques tanque quimiqueros transportan con asiduidad cargas extremadamente volátiles, por lo que ni se plantea la posibilidad de que los tripulantes del buque o los guardas especializados en protección lleven a bordo armas de fuego. Asimismo, en el caso de que tuviera que enfrentarse a piratas que amenazaran con utilizar armas de fuego, el capitán no tendría, en la mayoría de los casos, más remedio que capitular. La gravedad de las posibles consecuencias de un tiroteo cerca de dichos productos sería difícil de imaginar.

18.12 El Comité acordó que cualquier propuesta sobre medidas prácticas destinadas a incrementar la seguridad y la protección de los buques mercantes contra los ataques de piratas y ladrones armados se remitiera al Grupo de trabajo por correspondencia, de modo que el MSC 86 pudiera examinar todas estas cuestiones a partir del informe del Grupo de trabajo por correspondencia.

La reunión de Djibouti

18.13 El Comité recordó que en su 80º y en su 81º periodos de sesiones se le había informado, respectivamente, de los resultados del Seminario subregional sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y protección marítima, celebrado en Sana (Yemen) del 9 al 13 de abril de 2005 (el Seminario de Sana), y del Cursillo subregional de seguimiento sobre protección marítima, actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, celebrado en Mascate (Sultanía de Omán) del 14 al 18 de enero de 2006 (el Cursillo de Omán), y que se le había informado en su 84º periodo de sesiones de los resultados de la Reunión subregional de la OMI sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental, celebrada en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) del 14 al 18 de abril de 2008.

18.14 El Comité recordó también que el Seminario de Sana (al que asistieron funcionarios superiores de las autoridades marítimas y portuarias de Arabia Saudita, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Jordania, Omán, Somalia, Sudán y Yemen) había adoptado por unanimidad, entre otras cosas, una resolución sobre la prevención y represión de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques y el incremento de la protección marítima. Esa resolución condujo a la elaboración de un proyecto de memorando de entendimiento sobre cooperación regional para incrementar la protección marítima y luchar contra los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en la zona del Mar Rojo y el golfo de Adén, el cual se continuó elaborando en el Cursillo de Omán. El proyecto de memorando de entendimiento (que incluye el concepto de un centro o sistema regional de información marítima), en adelante denominado el "Memorando de entendimiento de Sana/Mascate", fue refrendado, como labor en curso, por los representantes de Djibouti, Egipto, Eritrea, Jordania, Omán, Somalia y Yemen, presentes en el Cursillo de Omán.

18.15 El Comité recordó también que el objetivo general de la reunión de Dar es Salaam era fomentar a nivel regional una protección marítima adecuada, centrándose especialmente en la prevención, detección y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental, el golfo de Adén y el Mar Rojo. La reunión consiguió elaborar un proyecto de acuerdo regional sobre la represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental, el golfo de Adén y el Mar Rojo, en adelante denominado "proyecto de Dar es Salaam".

18.16 El Comité tomó nota de que, tomando como bases la iniciativa de la Organización sobre la protección de las vías de navegación esenciales y el incremento mundial de la protección marítima en general; la resolución A.1002(25) de la Asamblea de la OMI "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia"; y la resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, se desarrollaría en Djibouti, del 26 al 29 de enero de 2009, una reunión subregional de alto nivel para los Estados del océano Índico occidental, el golfo de Adén y el Mar Rojo, bajo los auspicios de la OMI, con el propósito de ultimar el Memorando de entendimiento de Sana/Mascate y el proyecto de Dar es Salaam y recabar la implantación de sus disposiciones. Se habían enviado invitaciones individuales a Arabia Saudita, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Etiopía, Francia, Jordania, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauricio, Mozambique, Omán, República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudán y Yemen para que participasen en la reunión subregional, y la Secretaría había publicado también la Circular N° 2921 sobre el particular.

18.17 El Comité tomó nota asimismo de que, mediante la resolución A.1002(25), la Asamblea también había exhortado al resto de los Gobiernos a que, en colaboración con la Organización y a petición de los Gobiernos de la región, contribuyeran a estos esfuerzos. A tal efecto, si en la reunión subregional se identificaran cuestiones con respecto a las cuales los Gobiernos de la región necesitan ayuda, la Organización se pondría en contacto con los Estados Miembros que en el último periodo de sesiones de la Asamblea hubieran manifestado su deseo de proporcionar asistencia.

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

18.18 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, la Asamblea le había encargado 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.

18.19 El Comité recordó también que en su 84º periodo de sesiones había constituido 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.922(22), coordinado por Dinamarca,* cuyo mandato se indica en el párrafo 17.24 del documento MSC 84/24, y que había encargado al Grupo que presentara un informe provisional en este periodo de sesiones del Comité, ultimara su labor y presentara el informe al MSC 86 para su examen.

18.20 El Comité tomó nota del informe provisional de Dinamarca sobre la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y dio las gracias a Dinamarca y a los participantes en dicho Grupo por el trabajo que habían realizado hasta la fecha.

18.21 Tras examinar las propuestas de Bangladesh y otros (MSC 85/18/2) de añadir un anexo a las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 para reflejar la existencia y el funcionamiento del Centro de intercambio de información (ISC) del ReCAAP, que constituye una plataforma formal y permanente para que los Gobiernos intercambien información sobre los

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

actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en la región de Asia, el Comité tomó nota de los acuerdos establecidos por varios Estados Miembros de dicha región desde que el Comité aprobó las dos circulares MSC, con miras a tratar los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. El Comité tomó nota de que los Países Bajos habían solicitado en fecha reciente su adhesión al ReCAAP y estaba previsto que el proceso se ultimaría en un futuro próximo.

18.22 El Comité acordó que era necesario actualizar las estadísticas, los diagramas secuenciales y demás información pertinente que figuran en el apéndice 1 de las dos circulares para reflejar los acuerdos existentes en la región de Asia. Se encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que examinara la propuesta e incluyera otro apéndice en los apéndices de las dos circulares MSC para reflejar los acuerdos en vigor en la región de Asia. Al respecto, el Comité tomó nota de que, dado que la Organización estaba fomentando la suscripción de acuerdos regionales para tratar los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en otras zonas, habría que aplicar un planteamiento parecido en estas zonas.

18.23 El Comité tomó nota de que, en relación con la labor del Grupo de trabajo por correspondencia relativa a la elaboración de asesoramiento para los casos en los que la gente de mar, los pescadores y otros navegantes sean secuestrados o tomados como rehenes por un rescate, la Secretaría estaba dispuesta a poner a disposición del Grupo de trabajo por correspondencia el asesoramiento y material facilitados al personal del sistema de las Naciones Unidas por el Departamento de Seguridad de dicho organismo sobre "Supervivencia en caso de secuestro y cómo enfrentar el estrés", que están disponibles también para el público general.

18.24 El Comité dio su visto bueno al siguiente mandato revisado del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .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);
 - .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; y
 - .5 en relación con las propuestas de Bangladesh y otros (MSC 85/18/2) incluir referencias oportunas al Centro de intercambio de información del ReCAAP como una adición a las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y

MSC/Circ.623/Rev.3, a fin de dejar constancia del proceso mejorado actual de intercambio de información sobre los sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia;

- .2 el Grupo de trabajo por correspondencia debería someter su informe definitivo al examen del MSC 86; y
- .3 el Grupo de trabajo por correspondencia debería examinar toda propuesta sobre medidas prácticas para incrementar la seguridad y la protección de los buques mercantes frente a los ataques de piratas y ladrones armados y 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.

18.25 El Comité acordó que, dado que el MSC 86 estaba programado para finales de mayo de 2009 y, por lo tanto, pasarían otros seis meses antes de que el Comité pudiera examinar la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia en relación con la revisión y actualización de las orientaciones recogidas en las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3, y habida cuenta de la escalada de ataques contra los buques en determinadas zonas, en particular frente a la costa de Somalia y en el golfo de Guinea, era necesario acelerar la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y proporcionar con carácter provisional los resultados de su labor para que redunden en beneficio de la gente de mar y del sector del transporte marítimo tan pronto como estén disponibles.

18.26 Para concluir, el Comité instó a los interesados en las cuestiones relacionadas con los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques a que participasen activamente en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

Información estadística e informes de iniciativas para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada

18.27 El Comité recordó que, desde su 77º periodo de sesiones, 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.

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

18.29 Al examinar el documento MSC 85/18 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, ocurridos entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2008 y notificados a la Organización, ascendía a 214, frente a los 213 ocurridos entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2007. 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 octubre de 2008, ascendía a 4 757.

18.30 El Comité observó que si bien el número total de actos notificados de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques ocurridos durante el periodo examinado continuaba siendo el mismo, el descenso de sucesos en la mayoría de las zonas del mundo se había visto invalidado por el acusado aumento de los ataques, tanto en número como en gravedad, frente a la costa de Somalia. Como se había puesto de relieve en anteriores periodos de sesiones del Comité, es preciso realizar un mayor esfuerzo para reducir la amenaza de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

18.31 El Comité observó también que durante el periodo examinado (a saber, del 1 de enero al 30 de septiembre de 2008), se había revelado que las zonas más afectadas (es decir, un mínimo de cinco sucesos notificados) en 2008 eran África oriental, el Lejano Oriente, en particular el mar del sur de la China, África occidental, el océano Índico y América del Sur, 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 ataque.

18.32 El Comité manifestó preocupación por el hecho de que, según muchos de los informes recibidos, los tripulantes habían sido atacados violentamente por grupos de cinco a diez personas que blandían armas blancas o de fuego. De esa misma información se desprendía que, durante el periodo examinado, siete tripulantes habían resultado muertos, 20 habían sufrido asaltos o habían sido agredidos (cifra inferior a la del año anterior), se habían tomado rehenes a 430, y se habían secuestrado 29 buques, la mayoría frente a la costa de Somalia.

18.33 Para concluir, el Comité instó, una vez más, a todos los Gobiernos y al sector a que intensificaran y coordinaran sus esfuerzos para erradicar esos delitos.

18.34 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 sucesos 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.

18.35 El Comité invitó a la Secretaría a que actualizara y distribuyera mediante una circular MSC.4 la información facilitada por el Secretario General en el anexo 1 del documento C/ES.23/17(a) en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, a fin de ofrecer un compendio refundido de los sucesos notificados a la Organización desde el 1 de enero de 2005, y a que incluyera en las futuras versiones de las circulares MSC.4 anexos adicionales y separados en los que se enumeren los sucesos ocurridos frente a la costa de Somalia.

Proyecto de servicios integrados de guardacostas OMI/OMAOC

18.36 El Comité recordó que el MSC 82 había recibido un informe acerca del Foro regional OMI/OMAOC sobre la constitución de una red integrada de servicios de guardacostas para los países del África occidental y central, celebrado en Dakar (Senegal) del 23 al 25 de octubre de 2006.

18.37 El Comité recordó también que durante el MSC 83 el observador de la OMAOC había informado de lo siguiente:

- .1 en febrero de 2007, la Conferencia de ministros de transporte marítimo de la Unión Africana había adoptado la red de servicios de guardacostas como parte de su plan de acción estratégico para responder a las amenazas para la protección marítima en África;

- .2 la red de servicios de guardacostas figuraba en el plan de acción estratégico a medio y largo plazo de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), en la cual se había presupuestado un total de 3,6 millones de dólares de los Estados Unidos para los proyectos de protección marítima de la OMI, OMAOC y SADC; y
- .3 la Asamblea General de la Oficina de Ministros de la OMAOC se reuniría en marzo de 2008 y estaba previsto que considerase la adopción de un memorando de entendimiento sobre la implantación de la red de servicios de guardacostas.

18.38 El Comité tomó nota de que en la 13ª Asamblea General de Ministros de la OMAOC, celebrada en Dakar (Senegal) el 30 de julio de 2008, veinte Estados Miembros de la OMAOC habían adoptado un memorando de entendimiento sobre la constitución de una red subregional de servicios de guardacostas para la región del África occidental y central (el memorando de entendimiento), y de que poco después de que el memorando de entendimiento se adoptara y quedara abierto a la firma, 11 de los 20 Estados Miembros ribereños de la OMAOC, lo que representa el 55 % de los Miembros, habían firmado inmediatamente el memorando de entendimiento. Los Estados Miembros de la OMAOC que firmaron el memorando de entendimientos son los siguientes: Cabo Verde, Camerún, Côte d'Ivoire, Gabón, Guinea, Guinea-Bissau, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo, Senegal y Togo. Se esperaba que lo firmaran, en su momento, otros Estados Miembros ribereños que estaban a favor de la adopción del memorando de entendimiento.

18.39 El Comité tomó nota de que la firma del memorando de entendimiento había sido posible gracias a los importantes avances logrados por la OMI en pos de la creación de capacidad subregional para garantizar la seguridad y protección marítimas mediante el establecimiento de mecanismos de cooperación, entre ellos, los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) y los acuerdos interorganismos.

18.40 El observador de la OMAOC informó al Comité de que el programa y los presupuestos de 2009 estaban asignándose actualmente para la integración del proyecto y, en particular, el equipamiento de los centros coordinadores de zona. El Comité tomó nota de que ahora la OMAOC disponía de una oficina en 37 Albert Embankment, Londres.

18.41 El Comité tomó nota asimismo de que actualmente la Secretaría de la OMI estaba elaborando planes para celebrar nuevas reuniones durante 2009 con objeto de coordinar las actividades de los Estados Partes en el memorando de entendimiento, los Estados donantes, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas a fin de elaborar e implantar planes de acción pormenorizados que permitan llevar adelante el proyecto de red integrada de servicios de guardacostas OMI/OMAOC.

INFORME DEL MSWG

18.42 Tras recibir y aprobar en general el informe del MSWG (MSC 85/WP.6), el Comité tomó nota de los resultados del examen realizado por el MSWG con respecto a la cuestión de la posesión de armas de fuego a bordo de los buques mercantes y:

- .1 encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la actualización de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y de la resolución A.922(22) que continúe desaconsejando vivamente la posesión y el uso de armas de fuego para la protección personal o para la protección de los buques;

- .2 tomó nota de la opinión del MSWG de que, como resultado de la utilización de personal armado a bordo de los buques mercantes, podría producirse un aumento de la violencia, pero reconoció que el uso de personal profesional de protección armado a bordo de los buques mercantes es una cuestión que los Estados de abanderamiento deberán determinar en consulta con los propietarios de los buques y las compañías, y no la Organización;
- .3 invitó a los Estados de abanderamiento a que, en consulta con los propietarios con buques en sus registros, examinasen la conveniencia, y los parámetros al respecto, de permitir que se embarquen en los buques equipos de profesionales de protección armados; y
- .4 observó que también se debería consultar con los Estados rectores de puertos y con los Estados ribereños si buques con equipos de profesionales de protección armados tuviesen previsto entrar en sus aguas territoriales.

18.43 El observador de la Unión Africana señaló que la Unión Africana condenaba la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia e informó al Comité de que la Comisión de la Unión Africana estaba constituyendo un grupo de trabajo para examinar el fenómeno de la piratería y que estaba proponiendo la constitución de un mecanismo cooperativo. La Unión Africana había pedido a los Estados ribereños de la subregión que participasen plenamente y desempeñaran un papel en la represión de la piratería y los robos a mano armada, dado que afectaban en gran medida a la prestación de ayuda humanitaria y al comercio internacional en la subregión. A pesar de la presencia de fuerzas navales en la zona, el fenómeno continuaba y estaba adquiriendo más importancia. Al proponer un mecanismo cooperativo regional e internacional para reprimir la piratería, tanto a corto como a largo plazo, la Unión Africana recordó que había firmado un acuerdo cooperativo con la Organización en abril de 2008, y que estaba deseosa de fortalecer esta cooperación.

19 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

19.1 El Comité recordó (MSC 85/19) que el MSC 84, tras un debate sobre la mejor manera de proceder al respecto y en vista de la información presentada hasta la fecha, había acordado, en principio, que:

- .1 existía 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" a efectos de las disposiciones del Convenio SOLAS debería tenerse en cuenta en las deliberaciones sobre la definición de "buque de carga general"; y

- .4 todo estudio de EFS que se presente a este respecto deberá someterse primero al examen del Grupo de expertos en EFS, antes de establecer un grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de carga general,

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

19.2 En ese contexto, el Comité recordó también que el MSC 83 había acordado que convenía constituir un grupo de trabajo en un futuro periodo de sesiones a fin de que:

- .1 examinara toda la información conexas presentada en ese periodo de sesiones, los resultados de los análisis y los estudios de EFS;
- .2 elaborara la definición de buque de carga general;
- .3 indicara los tipos de buques incluidos en la categoría de buques de carga general que deberían tratarse en relación con el punto;
- .4 elaborara la estrategia sobre el mejor modo de proceder con la cuestión; y
- .5 elaborara medidas adecuadas para mejorar la seguridad de los buques de carga general.

19.3 El Comité tuvo ante sí para su examen los siguientes documentos:

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

19.4 Tras deliberar sobre la manera de proceder respecto de la cuestión, el Comité decidió invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten más información y propuestas pertinentes sobre la cuestión ante el MSC 86.

20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estado jurídico de los convenios

20.1 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 30 de septiembre de 2008 (MSC 85/20 y MSC 85/INF.6), 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, la adhesión de Guinea-Bissau al Convenio SUA 1988 y al Protocolo SUA de 1988, del Líbano al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, de Polonia al Protocolo de Líneas de Carga 1988 y de Suiza al Convenio SUA 2005 y al Protocolo SUA de 2005. Además, la Secretaría informó al Comité de que la ratificación por la República Popular de China del Convenio SUA 1988 y el Protocolo SUA de 1988 se amplió a la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular de China, con efecto a partir del 20 de febrero de 2006, fecha en que la Organización recibió la notificación, y de que se adoptarán las medidas correctivas adecuadas para presentar con exactitud dicha información en los documentos pertinentes del MSC y en el sitio en la Red.

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

20.2 El Comité recordó que el MSC 83 había examinado la lista completa 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.

20.3 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 indicasen los instrumentos que pudieran ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre la implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio.

20.4 Tras tomar nota de que, hasta la fecha, el DE 51, el STW 39, el COMSAR 12, el NAV 54, el FSI 16, el SLF 51 y el DSC 13 habían examinado los elementos pertinentes de la lista que figura en el anexo del documento MSC 82/INF.12, elaborada y actualizada por la Secretaría, y habían aprobado en general la lista de los instrumentos de carácter no obligatorio, con lo que apoyaban la elaboración de un módulo del GISIS sobre prescripciones y recomendaciones, el Comité confirmó la decisión que había adoptado en el MSC 84 de volver a examinar la cuestión en el MSC 86, cuando se dispondrá de los resultados del examen de la cuestión por los Subcomités FP y BLG.

20.5 Mientras tanto, el Comité pidió a la Secretaría que mantuviera la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, teniendo en cuenta los resultados del examen realizado por todos los subcomités de los elementos pertinentes, que mantuviera la lista actualizada y que la pusiera a disposición de los Miembros de la OMI por medio de una circular que se distribuya anualmente.

Medición de distancias

20.6 El Comité examinó el documento MSC 85/20/1 presentado por la IACS, en el que se recoge una interpretación unificada (IU) que todos los miembros de la IACS han de aplicar a partir del 1 de abril de 2009, con objeto de aclarar la medición de las distancias entre los forros interiores y exteriores para la protección de los espacios situados en el interior de los forros interiores y cuya aplicación se amplió a la eslora (o a la eslora de compartimentado o en la flotación) del buque. La IU se utilizaría para la medición de distancias en los casos en que los instrumentos de la OMI no estipulen de forma explícita otra cosa y a menos que las Administraciones de abanderamiento que autoricen a los miembros de la IACS a realizar reconocimientos reglamentarios en su nombre decidan lo contrario. El Comité tomó nota de que el MEPC 59 examinará el mismo documento.

20.7 Tras haber examinado el proyecto de circular MSC-MEPC sobre la interpretación unificada de la medición de distancias que se le había pedido a la Secretaría que elaborara en consulta con la IACS, el Comité aprobó, a reserva de que el MEPC adopte la misma decisión al respecto, el proyecto de circular MSC-MEPC.5: "Interpretación unificada sobre la medición de distancias", que figura en el anexo del documento MSC 85/WP.12. En este contexto, el Comité pidió a la Secretaría que informara al MEPC 59 en consecuencia.

21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Relaciones con organizaciones no gubernamentales

21.1 El Comité tomó nota de que el C 100 había decidido conceder el carácter consultivo a la Asociación Mundial de Enseñanza y Formación Marítimas (GlobalMET).

Nuevas solicitudes para la obtención del carácter consultivo

21.2 El Comité examinó solicitudes presentadas por:

- .1 la Asociación para la Promoción de las Briquetas de Hierro Moldeadas en Caliente (HBIA);
- .2 la MYBA;
- .3 el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC);
- .4 NACE International; y
- .5 la Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP).

21.3 El Comité se mostró satisfecho con la información facilitada y decidió recomendar al Consejo que se concediera el carácter consultivo al WSC, a NACE International y a la IAASP, al estimarse que esas organizaciones cumplían los criterios necesarios y, en particular, porque se determinó que podrían contribuir directamente a la labor del Comité y parecían no tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones.

21.4 Con respecto a la solicitud de la MYBA, el Comité estimó que esa organización no cumplía todos los criterios necesarios para que se le conceda el carácter consultivo y podría tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones. En consecuencia, el Comité acordó recomendar al Consejo que no concediera el carácter consultivo a la MYBA.

21.5 Con respecto a la solicitud de la HBIA, el Comité reconoció que se trataba de una organización especializada en un único producto y que, por tanto, solamente podría contribuir en un grado limitado a la labor del Subcomité DSC y, en consecuencia, a la del Comité.

21.6 La delegación de Francia, con el apoyo de la delegación de la República Islámica del Irán, manifestó su inquietud sobre la concesión del carácter consultivo a una organización especializada en un único producto. En ese contexto, la Presidenta del Subcomité DSC informó al Comité de que toda la labor relacionada con las fichas correspondientes al HRD (A), (B) y (C) del Código IMSBC se había ultimado y que la única labor que quedaba pendiente estaba relacionada con la publicación de una circular sobre los problemas relacionados con el HRD (C). Se esperaba que en el DSC 14, que debía celebrarse en 2009, se ultimara dicha circular y, en

opinión de la Presidenta, la contribución de la HBIA a la labor de la Organización sería insignificante y crearía un precedente para que se concediera el carácter consultivo a otras organizaciones especializadas en un único producto.

21.7 Tras un breve debate, el Comité acordó, habida cuenta de las opiniones manifestadas y dado que se estimaba que, de hecho, la HBIA cumplía los criterios necesarios para que se le concediera el carácter consultivo, recomendar al Consejo que se concediera dicho carácter a la HBIA solamente durante un periodo provisional, que se examinaría en su momento.

22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

22.1 El Comité recordó que el MEPC 57 y el MSC 84 habían aprobado el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares, preparado por la Secretaría (MSC 84/21, anexo), en el que se reflejaban las decisiones pertinentes adoptadas por el MSC 83 y se incluía el formato normalizado revisado para los documentos de la OMI (Circular N° 2831), y habían pedido a la Secretaría que preparara y distribuyera las Directrices del Comité revisadas, las cuales se distribuyeron posteriormente mediante la circular MSC-MEPC.1/Circ.2 de fecha 27 de mayo de 2008.

22.2 El Comité también recordó que en la reunión de Presidentes de 2008 se habían abordado las cuestiones relacionadas con el Plan estratégico de la Organización y el Plan de acción de alto nivel (MSC 84/22/20) y que, tras examinar el correspondiente informe (MSC 84/WP.10), el MSC 84 había adoptado las decisiones que se indican en los párrafos 22.81 a 22.86 del documento MSC 84/24. El MSC 84 también tomó nota de que los Presidentes habían decidido examinar las Directrices de los Comités en su próxima reunión en 2009, en el contexto de la gestión del programa de trabajo en función del Plan estratégico y los resultados previstos (MSC 84/24, párrafo 22.82).

Resultados del MEPC 58

22.3 El Comité tomó nota (MSC 85/2/2, párrafo 22) de que el MEPC 58, tras observar que el MSC 84 había refrendado todas las recomendaciones de la reunión de Presidentes de 2008, manifestó su conformidad con las decisiones del MSC 84.

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

22.4 El Comité recordó que el MSC 84 había tomado nota de que el Consejo, en su 24° periodo de sesiones extraordinario, había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que elaborara 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 (CWGSP), con objeto de que el Consejo las aprobara en su 101° periodo de sesiones, que se celebraría en noviembre de 2008. Asimismo, el MSC 84 había tomado 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 a los Comités que examinaran y revisaran sus Directrices sobre organización y método de trabajo a la luz de las mencionadas directrices que elaborará el Consejo.

22.5 El Comité tomó nota de que el CWGSP 8 había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia anteriormente mencionado (CWGSP 8/3) y de que las conclusiones del Grupo (véase el párrafo 5 del documento MSC 85/22) se habían presentado al Consejo para su examen en su 101º periodo de sesiones.

22.6 El Comité observó, además, que el Consejo, en su 101º periodo de sesiones, había tomado nota de los avances logrados en la elaboración de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel (C 101/3, párrafos 5 y 6 y anexo 1) y:

- .1 refrendó la decisión del Grupo de trabajo de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia;
- .2 aprobó la celebración de una reunión adicional del Grupo de trabajo en 2009 para ultimar las Directrices, además de su reunión programada para ese año;
- .3 acordó que, una vez ultimadas, las Directrices se deberían adoptar mediante una resolución de la Asamblea; y
- .4 instó a los Estados Miembros y a los Presidentes de los Comités y subcomités a que participaran de forma activa en las deliberaciones tanto del Grupo de trabajo por correspondencia que se volvió a constituir, como del Grupo de trabajo en su próxima reunión.

22.7 El Comité instó a los Estados Miembros y a los respectivos Presidentes del MSC, del MEPC y de los subcomités a que participaran de forma activa en las deliberaciones tanto del Grupo de trabajo por correspondencia del Consejo, como del Grupo de trabajo del Consejo en su próxima reunión, y acordó que en la próxima reunión de Presidentes se deberían examinar las conclusiones del Grupo de trabajo del Consejo e informar oportunamente al MSC 86.

23 PROGRAMA DE TRABAJO

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

GENERALIDADES

23.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde la celebración del MSC 84 (MSC 85/23 y MSC 85/23/Add.1), las diversas propuestas presentadas al periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados para incluir nuevos puntos en los programas de trabajo, la evaluación preliminar de dichas propuestas realizada por el Presidente, con ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC 85/WP.1), así como las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas indicadas a continuación.

23.2 El Comité recordó que, en relación con su método de trabajo para examinar las propuestas de inclusión de nuevos puntos del programa de trabajo, en su 78º periodo de sesiones había acordado que, al examinar dichas propuestas, el objetivo del Comité era decidir, basándose

en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, si procedía o no incluir el nuevo punto en el programa de trabajo de un subcomité. La decisión de incluir un 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 que estime oportunas.

23.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 58 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 17, y los puntos relacionados con el medio ambiente de los programas de trabajo de otros subcomités.

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

Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

23.4 El Comité recordó que, después de examinar una propuesta presentada por el DSC 13 en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DSC, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité BLG un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", y fijó 2010 como fecha prevista de ultimación, tras designar al Subcomité DSC coordinador, y encargó al BLG 13 que efectuara un examen preliminar del asunto e incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 14 (véase también el párrafo 23.7).

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

23.5 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24. Se pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

23.6 El Comité confirmó el orden del día provisional del BLG 13, que figura en el anexo 25, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

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

Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el DSC 13

23.7 El Comité examinó una propuesta del DSC 13 de examinar y revisar, según sea necesario, las disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)) y, tras un debate sobre la necesidad de ampliar el alcance de la labor a fin de incluir otros tipos de buques, acordó incluir en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DSC, FP y STW y en el orden del día provisional del DSC 14 un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", fijando 2010 como fecha prevista de ultimación, con el Subcomité DSC como coordinador.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 14

23.8 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.9 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 14, que figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)

Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

23.10 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta del DSC 13 en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DSC, había acordado incluir en el programa del trabajo del Subcomité FP un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", fijando 2010 como fecha prevista de ultimación y con el Subcomité DSC como coordinador, y encargó al FP 53 que efectuara un examen preliminar de esta cuestión e incluyera el punto en el orden del día provisional del FP 54 (véase también el párrafo 23.7).

Orientaciones sobre el método para determinar los valores NOAEL y LOAEL

23.11 El Comité, tras examinar el documento MSC 85/23/2 (Suecia), en el que se propone elaborar las correspondientes orientaciones sobre el método para determinar los valores del nivel sin efecto adverso observado (NOAEL) y del nivel más bajo de efecto adverso observado (LOAEL) establecidos en la circular MSC/Circ.848, acordó ampliar el actual punto del programa de trabajo del Subcomité FP titulado "Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios" a fin de elaborar las orientaciones anteriormente mencionadas, y prorrogó hasta 2011 el plazo previsto para su ultimación.

Integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en los buques de pasaje y los buques de carga

23.12 Tras examinar el documento MSC 85/23/3 (China), en el que se propone enmendar las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre la integridad al fuego de los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de carga rodada en los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y en los buques de carga, con objeto de clasificar tanto los espacios de categoría especial como los espacios de carga rodada en buques de pasaje de transbordo rodado como espacios de elevado riesgo de incendio, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP un punto de alta prioridad titulado "Integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en buques de pasaje y buques de carga", y le asignó dos periodos de sesiones para su ultimación.

Espacios de carga para los vehículos de hidrógeno y de gas natural

23.13 El Comité examinó el documento MSC 85/23/5 (Japón) en el que se propone elaborar las correspondientes prescripciones de seguridad en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS para los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación. A este respecto, tras tomar nota de las opiniones de varias delegaciones de que debería ampliarse este punto del programa de trabajo para que abarque otros tipos de vehículos no contemplados en la actualidad en las disposiciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que le presentaran propuestas pertinentes de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

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

23.14 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.15 El Comité confirmó el orden del día provisional del FP 53, que figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)**Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas**

23.16 Durante las deliberaciones del Comité sobre el punto del orden del día titulado "Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas", la delegación de Panamá expresó que considera necesario transmitir al Comité su preocupación sobre las consecuencias que podría tener el artículo 10 de la propuesta de directiva del Parlamento y el Consejo Europeo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento y peritaje de buques. En particular, la delegación de Panamá entendía que la legislación antedicha, conforme al texto actual, no solamente podría aplicarse cuando organizaciones reconocidas de la UE clasifiquen buques que enarboles un pabellón de países de la Unión Europea, sino también de otros países. En tal caso, la delegación de Panamá, con el respaldo de numerosas delegaciones, opinaba que la referida legislación regional podría transgredir los derechos soberanos de esos países y, aparte de ello, también manifestó su preocupación ante la posibilidad de que tal iniciativa regional pudiera socavar, dictar y controlar los resultados de la labor relativa al Código para las organizaciones reconocidas. Además, algunas delegaciones también manifestaron su preocupación dado que la legislación propuesta, según su texto actual, podría tener un impacto adverso sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino.

23.17 A este respecto, la delegación de Francia indicó que la primera versión del proyecto de legislación sobre las sociedades de clasificación había sido adoptado por el Consejo de Ministros en diciembre de 2007 y que estaba previsto adoptar el texto definitivo en diciembre de 2008. Dicha delegación señaló al Comité que el objetivo del proyecto de legislación, que incluye medidas mitigantes, es incrementar el nivel de seguridad y respaldar la armonización de las normas al más alto nivel. También señaló que, en esta etapa, sería difícil determinar los resultados de la actual iniciativa, pero informó al Comité de que transmitirá la preocupación antedicha a la Presidencia de la Unión Europea, la Comisión Europea y el Parlamento Europeo.

23.18 Un gran número de delegaciones manifestaron la misma preocupación señalada por la delegación de Panamá y, por lo tanto, el Comité acordó pedir al Secretario General que comunique dicha preocupación a las autoridades pertinentes de la Unión Europea.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 17

23.19 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24. Se pidió a la Secretaría que informase en consecuencia al MEPC.

23.20 El Comité, tras recordar su decisión anterior (véase el párrafo 11.17) de invitar al Subcomité FSI a que examinara un proyecto de resolución MSC elaborado por el NAV 54 en lugar del Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, aprobó el orden del día provisional del FSI 17, que figura en el anexo 25, y pidió a la Secretaría que informase en consecuencia al MEPC.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 86

23.21 Tras tomar nota de que, debido al breve intervalo de tiempo entre el FSI 17 y el MSC 86 y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 86º periodo de sesiones debería examinar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del FSI 17, el Comité acordó que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y someterse a examen en el MSC 86:

- .1 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC; y
- .3 examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.

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

Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica

23.22 Tras recordar que había examinado los resultados pertinentes de la labor del NAV 54 (véanse los párrafos 11.18 a 11.24), el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica", asignándole cuatro periodos de sesiones para su ultimación, con el Subcomité NAV como coordinador (véase también el párrafo 23.45).

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

23.23 El programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.24 El Comité confirmó el orden del día provisional del COMSAR 13, que figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 55

23.25 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.26 El Comité aprobó el orden del día provisional del NAV 55, que figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)

Elaboración de un código sobre los buques de apoyo para la construcción mar adentro

23.27 El Comité examinó el documento MSC 85/23/4 (Alemania y la IMCA), en el que se propone investigar la necesidad de aclarar la clasificación de los buques destinados a prestar apoyo en el sector mar adentro en lo que se refiere a las orientaciones que figuran en los códigos y las directrices pertinentes de la OMI, con miras a, entre otras cosas, estudiar la posibilidad de elaborar un código de seguridad relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro,

y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación. Al adoptar dicha medida, el Comité encargó al Subcomité DE que examinara todos los demás códigos pertinentes con objeto de evitar la repetición innecesaria de la labor.

Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros

23.28 El Comité examinó el documento MSC 85/23/7 (República de Corea y la IACS), en el que se propone elaborar una interpretación sobre el ámbito de aplicación del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de los petroleros, siguiendo un enfoque holístico, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 52

23.29 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.30 El Comité confirmó el orden del día provisional del DE 52, que figura en el anexo 25.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 86

23.31 Tras tomar nota de que, debido al breve intervalo de tiempo entre el DE 52 y el MSC 86 y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 86º periodo de sesiones debería examinar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del DE 52, el Comité acordó que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y someterse a examen en el MSC 86:

- .1 medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas;
- .2 revisión del Código de Alarmas e Indicadores;
- .3 enmiendas al Código MODU;
- .4 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad;
- .5 Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores; y
- .6 revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión.

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

Normas de compartimentado para los buques de carga

23.32 El Comité examinó el documento MSC 85/23/1 (Reino Unido), en el que se propone examinar la aplicación de las normas de compartimentado para los buques de carga que se mencionan en la nota a pie de página correspondiente a la regla II-1/4 del Convenio SOLAS, que se estiman equivalentes a las prescripciones de la parte B-1 del capítulo II-1 de dicho Convenio, con objeto de garantizar un enfoque coherente en la aplicación de las normas de compartimentado para los buques de carga, y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF y en el orden del día provisional del SLF 52, un punto de alta prioridad titulado "Normas de compartimentado para los buques de carga", fijando 2011 como fecha prevista para su ultimación.

Plazas de alojamiento para personas en formación en buques nuevos

23.33 Tras examinar el documento MSC 85/23/6 (India), en el que se propone elaborar prescripciones para garantizar que los buques nuevos que realicen viajes internacionales dispongan de instalaciones adecuadas para llevar personal en formación a bordo, incluido alojamiento aprobado para dicho personal, el cual también debería cumplir las prescripciones del Convenio de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación, el Comité acordó remitir el mencionado documento a los siguientes subcomités:

- .1 al Subcomité SLF, para que lo examine en el contexto de su labor relativa al Convenio de Arqueo de 1969; y
- .2 al Subcomité STW, para que lo examine en el contexto de su labor relativa al examen general del Convenio y el Código de Formación,

y encargó a los subcomités anteriormente mencionados que le asesoraran al respecto (véase asimismo el párrafo 23.46).

23.34 A este respecto, el Comité tomó nota de la información facilitada por el observador de INTERTANKO de que se han establecido las mejores prácticas como parte de los criterios de admisión en la Asociación y que, según dichas prácticas, los miembros de INTERTANKO están conformes con que los buques de nueva construcción dispongan de camarotes debidamente certificados para agregados.

Nuevo punto de programa de trabajo propuesto por el SLF 51

23.35 Tras refrendar la propuesta pertinente formulada por el SLF 51, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería ", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería para los buques tanque y los graneleros

23.36 El Comité recordó que, al examinar los resultados del SLF 51 (véanse los párrafos 12.17 y 12.18), varias delegaciones se mostraron preocupadas por los resultados del examen del

Subcomité SLF del punto del programa de trabajo titulado "Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y graneleros", y acordó deliberar sobre el asunto al tratar este punto del orden del día, cuando examinara la propuesta de ampliar hasta 2010 el plazo previsto para la ultimación del punto mencionado.

23.37 La delegación de las Islas Cook, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que la mayoría de las delegaciones que intervinieron en el SLF 51 consideraron que no se había demostrado la justificación ni la necesidad imperiosa y que se necesitaba que los autores de la propuesta de este punto del programa de trabajo facilitaran más información sobre el presunto incumplimiento (por ejemplo, tipo, tamaño, edad y número de buques involucrados), a fin de decidir las medidas que habían de adoptarse sobre esa cuestión.

23.38 El Presidente del Subcomité SLF informó al Comité de que en el SLF 51 se habían presentado y examinado cuatro documentos, pero que el Subcomité necesitaba más tiempo para ultimar su evaluación técnica, teniendo en cuenta la fecha de ultimación de 2009. Por consiguiente, se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran la información mencionada en el párrafo precedente. El Presidente del Subcomité SLF también señaló que la ampliación propuesta del plazo de ultimación tenía un carácter simplemente administrativo, ya que el Subcomité SLF no se reuniría en 2009.

23.39 Otras delegaciones opinaron que había una necesidad urgente de elaborar directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería y que, por consiguiente, se debería dar al Subcomité SLF el tiempo asignado por el Comité para ultimar su evaluación técnica sobre el asunto.

23.40 Resumiendo las deliberaciones, el Presidente puso de relieve que el MSC 83 ya había convenido en la necesidad de ese punto del programa de trabajo y señaló que el Subcomité SLF debía concentrar sus esfuerzos en los aspectos técnicos e informar al Comité, a su debido tiempo, de los resultados de su examen técnico. En apoyo de la opinión del Presidente, el Comité acordó ampliar el plazo de ultimación de conformidad con la petición del Subcomité y convino en que los subcomités deberían centrar sus deliberaciones en los aspectos técnicos u operacionales de la labor asignada. Además, el Comité acordó que en la próxima reunión de los Presidentes debería examinarse la posibilidad de enmendar las Directrices sobre organización y método de trabajo, a fin de evitar que volvieran a presentarse casos similares en el futuro y alentar a los proponentes de nuevos puntos del programa de trabajo a que presentaran la información y los datos pertinentes para apoyar sus propuestas en el nivel de subcomité.

23.41 Tras la decisión del Comité, la delegación de las Islas Cook explicó que su intención ni era, ni había sido, y nunca será, socavar o poner en cuestión la autoridad del Comité sobre sus órganos subsidiarios. No obstante, su intención sí era subrayar la necesidad de que haya coherencia en la forma en la que se examinan los puntos de los programas de trabajo y garantizar que el avance con respecto a los mismos no depende, ni debería depender, de qué Estado Miembro o grupo de Estados Miembros presentan una propuesta. El examen de las cuestiones tampoco debería depender, ni ser indebidamente influenciado, por ningún criterio que no sean justificaciones basadas en hechos documentados, no en insinuaciones, y en una clara demostración de la necesidad.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 52

23.42 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.43 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 52, que figura en el anexo 25.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)

Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

23.44 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta del DSC 13 en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DSC, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", fijando 2010 como fecha prevista de ultimación y con el Subcomité DSC como coordinador, y encargó al STW 40 que efectuara un examen preliminar de la cuestión y que incluyera el punto en el orden del día provisional del STW 41 (véase asimismo el párrafo 23.7).

Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica

23.45 Tras recordar que había examinado los resultados pertinentes del NAV 54 (véanse los párrafos 11.18 a 11.24), el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica", asignándole cuatro periodos de sesiones para su ultimación, con el Subcomité NAV como coordinador (véase también el párrafo 23.22).

Plazas de alojamiento para personas en formación en buques nuevos

23.46 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 85/23/6 (India) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité SLF, había decidido que el Subcomité examinase el documento anteriormente mencionado en el contexto de su labor sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación y que le informase en consecuencia (véase asimismo el párrafo 23.33).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del STW 40

23.47 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 24.

23.48 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 40, que figura en el anexo 25.

RESULTADOS PREVISTOS DE LOS SUBCOMITÉS PARA EL BIENIO 2008-2009

23.49 Tras examinar la situación de los resultados de los Subcomités para el bienio 2008-2009, en el contexto de los resultados que figuran en la lista de la resolución A.990(25), el Comité refrendó la situación de los resultados de los órganos auxiliares correspondientes al bienio actual, que figuran en el anexo del documento MSC 85/23/9. A este respecto, el Comité recordó que, según había decidido el MSC 84, la Secretaría, en consulta con el Presidente, preparará un documento informativo (MSC 85/INF.11) después de la reunión en el que se indique la situación de los resultados previstos para el bienio 2008-2009 por lo que respecta a todos los resultados que quedan bajo la competencia del Comité, y en el que también se debería tener en cuenta los resultados previstos recogidos en el anexo 3 del documento C 101/3.

23.50 A este respecto, el Comité recordó que el MSC 84 había pedido a la Secretaría, en consulta con el Presidente, que preparase propuestas para el Plan de acción de alto nivel correspondiente al bienio 2010-2011 a fin de someterlas al examen del MSC 86 y presentarlas al C 102, con miras a incluirlas en el Plan de acción del alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011. A este respecto, el Comité tomó nota de que el C 101 había pedido al Comité que, cuando elaborase sus resultados previstos para el bienio 2010-2011, fuera lo más metódico posible, y que preferentemente los resultados fueran concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y oportunos.

ACTIVIDADES, PRIORIDADES Y PLAN DE SEMANAS DE REUNIÓN NECESARIAS EN EL BIENIO 2010-2011

23.51 Tras recordar que las Directrices sobre organización y método de trabajo establecen que, al término de cada periodo de dos años, los Presidentes de los Comités presentarán a sus respectivos Comités un plan conjunto que abarque las prescripciones relativas a las actividades, prioridades y reuniones de ambos Comités y de sus órganos auxiliares durante los dos años siguientes, el Comité examinó una nota conjunta de su Presidente y del Presidente del MEPC (MSC 85/23/8), presentada en cumplimiento de la prescripción anteriormente mencionada y tras mantener consultas con los Presidentes de los subcomités.

23.52 Tras tomar nota de que el plan de semanas de reunión de los dos Comités y de los subcomités tendría que ser aprobado por el Consejo en su próximo periodo de sesiones de junio de 2009, basándose en las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General, el Comité:

- .1 tomó nota de la información relativa a las actividades y prioridades previstas de los Comités y subcomités durante el bienio 2010-2011 y de que el MEPC 58 había aprobado las actividades y prioridades previstas durante el bienio 2010-2011;
- .2 aprobó, tras tomar nota de que el MEPC 58 había adoptado la misma decisión al respecto, el plan propuesto de semanas de reunión del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para el bienio 2010-2011, incluidos los dos periodos de sesiones del Subcomité DE en 2010, con objeto de incluirlo en las correspondientes propuestas presupuestarias del Secretario General (véase asimismo el párrafo 2.4.1); y
- .3 acordó que, si por razones presupuestarias fuera necesario hacer economías, el total de 26,5 semanas de reunión aprobado por los dos Comités podría reducirse en una semana, es decir, un subcomité celebraría una sola reunión durante el próximo bienio y otra lo antes posible durante el bienio siguiente.

REUNIONES INTERPERIODOS

23.53 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, así como lo dispuesto en el párrafo 3.40 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, y la decisión que adoptó el Comité en su 66º periodo de sesiones de que todos los subcomités deberían sopesar detenidamente la conveniencia de celebrar 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 al tratar los distintos puntos del orden del día, aprobó la celebración de reuniones interperiodos de los siguientes grupos:

- .1 el Grupo de trabajo ESPH, en febrero de 2009; y
- .2 el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, que celebrará su primera reunión en 2009 y su segunda reunión inmediatamente después del DSC 14.

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 86

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 86 y el MSC 87

23.54 El Comité convino en las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 86° y 87°, que figuran en el documento MSC 85/WP.8.

Constitución de grupos de trabajo y de redacción durante el MSC 86

23.55 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, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, acordó constituir en su 86° periodo de sesiones grupos de trabajo que se encarguen de los siguientes puntos:

- .1 normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos;
- .2 LRIT; y
- .3 Grupo de expertos sobre la EFS,

y dos grupos de redacción sobre los siguientes puntos:

- .4 examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento/creación de capacidad; y
- .5 piratería,

y acordó además que los preparativos finales para los grupos de trabajo y de redacción se decidirán en el MSC 86 teniendo en cuenta, en particular, las propuestas de designación de expertos para el Grupo de expertos sobre la EFS y los documentos que se presenten sobre el punto correspondiente a la creación de capacidad.

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

23.56 El Comité tomó nota de que estaba previsto que su 86° periodo de sesiones se celebrara del 27 de mayo al 5 de junio de 2009, y que su 87° periodo de sesiones se celebrara, en principio, en mayo de 2010.

24 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009

24.1 El Comité reeligió por unanimidad al Sr. Neil Ferrer (Filipinas) y al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) Presidente y Vicepresidente, respectivamente, para 2009.

25 OTROS ASUNTOS

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

25.1 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), facilitada por la Secretaría (MSC 85/25), en la que se indica que existen 14 módulos (a saber, puntos de contacto nacionales encargados de la seguridad y la prevención de la contaminación, los desechos perjudiciales y los productos químicos a granel (CP); sucesos y siniestros notificados (MCI); protección marítima (ISPS); organizaciones reconocidas (RO); instalaciones portuarias de recepción (PRF); plan de evaluación del estado del buque (CAS); equipo de prevención de la contaminación (PPE); emisiones de gases de efecto invernadero (GHG); dificultades en el transporte de mercancías peligrosas (DGCD); actos de piratería y robos a mano armada (PAR); estado jurídico de los tratados (ST); pormenores de los buques (SHIP); base de datos de simuladores (SIM); base de datos de productos químicos a granel (BC)), y otros seis sometidos a examen interno para su posible elaboración (a saber, supervisión por el Estado rector del puerto (PSC); notificación de casos de inmigrantes ilegales (RIII); notificación de casos de polizonaje (RSI); plan de distribución de datos LRIT (LRIT); prescripciones relacionadas con la seguridad, la protección y la prevención de la contaminación y Radio (COMSAR).

25.2 El Comité también tomó nota de que se había implantado un nuevo mecanismo de protección integrado, denominado "Cuentas web de la OMI" (Circular N° 2892) para la gestión de los usuarios autorizados y sus derechos de acceso a los servicios de la OMI en Internet mediante una interfaz única, incluido el acceso al sistema electrónico de distribución y gestión de los documentos de las reuniones (IMODOCS), de manera más segura y sencilla.

25.3 Teniendo en cuenta las observaciones formuladas por varias delegaciones que intervinieron en apoyo del desarrollo de los servicios de la OMI en la Red, y señalando la necesidad de garantizar la calidad de dichos servicios para los usuarios externos, el Comité pidió a la Secretaría que continuara proporcionando la información sobre los módulos del GISIS que figura en la lista del párrafo 6 del documento MSC 85/25, con información adicional sobre los módulos que permiten la introducción directa de datos a los Estados Miembros. También se pidió a la Secretaría que investigara el tema de la protección de los derechos de propiedad intelectual mediante la difusión de los documentos en IMODOCS, en lo que se refiere a la información confidencial sobre las sustancias que presentan riesgos para la seguridad en virtud del Código CIQ.

25.4 El Comité manifestó su agradecimiento a los Miembros que habían proporcionado datos regularmente, a los que estaban considerando favorablemente el establecimiento de la transmisión electrónica de datos, tales como los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, y a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) por los progresos realizados en cuanto a la conexión entre la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP) y GISIS para evitar la duplicación de las notificaciones.

Programa de buques para la observación voluntaria (VOS) de la OMM

25.5 El Comité recordó que en su 40° periodo de sesiones, el Subcomité NAV había recomendado que se publicara una circular MSC con un breve folleto referente al programa de buques para la observación voluntaria (VOS) de la OMM. Su propósito era alentar al sector del transporte marítimo a apoyar a la OMM y a los servicios meteorológicos nacionales incrementando la participación de los buques mercantes en el programa anteriormente

mencionado. En consecuencia, el Comité había aprobado la circular MSC/Circ.674 sobre el programa de buques para la observación voluntaria de la OMM. Los resultados posteriores han mostrado algún éxito en ese intento.

25.6 El Comité también recordó que en su 74º periodo de sesiones, respondiendo a una propuesta de la OMM (MSC 74/23/7) y en vista del informe sobre *"the Re-opened Formal Investigation into Loss of the MV Derbyshire"* (reanudación de la investigación oficial sobre la pérdida de la motonave **Derbyshire**), que había subrayado el valor potencial de las observaciones del programa VOS para la seguridad marítima, había aprobado la revisión de la circular MSC/Circ.1017: "Participación en el programa de buques para la observación voluntaria, de la OMM".

25.7 A este respecto, el Comité consideró una propuesta presentada por la OMM (MSC 85/25/1) manifestando su preocupación en cuanto a la continua disminución del número de buques participantes en el programa VOS. En diciembre de 2004, el número de buques participantes era de 6 500, registrados por la OMM como buques observadores procedentes de 53 países participantes. A mediados de 2005, ese número había disminuido a menos de 6 000 buques, aunque según los análisis de los informes meteorológicos de los buques, el número de VOS que informaba activamente era en realidad bastante menor del indicado. En el primer semestre de 2005, aproximadamente 3 025 buques en todo el mundo notificaron datos sobre la presión, y únicamente 2 652 sobre la temperatura de la superficie del mar. Los datos meteorológicos reunidos en el marco del programa VOS se utilizaban para las aplicaciones relativas a las predicciones meteorológicas, la climatología y la investigación. Parte de dichos datos se habían hecho públicos en sitios en la Red, lo que causaba preocupación a los propietarios y capitanes de buques dada la publicación de datos relativos a la identificación y la situación de los buques. Por consiguiente, la OMM había establecido un diálogo de alto nivel con los Miembros afectados, la OMI, la ICS, las compañías navieras, las organizaciones pertinentes y las comisiones técnicas, para proponer una solución general y universalmente aceptable. Tras ese diálogo se recomendó que la identificación y la localización de los buques no aparecieran en tiempo real en los sitios públicos de la Red, incluidos los de los servicios meteorológicos nacionales, sin la autorización de los propietarios y los capitanes de los buques. Como medida provisional, el Consejo Ejecutivo de la OMM había adoptado la Resolución 7 (EC-LVIII, 2006) y la Resolución 7.7 (EC-LIX, 2007) autorizando a sus Miembros a implantar programas abiertos de distribución de datos en los que la identificación de los buques estuviera protegida.

25.8 El Comité recordó que la Organización y, particularmente, el MEPC estaban dando una alta prioridad a la labor relacionada con el cambio climático. En este contexto, el Comité tomó nota de que las observaciones meteorológicas de los buques no sólo se estimaban esenciales para los servicios relacionados con la seguridad de los buques en el mar, sino también por razones climatológicas, dado que la contribución de dichos informes a los estudios sobre el clima mundial es fundamental, considerando la función de los océanos en el sistema climático del mundo. Dado lo que antecede y las cuestiones de seguridad implicadas, el Comité instó de nuevo a los Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que instaran a su vez a los propietarios, los explotadores, los capitanes de buques y otras partes interesadas a que aumenten su participación en el programa VOS y presenten sus informes regularmente.

25.9 Así pues, el Comité refrendó la propuesta de la OMM y, tras examinar el documento MSC 85/WP.11, aprobó la circular MSC.1/Circ.1293: Participación en el programa de buques para la observación voluntaria (VOS), de la OMM.

Colaboración entre la OMI y la IACS en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC)

25.10 El Comité recordó que después de decidir, en el MSC 61, que la OMI debería participar en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC), había tomado nota de que, en el MSC 62, el Secretario General había nombrado a un consultor/observador de la OMI para que participara en el Plan, en virtud del mandato acordado y para que informara regularmente al Comité sobre la eficacia de dicho Plan. En mayo de 1997, el Comité también acordó que la OMI participaría en el Comité Asesor del PCSCC de la IACS, que está compuesto por organizaciones que tienen interés en los servicios prestados por las sociedades miembros de dicha Asociación, a fin de contribuir a la mejora del Plan.

25.11 El Comité recordó también que el MSC 83 había tomado nota del informe de la Secretaría sobre la marcha de la colaboración entre la OMI y la IACS relacionada con el Plan (MSC 83/27/1), particularmente del informe del consultor/observador de la OMI sobre su continua participación en la implantación del Plan, y que había pedido a la Secretaría que le comunicara cualquier novedad al respecto en el MSC 85.

25.12 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 85/25/2) sobre el desarrollo del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC) en lo que se refiere a los acuerdos de participación entre la OMI y la IACS. El consultor/observador de la OMI había continuado participando en la implantación del Plan y había presentado informes regulares sobre la marcha de las actividades que había emprendido en relación con el Plan, a la Secretaría de la OMI y a la IACS, en los que comunicaba que el Plan estaba asentado y se implantaba de manera rigurosa y sistemática. También se tomó nota de que, desde el último informe presentado al Comité, el Plan había continuado su desarrollo en varios aspectos, que se señalan en el anexo del documento MSC 85/25/2, particularmente en los párrafos 3 a 13 del mismo.

25.13 El Comité también tomó nota de la información relacionada con el Comité Asesor del PCSCC de la IACS, compuesto por representantes de organizaciones que tienen interés en los servicios prestados por las sociedades miembros de dicha Asociación y el observador de la Secretaría de la OMI. La función principal del Comité Asesor es contribuir a la eficacia del PCSCC de la IACS, prestando asesoramiento en cuestiones relacionadas con la política del PCSCC. Según se indica en el informe anteriormente mencionado del consultor/observador de la OMI, desde el anterior informe presentado al Comité, el Comité Asesor ha continuado sus tareas de conformidad con el mandato y ha formulado sus recomendaciones al Comité de Calidad de la IACS una vez consideradas las cuestiones específicas relacionadas con la calidad. El Comité Asesor consideró la cuestión de los factores externos, como por ejemplo la inminente elaboración del Código de la OMI para las organizaciones reconocidas y la revisión de la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas, factores que podrían entrañar cambios importantes en la estructura y la manera de funcionamiento del actual PCSCC de la IACS, como por ejemplo la posible transferencia a un organismo exterior de la responsabilidad en materia de evaluación del cumplimiento y la posible ampliación de la composición del Plan, si estos proyectos se ultiman y ejecutan.

25.14 El Comité decidió que la Organización debería continuar participando en el PCSCC de la IACS en los mismos términos que en el pasado, es decir, sin repercusiones financieras para la Organización, y pidió a la Secretaría que informara al MSC 86 sobre las novedades al respecto.

25.15 El Comité tomó nota de que el contrato del consultor/observador de la OMI Sr. Thompson finalizará a finales del presente año y le dio las gracias por su contribución a la labor del Comité, junto con sus mejores deseos para su futuro profesional.

Tercera edición de las Directrices del OCIMF sobre el equipo de amarre (MEG3)

25.16 El Comité tomó nota de la información facilitada por el OCIMF (MSC 85/INF.4) acerca de la publicación de la tercera edición, exhaustivamente revisada, de las *Mooring Equipment Guidelines* (Directrices sobre el equipo de amarre) (MEG3). Dichas directrices proporcionan una amplia perspectiva de las prescripciones para el amarre en condiciones de seguridad, tanto desde el punto de vista del proyecto como de las operaciones de un buque y un terminal, y abarcan la gama completa de cuestiones relacionadas con el amarre, desde el cálculo de las condiciones necesarias para sujetar el buque, pasando por la selección de los tipos de amarras y accesorios, hasta los criterios para la retirada de los cabos de amarre. Muchos aspectos de las Directrices, incluidas numerosas prácticas recomendadas establecidas para los petroleros y terminales de petroleros, son igualmente aplicables a otros tipos de buques y de terminales marítimas.

Orientaciones sobre las mejores prácticas para las embarcaciones de supervivencia

25.17 El Comité tomó nota del documento MSC 85/INF.5 (OCIMF, INTERTANKO, SIGTTO), en el que se presenta información sobre un folleto que recoge las mejores prácticas, titulado "*Survival Craft, A Seafarers Guide*" (Embarcaciones de supervivencia, guía para la gente de mar) elaborado por OCIMF, INTERTANKO y SIGTTO para abordar los problemas referentes a los continuos sucesos relacionados con las embarcaciones de supervivencia en los que se producen lesiones corporales o la muerte de la gente de mar. Al dar las gracias a las organizaciones patrocinadoras por esta útil iniciativa, el Comité remitió el documento al DE 52 para su información en el contexto de la labor del Subcomité acerca de las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas.

Ataques terroristas en Mumbai

25.18 En el contexto de los trágicos acontecimientos ocurridos en la India tras los ataques terroristas en Mumbai del miércoles 26 de noviembre, el Comité transmitió sus condolencias y su simpatía a la delegación de la India que asistía a la reunión y por su medio, al pueblo de la India.

25.19 La delegación de la India agradeció al Secretario General, al Presidente y a los Estados Miembros sus pruebas de condolencia y su apoyo en estos momentos difíciles.

Manifestación de agradecimiento

25.20 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y observadores por la valiosa contribución que habían prestado a su labor y a la de la OMI en general:

- Sr. Jorgen Hammer-Hansen, Director general de la Administración marítima danesa, que había participado en la organización ejemplar del 83º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en Copenhague, en octubre del año pasado;
- Sr. Ronald Quipildor Tito, representante permanente suplente de Bolivia ante la OMI, que regresaba a su país;

- Sra. Tatiana Krilić (Croacia), que renuncia a su cargo de presidente del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento;
- Sr. Jeremy Parkinson (Australia), que renuncia a su cargo de presidente del Grupo de trabajo sobre protección marítima;
- Sr. Richard Leslie, Secretario permanente de la IACS, que se iba a jubilar; y
- Sr. Gordon Thompson, que había participado como consultor/observador de la OMI, durante 16 años, en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (QSCS) de la IACS,

y les deseó, según el caso, una larga y feliz jubilación, o el mayor de los éxitos en sus presentes o nuevas funciones.

Manifestaciones de condolencia

25.21 El Comité tomó nota con gran pesar de la repentina, inesperada y prematura muerte de la Sra. Marcia Silcock, Oficial técnico de la Representación permanente de Brasil ante la OMI. Su alto nivel de profesionalismo, combinado con una gran personalidad, se sintetizaban en una amalgama que dejará una grata memoria de la Sra. Silcock a todos los que la conocieron.

25.22 Como muestra de respeto, en memoria de la Sra. Silcock, se expuso un libro de condolencias en el edificio de la sede, abierto a la firma de los delegados, y el Comité pidió a la delegación del Brasil que transmitiera su pésame y sus simpatías a la familia, amigos y colegas de la fallecida, a la que se echará enormemente de menos en esta Organización.

(Los anexos se publicarán como adiciones al presente documento)
