

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
88º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 88/26/Add.1
19 enero 2011
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 88º PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan los anexos 2 a 33 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 88º periodo de sesiones (MSC 88/26).

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.308(88) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.309(88) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.310(88) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972
- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.311(88) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.312(88) – DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE
- ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000
- ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 5 A 8 DEL CÓDIGO SSCI
- ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.313(88) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE TUBERÍAS DE PLÁSTICO EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.753(18))
- ANEXO 11 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS
- ANEXO 12 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MSC.314(88) – NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MSC.315(88) – MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTE "EN LA REGIÓN DEL ESTRECHO DE TORRES Y LA DERROTA INTERIOR DE LA GRAN BARRERA DE CORAL" (REEFREP)
- ANEXO 15 RESOLUCIÓN MSC.316(88) – MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTE "A LA ALTURA DE LA COSTA MERIDIONAL Y SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA" (TRANSREP)

-
- ANEXO 16 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN
- ANEXO 17 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD
- ANEXO 18 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/14 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 19 PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PICT CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 20 ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 21 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 22 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 23 ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 24 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA
- ANEXO 25 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA
- ANEXO 26 DECLARACIÓN DE LAS DELEGACIONES DE GRECIA Y TURQUÍA
- ANEXO 27 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL CANADÁ
- ANEXO 28 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR
- ANEXO 29 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ARGENTINA
- ANEXO 30 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO
- ANEXO 31 DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE BIMCO
- ANEXO 32 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE KENYA
- ANEXO 33 DECLARACIÓN DE LOS OBSERVADORES DE LA CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS) Y DEL CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)

(El anexo 1 figura en el documento MSC 88/26/Add.2)

ANEXO 2

**RESOLUCIÓN MSC.308(88)
(adoptada el 3 de diciembre de 2010)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al anexo del Convenio, excepto las enmiendas referidas al capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO, en su 88º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2012, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2012, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO II-1
CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD,
INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

Parte D
Instalaciones eléctricas

Regla 41

Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado

1 En el párrafo 6, a continuación de las palabras "En los buques de pasaje" se añaden las palabras "construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente".

CAPÍTULO II-2 CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Parte A Generalidades

Regla 1 Ámbito de aplicación

- 2 En el párrafo 1.1, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".
- 3 En el párrafo 1.2.2, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".
- 4 El párrafo 2.1 actual se sustituye por el siguiente:

"2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la Administración se asegurará de que los buques construidos antes del 1 de julio de 2012 cumplen las prescripciones que sean aplicables en virtud del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) y MSC.291(87)."
- 5 En el párrafo 3.1, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".
- 6 En el párrafo 3.2, la fecha "1 de julio de 2002" se sustituye por "1 de julio de 2012".

Regla 3 Definiciones

- 7 El párrafo 23 actual se sustituye por el texto siguiente:

"23 *Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego*: Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88), según sea enmendado por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y pasen a tener efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio, relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con excepción del capítulo I."

Parte C Control de incendios

Regla 7 Detección y alarma

- 8 En el párrafo 4.1, al final del apartado .1, se suprime la palabra "y"; al final del apartado .2.2, se sustituye el punto "." por "; y"; y se añade el nuevo apartado .3 a continuación del apartado .2.2 actual:

"3 los espacios cerrados que contengan incineradores."

CAPÍTULO V SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 18

Aprobación, reconocimientos y normas de funcionamiento de los sistemas y aparatos náuticos y del registrador de datos de la travesía

9 Se añade el nuevo párrafo 9 a continuación del párrafo 8 actual:

"9 El sistema de identificación automática (SIA) se someterá a una prueba anual. Dicha prueba será realizada por un inspector aprobado o en una instalación de prueba o de servicio aprobada. En la prueba se verificará que la información estática del buque se ha programado correctamente, se corregirá el intercambio de datos con los sensores conectados y se comprobará también que el equipo radioeléctrico funciona correctamente a través de la medición de las frecuencias radioeléctricas y de una prueba de transmisión utilizando, por ejemplo, un servicio de tráfico marítimo (STM). Se conservará a bordo del buque una copia del informe sobre la prueba."

Regla 23

Medios para el transbordo de prácticos

10 El texto actual de la regla 23 se sustituye por el siguiente:

"1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que haya que tomar prácticos irán provistos de medios para efectuar el transbordo de éstos.

1.2 El equipo y los medios para el transbordo de prácticos instalados¹ el 1 de julio de 2012, o posteriormente, cumplirán las prescripciones de la presente regla, y en ellos se tendrán debidamente en cuenta las normas adoptadas por la Organización².

1.3 Salvo que se disponga lo contrario, el equipo y los medios para el transbordo de prácticos instalados en los buques antes del 1 de julio de 2012 cumplirán al menos las prescripciones de las reglas 17³ o 23, según proceda, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, que estuviera en vigor antes de esa fecha, y en ellos se tendrán debidamente en cuenta las normas adoptadas por la Organización antes de dicha fecha.

1.4 El equipo y los medios que se instalen el 1 de julio de 2012, o posteriormente, y sustituyan al equipo y medios instalados en los buques antes del 1 de julio de 2012 cumplirán, siempre que sea razonable y factible, las prescripciones de la presente regla.

¹ Véase la Interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS (circular MSC.1/Circ.1375).

² Véase la resolución de la Asamblea sobre los Medios para el transbordo de prácticos, que adoptará la Organización.

³ Véase la resolución MSC.99(73), en la que la anterior regla 17 pasó a ser la regla 23, que entró en vigor el 1 de julio de 2002.

1.5 Por lo que respecta a los buques construidos antes del 1 de enero de 1994, el párrafo 5 se aplicará a más tardar en la fecha del primer reconocimiento⁴ efectuado a partir del 1 de julio de 2012.

1.6 El párrafo 6 es aplicable a todos los buques.

2 GENERALIDADES

2.1 Todos los medios destinados a facilitar el transbordo de prácticos estarán concebidos de modo que éstos puedan embarcar y desembarcar con seguridad. Los dispositivos se conservarán limpios y correctamente estibados, siendo objeto del adecuado mantenimiento y de inspecciones regulares a fin de garantizar su seguridad. Los dispositivos se utilizarán exclusivamente para el embarco y desembarco de personal.

2.2 La colocación de los medios para el transbordo de prácticos y la maniobra de embarco estarán supervisadas por un oficial del buque que disponga de medios de comunicación con el puente, el cual dispondrá también lo necesario para que se acompañe al práctico hasta el puente de navegación, y desde éste, por un camino seguro. El personal que intervenga en la colocación y maniobra de cualquier equipo mecánico habrá sido adiestrado y deberá conocer las medidas de seguridad que quepa adoptar. El equipo será sometido a prueba antes de su utilización.

2.3 El fabricante certificará que la escala de práctico cumple la presente regla o una norma internacional aceptable para la Organización⁵. Las escalas se inspeccionarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas 6, 7 y 8 del capítulo I.

2.4 Todas las escalas de práctico que se utilicen para el transbordo de prácticos se señalarán claramente con marbetes u otro marcado permanente de modo que cada dispositivo pueda identificarse a efectos de reconocimiento, inspección y mantenimiento de registros. Se conservará un registro en el buque sobre la fecha en la que se ponga en servicio la escala identificada y se efectúe cualquier reparación.

2.5 Toda referencia en la presente regla a las escalas reales incluye las escalas inclinadas utilizadas como parte de los medios para el transbordo de prácticos.

3 MEDIOS PARA EL TRANSBORDO

3.1 Se dispondrán los medios necesarios para que el práctico pueda embarcar y desembarcar con seguridad por ambas bandas del buque.

3.2 En todos los buques en los que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso, o de salida, sea superior a 9 metros, y cuando se tenga el propósito de que los prácticos embarquen y desembarquen con la ayuda de una escala real,⁶ u otro medio igualmente seguro y cómodo en combinación con una escala de práctico, se deberá llevar tal equipo en ambas bandas, a menos que éste pueda ser trasladado de una banda a la otra.

⁴ Véase la Interpretación unificada de la expresión "primer reconocimiento" utilizada en reglas del Convenio SOLAS (circular MSC.1/Circ.1290).

⁵ Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 799:2004, *Ships and marine technology — Pilot ladders*.

⁶ Véase la regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS (Medios de embarco y desembarco de los buques), adoptada mediante la resolución MSC.256(84), junto con las Directrices conexas (MSC.1/Circ.1331).

3.3 Se habilitarán medios seguros y cómodos de acceso al buque y de salida de éste, consistentes en:

- .1 una escala de práctico cuando no sea necesario trepar menos de 1,5 metros ni más de 9 metros desde la superficie del agua, colocada y fijada de modo que:
 - .1 quede a resguardo de cualquier posible descarga del buque;
 - .2 quede situada en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central del buque;
 - .3 cada peldaño esté asentado firmemente contra el costado del buque; cuando haya elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de esta disposición, se habilitarán los medios necesarios para garantizar de manera satisfactoria a juicio de la Administración el embarco y desembarco de las personas en condiciones de seguridad;
 - .4 la escala, de un solo tramo, baste para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque, o de salida de éste, y se tomen las medidas necesarias para que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y con una escora a la banda contraria de 15°; los puntos de sujeción reforzados, los grilletes y los cabos de sujeción serán al menos tan resistentes como los cabos laterales; o
- .2 una escala real en combinación con la escala de práctico (es decir, un medio combinado), u otro medio igualmente seguro y cómodo, siempre que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso al buque sea superior a 9 metros. La escala real se emplazará orientada hacia popa. Cuando se utilice, se proveerán medios para sujetar la plataforma inferior de la escala real al costado del buque para garantizar que el extremo inferior de la escala real y la plataforma inferior estén firmemente unidos al costado en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central y alejados de toda descarga;
 - .1 cuando se utilice un medio combinado para el acceso del práctico, se proveerán medios para sujetar la escala de práctico y los guardamancebos al costado del buque en un punto situado nominalmente 1,5 metros por encima de la plataforma inferior de la escala real. En el caso de que un medio combinado utilice una escala real con un escotillón de acceso en la plataforma inferior (es decir, plataforma de embarco), la escala de práctico y los guardamancebos se colocarán a través del escotillón de acceso de manera que sobresalgan de la plataforma hasta la altura del pasamanos.

4 ACCESO A LA CUBIERTA DEL BUQUE

Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro, cómodo y expedito de toda persona que embarque o desembarque, entre la parte alta de la escala de práctico, la escala real u otro medio, y la cubierta del buque. Cuando tal paso se efectúe a través de:

- .1 una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros adecuados;
- .2 una escala de amurada, se colocarán dos candeleros bien fijos a la estructura del buque por la base o por un punto próximo a ésta, y por otros puntos más altos. La escala de amurada se afirmará al buque de modo seguro para impedir que se revire.

5 PORTAS DEL COSTADO DEL BUQUE

Las portas del costado del buque utilizadas para el transbordo de prácticos no abrirán hacia afuera.

6 ELEVADOR MECÁNICO DE PRÁCTICO

No se utilizarán elevadores mecánicos de práctico.

7 EQUIPO CONEXO

7.1 Se tendrá a mano y listo para su utilización inmediata para el transbordo de personas el siguiente equipo conexo:

- .1 dos guardamancebos firmemente sujetos al buque, si lo pide el práctico, de diámetro no inferior a 28 mm y no superior a 32 mm; los guardamancebos estarán atados por el extremo del cabo a la placa con anilla sujeta a la cubierta y estarán disponibles para su uso cuando desembarque el práctico o cuando lo solicite un práctico que se esté aproximando al buque (los guardamancebos llegarán a la altura de los candeleros o las amuradas en el punto de acceso a la cubierta antes de terminar en la placa con anilla de la cubierta);
- .2 un aro salvavidas con una luz de encendido automático; y
- .3 una guía.

7.2 Cuando lo exija el párrafo 4 anterior, se colocarán candeleros y escalas de amurada.

8 ALUMBRADO

Habrá alumbrado para iluminar adecuadamente los medios de transbordo en el costado y la parte de la cubierta por donde embarquen o desembarquen las personas."

APÉNDICE

CERTIFICADOS

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

- 11 Se añaden los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 a continuación del párrafo 2.9 actual:
- "2.10 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55, II-2/17 y III/38¹ del Convenio.
- 2.11 Que se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento¹.

¹ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

- 12 Se añaden los nuevos párrafos 4 y 5 a continuación del párrafo 3 actual:
- "4 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55 y II-2/17⁴ del Convenio.
- 5 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios⁴.

⁴ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

- 13 Se añaden los nuevos párrafos 2.7 y 2.8 a continuación del párrafo 2.6 actual:
- "2.7 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.
- 2.8 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/ los dispositivos y medios de salvamento⁴.

⁴ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje

14 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:

"2.11 el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55, II-2/17 y III/38¹ del Convenio;

2.12 se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento¹.

¹ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de carga

15 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:

"2.10 el buque cuenta/no cuenta³ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de las reglas II-1/55, II-2/17 y III/38³ del Convenio;

2.11 se adjunta/no se adjunta³ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento³.

³ Táchese según proceda."

ANEXO 3

**RESOLUCIÓN MSC.309(88)
(adoptada el 3 de diciembre de 2010)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988"), relativos al procedimiento para enmendar el Protocolo SOLAS de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 88º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2012, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2012, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

1 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:

"2.10 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38¹ del Convenio.

2.11 Que se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento¹.

¹ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

2 Se sustituyen los párrafos 5 y 6 actuales por los siguientes:

"5 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 y II-2/17⁴ del Convenio.

6 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios⁴.

⁴ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

3 Se sustituyen los párrafos 2.7 y 2.8 actuales por los siguientes:

"2.7 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.

2.8 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento⁴.

⁴ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga

4 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:

"2.11 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.

2.12 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento⁴.

⁴ Táchese según proceda."

ANEXO 4

**RESOLUCIÓN MSC.310(88)
(adoptada el 3 de diciembre de 2010)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo X del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento especial para enmendar los anexos del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 88º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 y en el artículo X del Convenio,

1. ADOPTA las enmiendas a los anexos del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del Convenio, que las mencionadas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2012, a menos que, antes del 1 de julio de 2011, cinco o más Partes Contratantes hayan notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo X del Convenio, comunique las copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes Contratantes para su aceptación;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que informe a todas las Partes Contratantes y a los Miembros de la Organización acerca de toda petición y comunicación en virtud del artículo X del Convenio, así como de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD
DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO

ANEXO I

REGLAS PARA LA PRUEBA, INSPECCIÓN, APROBACIÓN
Y CONSERVACIÓN DE LOS CONTENEDORES

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

- 1 Se añade la siguiente nueva frase al final del párrafo 3:

"En los casos en que los valores relativos al apilamiento o la rigidez transversal son inferiores a 192 000 kg o 150 kN, respectivamente, se considerará que el contenedor tiene una capacidad reducida de apilamiento o rigidez transversal y llevará una marca claramente visible que se ajuste a lo prescrito en las normas pertinentes*.

* Véase la norma ISO 6346, *Freight containers – Coding, identification and marking.*"

Regla 2

Conservación y examen

- 2 A continuación del párrafo 3 actual, se añaden los siguientes nuevos párrafos 4 y 5 y el párrafo 4 actual pasa a ser el párrafo 6:

"4 Como mínimo, los programas aprobados deberían revisarse una vez cada 10 años para garantizar que siguen siendo viables. A fin de armonizar las inspecciones de los contenedores realizadas por todas las partes interesadas y garantizar la continuidad de la seguridad operacional de los contenedores, la Parte Contratante pertinente se asegurará de que los siguientes elementos quedan cubiertos en cada plan de exámenes periódicos prescrito o programa de exámenes continuos aprobado:

- .1 métodos, alcance y criterios que han de utilizarse durante los exámenes;
- .2 frecuencia de los exámenes;
- .3 cualificaciones del personal encargado de realizar exámenes;
- .4 sistema de archivo de registros y documentos que contenga:
 - .1 el número de serie único del propietario correspondiente al contenedor;

- .2 la fecha en que se llevó a cabo el examen;
 - .3 la identificación de la persona competente que llevó a cabo el examen;
 - .4 el nombre de la organización y el lugar en que se llevó a cabo el examen;
 - .5 los resultados del examen; y
 - .6 en el caso de un programa de exámenes periódicos, la fecha del siguiente examen;
-
- .5 sistema para registrar y actualizar los números de identificación de todos los contenedores incluidos en un determinado programa de exámenes aprobado;
 - .6 métodos y sistemas de los criterios de conservación que tengan en cuenta las características de proyecto de contenedores concretos;
 - .7 disposiciones para la conservación de contenedores en alquiler en caso de que difieran de las aplicables a los contenedores en propiedad; y
 - .8 condiciones y procedimientos para añadir contenedores a un programa ya aprobado.

5 La Parte Contratante llevará a cabo auditorías periódicas de los programas aprobados para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aprobadas por la Parte Contratante. La Parte Contratante retirará cualquier aprobación cuando las condiciones de ésta dejen de cumplirse."

3 A continuación del párrafo reenumerado como párrafo 6, se añade el siguiente nuevo párrafo 7:

"7 Las Administraciones harán pública la información relativa a los programas de exámenes continuos."

APÉNDICE

4 A continuación del actual párrafo 9, se añaden los siguientes nuevos párrafos 10 y 11:

"10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8 g (... kg ... lb). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 5).

11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: CARGA UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA (... kg ... lb). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 6)."

ANEXO II

NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

Cargas de prueba y procedimientos de prueba

5 A continuación de la actual sección 7, se añade la siguiente nueva sección 8:

"8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

1 Los contenedores a los que se ha retirado una puerta sufren una reducción significativa de su capacidad de soportar cargas de deformación transversal y, posiblemente, de su resistencia al apilamiento. La retirada de una puerta de un contenedor en uso se considera una modificación del contenedor. Los contenedores deben someterse a la aprobación para su utilización sin una de sus puertas. Dicha aprobación debería basarse en los resultados de las pruebas que se indican a continuación.

2 Efectuada con éxito la prueba de apilamiento, el contenedor se puede clasificar para una masa de apilamiento admisible superpuesta, que debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 5: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA para 1,8 g (kg y lbs) SIN UNA PUERTA.

3 Efectuada con éxito la prueba de rigidez transversal, la carga utilizada en la prueba de rigidez transversal debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 6: CARGA UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL (kg y lbs) SIN UNA PUERTA.

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS	PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA
--------------------------------------	--------------------------

Apilamiento

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y la carga de prueba deberá ser igual a 1,8 R.

Los que figuran bajo el epígrafe **2 APILAMIENTO**

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que sometan a cada una de las cuatro cantoneras a una fuerza vertical descendente igual a $0,25 \times 1,8 \times$ la fuerza gravitacional de la carga de apilamiento estática superpuesta autorizada.

Rigidez transversal

Carga interior:

Ninguna.

Los que figuran en el epígrafe **4 RIGIDEZ TRANSVERSAL**

Fuerzas aplicadas externamente:

Las fuerzas que ejerzan una presión lateral sobre las estructuras extremas del contenedor. Tales fuerzas serán iguales a aquellas para las que fue proyectado el contenedor."

6 A continuación del actual Anexo II, se añade el siguiente nuevo Anexo III:

"ANEXO III

CONTROL Y VERIFICACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

El artículo VI del Convenio trata de las medidas de control que pueden adoptar las Partes Contratantes. Este control deberá limitarse a comprobar que el contenedor posee una placa válida de aprobación relativa a la seguridad, incluida una marca vigente relativa al programa aprobado de exámenes continuos (ACEP) o una fecha válida del próximo examen, a menos que haya claras pruebas de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad. El presente anexo ofrece información detallada para permitir que los funcionarios autorizados evalúen la integridad de los componentes vulnerables de la estructura de los contenedores, y ayudarles a determinar si un contenedor reúne las condiciones de seguridad necesarias para poder seguir utilizándose en el transporte, o si debe quedar detenido hasta que se adopten medidas correctivas. Los criterios establecidos deben utilizarse para determinar si el contenedor debe quedar de inmediato fuera de servicio; se considerarán como una norma de seguridad, no debiendo utilizarse como criterios de reparación o de conservación en servicio conforme a un ACEP o a un programa de exámenes periódicos en virtud del Convenio CSC.

2 MEDIDAS DE CONTROL

Los funcionarios autorizados deberían tener en cuenta los aspectos siguientes:

- .1 los contenedores que representen un riesgo manifiesto para la seguridad deberían someterse a control;
- .2 se considera que los contenedores cargados que presentan daños iguales o más graves que los mencionados con anterioridad entrañan peligro para las personas. El funcionario autorizado debería detener esos contenedores. No obstante, es posible que el funcionario autorizado permita el desplazamiento posterior del contenedor si éste puede trasladarse a su destino final sin que haya que izarlo desde el medio de transporte en el que se encuentre;
- .3 también se considera que los contenedores vacíos con daños equivalentes o superiores a los criterios establecidos a continuación pueden constituir un peligro para las personas. Por regla general, los contenedores vacíos que haya que reparar se llevan a una estación de contenedores elegida por el propietario, siempre que se puedan trasladar de forma segura, lo que puede representar un traslado nacional o internacional. Todo contenedor que presente daños y que vaya a ser trasladado debería manipularse y transportarse teniendo debidamente en cuenta sus defectos estructurales;
- .4 cuando un contenedor se someta a control, los funcionarios autorizados deberían notificarlo al propietario, arrendatario y/o depositario del contenedor;

- .5 las disposiciones que figuran en el presente anexo no son exhaustivas para todos los tipos de contenedores ni para todos los defectos o combinaciones de defectos posibles;
- .6 los daños sufridos por un contenedor pueden parecer graves sin que por eso representen un riesgo manifiesto para la seguridad. Ciertos daños, como por ejemplo la presencia de agujeros, pueden hacer que el contenedor incumpla la normativa aduanera, aunque no revistan importancia para la estructura; y
- .7 los daños importantes pueden ser resultado de duros golpes que podrían estar causados por la manipulación indebida del contenedor o de otros contenedores, o por movimientos considerables de la carga dentro del contenedor. Por tanto, debería prestarse especial atención a las señales de daños recientes provocados por golpes.

3 FORMACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS AUTORIZADOS

La Parte Contratante que ejerce el control debería garantizar que los funcionarios autorizados encargados de llevar a cabo las evaluaciones y de aplicar las medidas de control reciban la formación necesaria para ello. Dicha formación debería comprender tanto enseñanza teórica como instrucción práctica.

4 COMPONENTES VULNERABLES DE LA ESTRUCTURA Y DEFINICIÓN DE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN CADA COMPONENTE

4.1 Los componentes de la estructura que figuran a continuación son vulnerables y deberán examinarse para descubrir si presentan defectos graves.

Componente vulnerable de la estructura	Defecto estructural grave
Largueros superiores	Deformación local de un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 45 mm de longitud. Nota: En algunos modelos de contenedores cisterna, los largueros superiores no son componentes estructurales significativos.
Largueros inferiores	Deformación local perpendicular a un larguero de más de 100 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 75 mm de longitud.
Vigas superiores	Deformación local de una viga superior de más de 80 mm, o grietas o rasgaduras de más de 80 mm de longitud.
Vigas inferiores	Deformación local de una viga inferior de más de 100 mm, o grietas o rasgaduras de más de 100 mm de longitud.
Postes de esquina	Deformación local de un poste de más de 50 mm, o rasgaduras o grietas de más de 50 mm de longitud.

Componente vulnerable de la estructura	Defecto estructural grave
Piezas de esquina e intermedias (cantonerías)	Faltan piezas de esquina, toda grieta o rasgadura en las piezas, toda deformación en las piezas que impida su acoplamiento perfecto a las piezas de trinca o de elevación, toda deformación en las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, toda abertura de una anchura superior a 66 mm, toda abertura de una longitud superior a 127 mm, toda reducción del espesor de la placa de la abertura superior que haga que dicho espesor se reduzca a menos de 23 mm o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de 50 mm de longitud.
Estructura inferior	Faltan dos o más travesaños adyacentes, o están separados de los largueros inferiores. Falta un veinte por ciento (20 %) o más del número total de travesaños, o están separados. Nota: Si se permite proseguir el transporte, es sumamente importante que se impida la caída de travesaños sueltos durante el transporte.
Engranajes de las barras de cierre	No funciona uno o más de los engranajes de las barras de cierre interiores. Nota: Algunos contenedores están proyectados y aprobados (tal como queda registrado en la placa CSC) para funcionar con una puerta abierta o sin puerta.

4.2 El efecto de dos o más fallos en el mismo componente vulnerable de la estructura puede ser tan grave o más que el efecto de un solo fallo indicado en el cuadro anterior, aunque cada uno de los fallos por separado sea menos grave que los fallos indicados en el cuadro. En estos casos, el funcionario autorizado podrá detener el contenedor y solicitar más orientación a este respecto a la Parte Contratante.

4.3 En el caso de los contenedores cisterna, también debería examinarse el mecanismo de sujeción del depósito al armazón del contenedor y los elementos de servicio, a fin de detectar defectos estructurales graves fácilmente visibles que puedan equipararse a los indicados en el cuadro. Si se detectan tales defectos en cualquiera de estos componentes, el funcionario autorizado debería detener el contenedor.

4.4 En el caso de los contenedores plataforma con armazones del extremo desmontables, el mecanismo de montaje del armazón del extremo y los ejes de bisagra sobre los cuales gira el armazón del extremo también son estructuras vulnerables que deberían inspeccionarse a fin de detectar daños."

ANEXO 5

RESOLUCIÓN MSC.311(88) (adoptada el 3 de diciembre de 2010)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.98(73), mediante la cual adoptó el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (en adelante denominado "el Código SSCI"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo VIII b) y la regla II-2/3.22 del Convenio, relativos al procedimiento para enmendar el Código SSCI,

HABIENDO EXAMINADO, en su 88º periodo de sesiones, las enmiendas al Código SSCI propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2012, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2012, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI)

El capítulo 9 actual se sustituye por el siguiente:

"Capítulo 9 Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios prescritos en el capítulo II-2 del Convenio. Salvo disposición expresa en otro sentido, las prescripciones del presente capítulo se aplicarán a los buques construidos el 1 de julio de 2012 o posteriormente.

1.2 Definiciones

1.2.1 *Sección*: conjunto de detectores de incendios y avisadores de accionamiento manual que producen una señal en el indicador o indicadores.

1.2.2 *Capacidad de localización de sección*: sistema con la capacidad de localizar la sección en la que se ha activado un detector o avisador de accionamiento manual.

1.2.3 *Identificable individualmente*: sistema con la capacidad de identificar el emplazamiento exacto y el tipo de detector o de avisador de accionamiento manual que se haya activado, así como de distinguir la señal de ese dispositivo respecto de las otras.

2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

2.1 Prescripciones generales

2.1.1 Cuando se haya prescrito un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios provisto de avisadores de accionamiento manual, dicho sistema estará en condiciones de funcionar inmediatamente en cualquier momento (esto no requiere un cuadro de control auxiliar). Independientemente de ello, se podrá desconectar en determinados espacios, por ejemplo, en los talleres durante el trabajo en caliente y en los espacios de carga rodada durante la carga y descarga. Los medios para desconectar los detectores se proyectarán de modo que el sistema vuelva automáticamente a su posición normal de detección tras un periodo de tiempo predeterminado que sea adecuado para la operación en cuestión. El espacio dispondrá de dotación o de una patrulla de incendios cuando los detectores prescritos en la regla se hayan desconectado. Los detectores de todos los demás espacios permanecerán en funcionamiento.

2.1.2 El sistema de detección de incendios estará proyectado para:

- .1 controlar y vigilar las señales de entrada de todos los detectores de incendios y de humo conectados y todos los avisadores de accionamiento manual;
- .2 proporcionar señales de salida al puente de navegación, el puesto central de control con dotación permanente o el centro de seguridad a bordo para avisar a la tripulación en caso de incendio y de avería;
- .3 vigilar las fuentes de energía y los circuitos eléctricos necesarios para que funcione el sistema a fin de detectar pérdidas de energía o averías; y
- .4 el sistema podrá disponer de señales de salida a otros sistemas de seguridad contra incendios, incluidos:
 - .1 los sistemas de radiobúsqueda, alarma contra incendios o altavoces;
 - .2 los dispositivos de parada de los ventiladores;
 - .3 las puertas contra incendios;
 - .4 las válvulas de mariposa contra incendios;
 - .5 los sistemas de rociadores;
 - .6 los sistemas de extracción de humo;
 - .7 los sistemas de alumbrado a baja altura;
 - .8 los sistemas fijos de extinción de incendios de aplicación local;
 - .9 los sistema de televisión en circuito cerrado; y
 - .10 otros sistemas de seguridad contra incendios.

2.1.3 El sistema de detección de incendios podrá estar conectado a un sistema de gestión de decisiones a condición de que:

- .1 esté demostrado que el sistema de gestión de decisiones es compatible con el sistema de detección de incendios;
- .2 el sistema de gestión de decisiones pueda desconectarse sin perder ninguna de las funciones estipuladas en el presente capítulo para el sistema de detección de incendios; y
- .3 todo funcionamiento defectuoso del equipo dotado de interfaz y conectado no se extienda en ningún caso al sistema de detección de incendios.

2.1.4 Habrá conectados detectores y avisadores manuales a secciones especializadas del sistema de detección de incendios. Podrán permitirse otras funciones de seguridad contra incendios, como señales de alarma de las válvulas de los rociadores, si se encuentran en secciones separadas.

2.1.5 El sistema y el equipo estarán proyectados de modo que resistan las variaciones de tensión y corrientes transitorias, los cambios de temperatura ambiente, las vibraciones, la humedad, los choques, los golpes y la corrosión que normalmente se dan a bordo de los buques. Todo el equipo eléctrico y electrónico en el puente o en sus proximidades se someterá a prueba para la compatibilidad electromagnética, teniendo en cuenta las recomendaciones elaboradas por la Organización*.

2.1.6 Los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios dotados de detectores de incendios identificables individualmente estarán dispuestos de modo que:

- .1 se provean medios que garanticen que cualquier avería (por ejemplo, un fallo de energía, un cortocircuito, una puesta a tierra, etc.) que ocurra en una sección no impida la identificación individual continua de los detectores conectados en dicha sección;
- .2 dispongan de todos los medios necesarios que permitan restablecer la configuración inicial del sistema en caso de fallo (por ejemplo eléctrico, electrónico, informático, etc.);
- .3 la primera alarma contra incendios que se produzca no impida que otro detector inicie nuevas alarmas contra incendios; y
- .4 una sección no atravesase dos veces un mismo espacio. Cuando ello no sea posible (por ejemplo, en espacios públicos de grandes dimensiones), la parte de la sección que tenga que atravesar por segunda vez un espacio estará instalada a la mayor distancia posible de las demás partes de la misma sección.

2.1.7 En los buques de pasaje, el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios será capaz de identificar individualmente por telemando cada detector y avisador de accionamiento manual. Los detectores de incendios instalados en los camarotes de los buques de pasaje, al activarse, deberán poder emitir o hacer que se emita una alarma acústica dentro del espacio en el que estén situados. En los buques de carga y en los balcones de los camarotes de los buques de pasaje, el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios tendrá, como mínimo, capacidad de localización de sección.

2.2 Fuentes de suministro de energía

2.2.1 El equipo eléctrico que se utilice para hacer funcionar el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios tendrá al menos dos fuentes de suministro de energía, una de las cuales será una fuente de energía de emergencia. Para el suministro de energía habrá alimentadores distintos, destinados exclusivamente a ese fin. Estos alimentadores llegarán hasta un conmutador inversor automático situado en el cuadro de control correspondiente al sistema de detección o

* Véanse las Prescripciones generales sobre compatibilidad electromagnética de todo el equipo eléctrico y electrónico del buque, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.813(19).

junto al mismo. El alimentador principal (respectivamente, de emergencia) irá desde el cuadro de distribución principal (respectivamente, de emergencia) al conmutador inversor sin pasar por ningún otro cuadro de distribución.

2.2.2 Habrá un suministro de energía suficiente para que el sistema funcione de manera continua con todos los detectores activados, pero no más de 100 si el total es superior a esa cifra.

2.2.3 La fuente de energía de emergencia especificada en 2.2.1 será suficiente para mantener en funcionamiento el sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios durante los periodos exigidos en las reglas II-1/42 y 43 del Convenio y, al final de ese periodo, garantizará que todas las señales de alarma contra incendios conectadas, visuales y acústicas, funcionen durante 30 min. como mínimo.

2.3 Prescripciones relativas a los componentes

2.3.1 Detectores

2.3.1.1 Los detectores entrarán en acción por efecto del calor, el humo u otros productos de la combustión, las llamas o cualquier combinación de estos factores. Los detectores accionados por otros factores que indiquen un comienzo de incendio podrán ser tomados en consideración por la Administración, a condición de que no sean menos sensibles que aquéllos.

2.3.1.2 Se certificará que los detectores de humo prescritos para todas las escaleras, corredores y vías de evacuación de los espacios de alojamiento comienzan a funcionar antes de que la densidad del humo exceda del 12,5 % de oscurecimiento por metro, pero no hasta que haya excedido del 2 %, al someterse a ensayo de conformidad con las normas EN 54:2001 e IEC 60092-505:2001. Se podrán utilizar otras normas de ensayo que determine la Administración. Los detectores de humo que se instalen en otros espacios funcionarán dentro de unos límites de sensibilidad que sean satisfactorios a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la necesidad de evitar tanto la insensibilidad como la sensibilidad excesiva de los detectores.

2.3.1.3 Se certificará que los detectores de calor comienzan a funcionar antes de que la temperatura exceda de 78 °C, pero no hasta que haya excedido de 54 °C, cuando la temperatura se eleve a esos límites a razón de menos de 1 °C por minuto al someterse a ensayo de conformidad con las normas EN 54:2001 e IEC 60092-505:2001. Se podrán utilizar otras normas de ensayo que determine la Administración. A regímenes superiores de elevación de la temperatura, el detector de calor funcionará dentro de los límites de temperatura que sean satisfactorios a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la necesidad de evitar tanto la insensibilidad como la sensibilidad excesiva de los detectores.

2.3.1.4 En los espacios de secado y análogos cuya temperatura ambiente sea normalmente alta, la temperatura de funcionamiento de los detectores de calor podrá ser de hasta 130 °C, y de hasta 140 °C en las saunas.

2.3.1.5 Los detectores de llama se someterán a ensayo de conformidad con las normas EN 54-10:2001 e IEC 60092-505:2001. Se podrán utilizar otras normas de ensayo que determine la Administración.

2.3.1.6 Todos los detectores serán de un tipo tal que se pueda comprobar su correcto funcionamiento y dejarlos de nuevo en su posición normal de detección sin cambiar ningún componente.

2.3.1.7 Los sistemas fijos de extinción de incendios y de alarma contra incendios para los balcones de los camarotes serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*.

2.3.1.8 Los detectores instalados en zonas peligrosas se someterán a ensayo y aprobarán para dicho servicio. No es necesario que los detectores exigidos por la regla II-2/20.4 del Convenio y que estén instalados en espacios que cumplen lo dispuesto en la regla II-2/20.3.2.2 sean adecuados para zonas peligrosas. Los detectores instalados en los espacios en que se transporten mercancías peligrosas que, de conformidad con lo dispuesto en el cuadro 19.3 de la regla II-2/19 del Convenio, tengan que cumplir las disposiciones de la regla II-2/19.3.2, serán adecuados para las zonas potencialmente peligrosas.

2.3.2 Cuadro de control

El cuadro de control del sistema de detección de incendios se someterá a ensayo de conformidad con las normas EN 54-2:1997, EN 54-4:1997 e IEC 60092-504:2001. Se podrán utilizar otras normas que determine la Administración.

2.3.3 Cables

Los cables utilizados en los circuitos eléctricos serán pirorretardantes de conformidad con la norma IEC 60332-1. En los buques de pasaje, los cables que pasen por otras zonas verticales principales a las que den servicio y los cables de los cuadros de control de un puesto de control de incendios serán piroresistentes de conformidad con la norma IEC 60331, a menos que estén duplicados y bien separados.

2.4 Prescripciones relativas a la instalación

2.4.1 Secciones

2.4.1.1 Los detectores y los avisadores de accionamiento manual estarán agrupados por secciones.

2.4.1.2 Una sección de detectores de incendios que dé servicio a un puesto de control, un espacio de servicio o un espacio de alojamiento no comprenderá un espacio de máquinas de categoría A ni un espacio de carga rodada. Una sección de detectores de incendios que incluya un espacio de carga rodada no contendrá un espacio de máquinas de categoría A. En los sistemas fijos de detección de incendios provistos de detectores identificables individualmente y por telemando, una sección que abarque detectores de incendios en espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control no contendrá detectores de incendios en los espacios de máquinas de categoría A o en los espacios de carga rodada.

*

Véanse las Directrices para la aprobación de los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios para los balcones de camarotes (MSC.1/Circ.1242).

2.4.1.3 Cuando el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios no cuente con medios de identificación individual por telemando de cada detector, no se autorizará normalmente que ninguna sección que dé servicio a más de una cubierta esté instalada en espacios de alojamiento o de servicio ni en puestos de control, salvo cuando dicha sección comprenda una escalera cerrada. A fin de evitar retrasos en la identificación del foco del incendio, el número de espacios cerrados que comprenda cada sección estará limitado según determine la Administración. Si el sistema está provisto de detectores de incendio identificables individualmente y por telemando, las secciones podrán abarcar varias cubiertas y dar servicio a cualquier número de espacios cerrados.

2.4.1.4 En los buques de pasaje, ninguna sección de detectores y avisadores de accionamiento manual estará instalada en más de una zona vertical principal, salvo en los balcones de los camarotes.

2.4.2 Disposición de los detectores

2.4.2.1 Los detectores estarán situados de modo que funcionen con una eficacia óptima. Se evitará colocarlos próximos a baos o conductos de ventilación o en otros puntos en que la circulación del aire pueda influir desfavorablemente en su eficacia o donde estén expuestos a recibir golpes o a sufrir daños. Los detectores se colocarán en el techo a una distancia mínima de 0,5 metros de los mamparos, salvo en pasillos, taquillas y escaleras.

2.4.2.2 La separación máxima entre detectores será la indicada en el siguiente cuadro:

Cuadro 9.1: Separación entre detectores

Tipo de detector	Superficie máxima de piso por detector (m ²)	Distancia máxima entre centros (metros)	Distancia máxima respecto de los mamparos (metros)
Calor	37	9	4,5
Humo	74	11	5,5

La Administración podrá prescribir o autorizar separaciones distintas si están basadas en datos de pruebas que determinen las características de los detectores. Los detectores situados debajo de cubiertas de transbordo rodado movibles serán conformes a lo anterior.

2.4.2.3 Los detectores de las escaleras se colocarán como mínimo en el nivel superior de las mismas y en niveles alternos.

2.4.2.4 Cuando se instalen detectores de incendios en congeladores, secaderos, saunas, partes de las cocinas que se utilicen para calentar alimentos, lavanderías y otros espacios donde se generen vapor y gases, se podrán utilizar detectores de calor.

2.4.2.5 Cuando se requiera un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/7.5 del Convenio, los espacios con un riesgo de incendio escaso o nulo no necesitan estar equipados con detectores. Dichos espacios incluyen los espacios vacíos en los que no se almacenen materiales combustibles, los baños privados, los baños públicos, los espacios de almacenamiento del agente extintor de incendios, los pañoles de

artículos de limpieza (en los que no se almacenen líquidos inflamables), los espacios de la cubierta expuesta y las zonas protegidas del paseo de cubierta con un riesgo de incendio escaso o nulo y que están ventilados naturalmente mediante aberturas permanentes.

2.4.3 Disposición de los cables

2.4.3.1 Los cables eléctricos que formen parte del sistema estarán tendidos de modo que no atraviesen cocinas, espacios de máquinas de categoría A ni otros espacios cerrados que presenten un elevado riesgo de incendio, salvo cuando sea necesario disponer en ellos de medios de detección de incendios o de alarma contra incendios o efectuar conexiones con la fuente de energía apropiada.

2.4.3.2 Una sección identificable individualmente se dispondrá de modo que no pueda resultar dañada por un incendio en más de un punto.

2.5 Prescripciones relativas al control del sistema

2.5.1 Señales de incendio visuales y acústicas*

2.5.1.1 La activación de uno cualquiera de los detectores o avisadores de accionamiento manual iniciará una señal de alarma de detección de incendios visual y acústica en el cuadro de control y en los indicadores. Si las señales no han sido aceptadas al cabo de 2 min, sonará automáticamente una señal acústica de alarma contra incendios en todos los espacios de alojamiento y de servicio de la tripulación, puestos de control y espacios de máquinas de categoría A. No es necesario que este sistema de alarma sonora sea parte integrante del sistema de detección.

2.5.1.2 En los buques de pasaje, el cuadro de control estará situado en el centro de seguridad a bordo. En los buques de carga el cuadro de control estará situado en el puente de navegación o en el puesto de control de incendios.

2.5.1.3 En los buques de pasaje, se colocará en el puente de navegación un indicador que sea capaz de identificar individualmente cada detector o avisador de accionamiento manual que haya entrado en funcionamiento. En los buques de carga, se colocará un indicador en el puente de navegación si el cuadro de control se encuentra en el puesto de control de incendios. En los buques de carga y en los balcones de los camarotes de pasajeros, el indicador deberá señalar, como mínimo, la sección en la que se ha activado un detector o se ha accionado un avisador de accionamiento manual.

2.5.1.4 En cada indicador, o junto a él, habrá información clara que indique los espacios protegidos y el emplazamiento de las secciones.

2.5.1.5 Las fuentes de energía y los circuitos eléctricos necesarios para que funcione el sistema estarán sometidos a vigilancia a fin de detectar pérdidas de energía o averías, incluidas las siguientes:

- .1 una avería con pérdida de energía por apertura o interrupción, como consecuencia de un cable roto;

* Véase el Código de alertas e indicadores, 2009, adoptado por la Organización mediante la resolución A.1021(26).

- .2 una avería por puesta a tierra, como consecuencia del contacto de un conductor de cableado con un componente de metal; y
- .3 una avería cable-cable, como consecuencia del contacto entre dos o más conductores de cableado.

Si se produce una avería, en el cuadro de control se iniciará una señal visual y acústica de avería, distinta de la señal de incendio.

2.5.1.6 El cuadro de control dispondrá de medios para aceptar manualmente todas las señales de avería y de alarma. El resonador de la alarma acústica en el cuadro de control y en los indicadores podrá silenciarse manualmente. En el cuadro de control se distinguirá claramente entre las situaciones siguientes: normal, de alarma, de alarma aceptada, de avería y de alarma silenciada.

2.5.1.7 El sistema estará dispuesto de modo que vuelva automáticamente a su estado de funcionamiento normal una vez que se haya superado la situación de avería o alarma.

2.5.1.8 Cuando se requiera que el sistema active una alarma acústica local en los camarotes donde están situados los detectores, no se permitirá disponer de un medio para silenciar las alarmas acústicas locales desde el cuadro de control.

2.5.1.9 En general, el nivel de presión acústica de las alarmas acústicas en el lugar donde se duerme en el camarote y a un metro de la fuente de emisión será como mínimo de 75 dB(A) y de 10 dB(A) por encima del nivel de ruido ambiente existente con el equipo funcionando normalmente y el buque navegando en condiciones meteorológicas moderadas. El nivel de presión acústica quedará en la banda de tercio de octava con respecto a la frecuencia fundamental. Las señales de alarma acústica no excederán de 120 dB(A).

2.5.2 Pruebas

Se facilitarán instrucciones adecuadas y componentes de respeto para las pruebas y las operaciones de mantenimiento. Los detectores se someterán a ensayos periódicos utilizando equipo adecuado para los tipos de incendio para los que estén proyectados. Los buques que dispongan de sistemas de autodiagnóstico con un régimen de limpieza para las zonas en las que sea probable que los cabezales se contaminen podrán llevar a cabo ensayos de conformidad con las prescripciones de la Administración."

ANEXO 6

RESOLUCIÓN MSC.312(88) (adoptada el 2 de diciembre de 2010)

DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ACCESO DE POLIZONES Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

HABIENDO EXAMINADO el propósito general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada (Convenio FAL), y, en especial, el artículo III del mismo,

RECORDANDO las disposiciones de la resolución A.1027(26): Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20)),

RECORDANDO TAMBIÉN que el Convenio internacional sobre el polizonaje, 1957, mediante el que se intentó establecer un régimen aceptable internacionalmente para abordar los casos de polizonaje, todavía no ha entrado en vigor,

RECORDANDO ASIMISMO que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII 2) a) del Convenio de Facilitación, el Comité de Facilitación adoptó, en su 29º periodo de sesiones, la resolución FAL.7(29): Enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, a fin de introducir en el Anexo un nuevo capítulo 4 relativo a los polizones, que establecía normas y prácticas recomendadas para las cuestiones de polizonaje (las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación) y que entró en vigor el 1 de mayo de 2003,

RECORDANDO ADEMÁS que, a los efectos de la presente resolución, se define como polizón a la persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario, del capitán o de cualquier otra persona responsable, o a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, o en la carga mientras se desembarca en el puerto de llegada, y que el capitán notifica como tal polizón a las autoridades pertinentes,

OBSERVANDO con preocupación el número de sucesos relacionados con el polizonaje, la posibilidad consiguiente de que se dificulte el tráfico marítimo, el impacto de tales sucesos en la seguridad y protección de las operaciones del buque, así como los riesgos considerables para los polizones, inclusive el de perder la vida,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la Asamblea adoptó, en su vigésimo periodo de sesiones ordinario, la resolución A.871(20): Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (las Directrices),

RECORDANDO que en la resolución A.1027(26) se manifestó el convencimiento de la necesidad de armonizar, en la medida que sea posible y recomendable, las Directrices con las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación, de revisarlas de modo que reflejen las novedades en el marco de los esfuerzos realizados para prevenir el polizonaje, y de proporcionar orientaciones y recomendaciones, teniendo en cuenta las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación, acerca de las medidas que los buques pueden implantar para prevenir los casos de polizonaje,

RECONOCIENDO que la revisión de las Directrices debe hacerse de modo que no constituya una duplicación de las disposiciones existentes de las medidas especiales para incrementar la protección marítima que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, y en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), sino que las complemente y amplíe, en el contexto de la prevención de los casos de polizonaje,

RECORDANDO que una de las prescripciones funcionales del Código PBIP es la prevención de todo tipo de acceso no autorizado a los buques, las instalaciones portuarias y las zonas restringidas, y que en las evaluaciones de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias se deberían tener en cuenta todo tipo de posibles amenazas, incluida la presencia de polizones,

TENIENDO EN CUENTA que algunos polizones pueden ser personas en busca de asilo o refugiados, lo que les daría derecho a que se les aplicasen los procedimientos pertinentes recogidos en los instrumentos internacionales y legislaciones nacionales,

CONSCIENTE de que tanto los capitanes de buques como las compañías navieras, los propietarios y los armadores continúan enfrentándose a graves dificultades cuando han de desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes,

ESTANDO DE ACUERDO en que las presentes orientaciones no deberían entenderse en modo alguno como que se tolera o fomenta el polizonaje u otras migraciones ilegales, y que estas no deberían socavar los esfuerzos para combatir los problemas de índole distinta relativos al tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

OBSERVANDO que varios Estados Miembros, que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación:

- a) han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de Facilitación (en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación), que o bien juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o que hay diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o
- b) aún no han notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la existencia en paralelo de las Directrices y las disposiciones sobre polizonaje del Convenio de Facilitación ha planteado cuestiones relativas a los procedimientos que han de observar los Estados Miembros que también son Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación para resolver los casos de polizonaje, en particular los mencionados anteriormente,

ESTIMANDO que el mejor modo de solucionar actualmente los casos de polizonaje es mediante la cooperación estrecha entre todas las autoridades y personas interesadas,

ESTIMANDO ADEMÁS que en circunstancias normales, mediante esa cooperación, los polizones deberían ser, tan pronto como sea posible, desembarcados y devueltos a su país de nacionalidad/ciudadanía o al puerto de embarco, o a cualquier otro país que esté dispuesto a aceptarlos,

RECONOCIENDO que los casos de polizonaje deberían resolverse humanitariamente por todas las partes interesadas, las cuales deben otorgar la debida importancia a la seguridad operacional del buque y a la seguridad de la tripulación,

INSTANDO AL MISMO TIEMPO a las autoridades nacionales, las autoridades portuarias, los propietarios y los capitanes de buques a que adopten todas las medidas de precaución razonables a fin de evitar que los polizones puedan acceder a los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1027(26), adoptada por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones ordinario, en la que la Asamblea, entre otras cosas, autorizó al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima a que adopten conjuntamente las enmiendas a las Directrices que sean necesarias como resultado de la revisión antedicha y a que las divulguen por los medios adecuados,

HABIENDO EXAMINADO la labor realizada por el Comité de Facilitación, en su 36º periodo de sesiones,

TOMANDO NOTA de que está previsto que el Comité de Facilitación adopte, en su 37º periodo de sesiones, una resolución titulada Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, mediante la que adoptará enmiendas idénticas a las Directrices,

1. ADOPTA las Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, cuyo texto que constituye el anexo de la presente resolución;

2. ACUERDA que, de conformidad con la resolución A.1027(26), las disposiciones de la presente resolución se consideren únicamente pertinentes en el caso de:

- a) Los Estados Miembros que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación;
- b) Los Estados Miembros que sean Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación y que:
 - i) hayan notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 1) del Convenio de Facilitación (en relación con las normas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación), que o bien juzgan imposible cumplir las normas mencionadas, o que hay diferencias entre sus propias prácticas y dichas normas; o

- ii) aún no hayan notificado al Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII 3) del Convenio de Facilitación, que han adaptado en la medida de lo posible sus trámites, requisitos documentales y procedimientos a las prácticas recomendadas especificadas en el capítulo 4 del Anexo del Convenio de Facilitación;
- 3. INSTA a los Gobiernos a que implanten en sus políticas y prácticas nacionales los procedimientos enmendados recomendados en las directrices adjuntas a partir del 1 de octubre de 2011;
- 4. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que traten los casos de polizonaje en un espíritu de cooperación con las otras partes interesadas, teniendo en cuenta la asignación de responsabilidades establecida en las directrices adjuntas;
- 5. INVITA a las compañías navieras, propietarios y armadores de buques y otras partes interesadas a que asuman las responsabilidades pertinentes establecidas en las directrices adjuntas y a que proporcionen orientación a sus capitanes y tripulaciones sobre sus respectivas responsabilidades en los casos de polizonaje;
- 5. INVITA a los Gobiernos a que, en colaboración con el sector, elaboren estrategias globales para mejorar el control de los accesos e impedir que polizonos potenciales logren introducirse en los buques;
- 7. ACUERDA que el Comité de Seguridad Marítima debería seguir vigilando la eficacia de las directrices adjuntas basándose en la información que faciliten los Gobiernos y el sector, las mantenga sometidas a examen y adopte cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos;
- 8. PIDE a la Asamblea que refrende también las medidas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima y por el Comité de Facilitación.

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA PREVENCIÓN DE LOS CASOS DE POLIZONAJE Y LA ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA TRATAR DE RESOLVER CON ÉXITO LOS CASOS DE POLIZONAJE

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Los capitanes, propietarios de buques, autoridades públicas, autoridades portuarias y otras partes interesadas, incluidas las que presten servicios de seguridad en tierra, son responsables de colaborar lo más estrechamente posible para:

- .1 prevenir los casos de polizonaje; y
- .2 resolver de forma expeditiva los casos de polizonaje y garantizar la pronta devolución o repatriación del polizón. Deberán adoptarse todas las medidas apropiadas para evitar situaciones en las que los polizones tienen que permanecer a bordo del buque indefinidamente.

1.2 No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas de seguridad a bordo y en el puerto, hay que reconocer que se seguirán dando casos en que los polizones logran introducirse en los buques, ya sea ocultos en la carga o embarcando subrepticiamente.

1.3 La resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos Estados que pueden verse implicados: el Estado de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el Estado de la nacionalidad/ciudadanía o permiso de residencia aparente, alegado o real del polizón y los Estados de tránsito durante la repatriación.

2 DEFINICIONES

A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

- .1 *Autoridades públicas*: organismos o funcionarios de un Estado encargados de aplicar o hacer cumplir las leyes y reglamentos de dicho Estado relacionados con cualquier aspecto de las normas y prácticas recomendadas que contiene el presente anexo.
- .2 *Medidas de protección*: medidas elaboradas y aplicadas con arreglo a acuerdos internacionales para mejorar tanto la protección a bordo de los buques y en las zonas e instalaciones portuarias como la de las mercancías objeto de comercio internacional, a fin de detectar y prevenir cualquier acto ilícito¹.
- .3 *Polizón*: persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a

¹ Véanse el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado, el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), enmendado, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA 1988) y el Protocolo de 2005 relativo al mismo (Protocolo SUA 2005).

bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán notifica como tal polizón a las autoridades pertinentes.

- .4 *Polizón frustrado*: persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto.
- .5 *Propietario del buque*: el propietario o el armador de un buque, ya se trate de una persona física o jurídica, y toda persona que actúe en nombre de ellos.
- .6 *Puerto*: Todo puerto, terminal, terminal mar adentro, astillero de buques o de reparaciones o rada normalmente utilizados para la carga, descarga, reparación y fondeo de buques, o todo otro lugar en el que un buque puede hacer escala.

3 PRINCIPIOS BÁSICOS

La experiencia adquirida hasta la fecha hace pensar que la aplicación de los siguientes principios básicos resulta útil para prevenir casos de polizonaje y contribuye a resolver con agilidad los casos de polizonaje:

- .1 Los casos de polizonaje deberían abordarse de acuerdo con principios humanitarios y prestando siempre la debida atención a la seguridad y protección de las operaciones del buque y a la seguridad y el bienestar del polizón.
- .2 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes deberían cooperar en la mayor medida posible para prevenir casos de polizonaje.
- .3 Los propietarios de buques, los capitanes, las autoridades públicas y las autoridades portuarias deberían tomar medidas de seguridad que impidan, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo los posibles polizones o, en su defecto, que permitan descubrirlos antes de que el buque salga del puerto o, en última instancia, antes de que llegue al próximo puerto de escala.
- .4 Los registros apropiados y frecuentes en el momento oportuno contribuyen a reducir al mínimo el riesgo de que se den casos de polizonaje y que también puede salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto, por ejemplo, en un lugar que con posterioridad vaya a ser sellado o tratado químicamente.
- .5 Las autoridades públicas, las autoridades portuarias, los propietarios de buques y sus representantes y los capitanes deberían cooperar en la mayor medida posible para prevenir y resolver rápidamente los casos de polizonaje y garantizar que la devolución o repatriación del polizón se cumpla prontamente. Se adoptarán todas las medidas oportunas para evitar situaciones en las que los polizones deban permanecer indefinidamente a bordo de un buque.

- .6 Los polizones que llegan o entran a un Estado sin la documentación exigida lo hacen, por lo general, ilegalmente. Las decisiones sobre el modo de abordar tales situaciones corresponden a los Estados en los que se registra dicha llegada o entrada.
- .7 Los polizones que buscan asilo deberían ser tratados de conformidad con los principios de protección internacionales establecidos en los instrumentos internacionales, por ejemplo, las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y en el Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967, así como en la legislación nacional pertinente².
- .8 Debería hacerse todo lo posible para evitar situaciones en las que un polizón deba ser detenido indefinidamente a bordo de un buque. A este respecto, los Estados deberían cooperar con el propietario del buque para disponer el desembarco del polizón en un Estado adecuado.
- .9 Los Estados deberían aceptar el regreso de los polizones que tengan la nacionalidad plena o la ciudadanía de ese Estado o el derecho de residir en dicho Estado.
- .10 Cuando no se pueda determinar la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, el Estado rector del puerto de embarco inicial de un polizón debería aceptar el regreso del mismo para examinar su situación a la espera de una decisión definitiva sobre el caso.

4 MEDIDAS PREVENTIVAS

4.1 Autoridades portuarias/de terminales

4.1.1 Los Estados y los propietarios, operadores y autoridades de puertos y terminales deberían garantizar que todos sus puertos estén dotados de la infraestructura y los procedimientos operacionales y de seguridad necesarios para evitar que tengan acceso a las instalaciones portuarias y a los buques las personas que intenten embarcarse clandestinamente a bordo de los mismos, teniendo en cuenta, al elaborar estos procedimientos, el tamaño del puerto y el tipo de carga transportada desde éste. Esta labor se efectuará en estrecha colaboración con las autoridades públicas competentes, los propietarios de buques y las entidades pertinentes en tierra, para prevenir los casos de polizonaje en los puertos en cuestión.

4.1.2 Las disposiciones operacionales y/o los planes de seguridad deberán referirse, entre otras cosas, y según el caso, a las siguientes cuestiones:

- .1 el patrullaje periódico de las zonas portuarias;
- .2 la provisión de instalaciones especiales para el almacenamiento de la carga fácilmente expuesta al acceso de los polizones y vigilancia constante de las personas y las cargas que entran en esas instalaciones;

² Además, las autoridades públicas quizá deseen examinar las conclusiones no vinculantes del Comité Ejecutivo del ACNUR sobre la cuestión de los polizones que solicitan asilo (1988, N° 53 (XXXIX)).

- .3 la inspección de los almacenes y las zonas de almacenamiento de la carga;
- .4 la inspección de la carga cuando haya indicios claros de la presencia de polizones;
- .5 la cooperación entre las autoridades públicas, los propietarios de buques, los capitanes y las entidades costeras pertinentes en el establecimiento de disposiciones operacionales;
- .6 la cooperación entre las autoridades portuarias y otras autoridades competentes (por ejemplo, autoridades policiales, aduaneras o de inmigración) para evitar el tráfico de personas;
- .7 la firma y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra que operen en puertos nacionales para garantizar que solo el personal autorizado por estas entidades interviene en las operaciones de estiba/desestiba y de carga/descarga de los buques y en otras operaciones relacionadas con la permanencia de los buques en los puertos;
- .8 la firma y el cumplimiento de acuerdos con los estibadores y otras entidades en tierra para garantizar que se puede demostrar fácilmente la identidad del personal que tiene acceso al buque y que se dispone de una lista de los nombres de las personas con más probabilidad de tener que subir a bordo en el marco de sus obligaciones; y
- .9 la colaboración de los estibadores y otras personas que trabajen en la zona portuaria para que notifiquen a las autoridades portuarias la presencia de toda persona que aparentemente no esté autorizada a hallarse en la zona portuaria.

4.2 Propietario/capitán del buque

4.2.1 Los propietarios de buques y los capitanes deberían asegurarse de que se hayan tomado medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo posibles polizones o, en su defecto, que permitan descubrirlos si es posible antes de que el buque salga del puerto o, en última instancia, antes de que llegue al próximo puerto de escala.

4.2.2 Al hacer escala o durante la permanencia del buque en un puerto donde exista riesgo de que se produzca el embarco de polizones, las medidas de seguridad comprenderán como mínimo las siguientes medidas preventivas:

- .1 todas las puertas, escotillas y medios de acceso a las bodegas o pañoles que no se utilicen durante la permanencia del buque en el puerto deberán cerrarse;
- .2 el número de puntos de acceso al buque deberá reducirse al mínimo y dichos puntos deberán estar suficientemente protegidos;
- .3 las partes del buque que dan al mar deberán estar debidamente protegidas;
- .4 se deberá mantener una guardia apropiada en cubierta;

- .5 siempre que sea posible, los miembros de la tripulación, u otras personas, si así se conviene con el capitán, vigilarán los embarcos y desembarcos;
- .6 se deberá disponer en todo momento de medios de comunicación adecuados; y
- .7 durante la noche se deberá mantener una iluminación adecuada tanto dentro como fuera del casco.

4.2.3 Antes de salir de un puerto donde exista riesgo de embarco de polizones, el buque debería someterse a una inspección minuciosa, de conformidad con un plan o programa específico, que dé prioridad a los lugares donde los polizones podrían ocultarse. No se deberían utilizar métodos de búsqueda que puedan causar daño a los polizones ocultos.

4.2.4 No se debería realizar ninguna fumigación o precinto hasta que se haya efectuado una inspección minuciosa de las zonas que se deban fumigar o precintar, a fin de garantizar que no hay polizones en dichas zonas.

5 RESPONSABILIDADES EN CUANTO A LA SOLUCIÓN DE CASOS DE POLIZONAJE

5.1 Interrogatorio por el capitán y notificación

El capitán de todo buque que encuentre polizones a bordo tiene la responsabilidad de:

- .1 realizar todos los esfuerzos necesarios para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;
- .2 realizar todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia del polizón;
- .3 elaborar una declaración que contenga toda la información disponible relativa al polizón, para su presentación a las autoridades competentes (por ejemplo, las autoridades públicas del puerto de embarco, el Estado de abanderamiento y cualquier puerto de escala posterior, si procede) y al propietario del buque. A tal efecto debería utilizarse el impreso de notificación que se adjunta en el apéndice, rellenándolo todo lo posible;
- .4 notificar la existencia de un polizón y todos los pormenores al propietario del buque y a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento, en el entendimiento de que, cuando un polizón se declare refugiado/refugiada, debería atribuirse a esta información carácter confidencial en la medida necesaria para salvaguardar la seguridad del polizón;
- .5 no apartarse de la travesía prevista para intentar el desembarco de un polizón que se haya descubierto a bordo una vez que el buque haya salido de las aguas territoriales del Estado en el que haya embarcado el polizón, a menos que las autoridades públicas del Estado al que vaya a desviarse el buque haya dado permiso para que desembarque o se haya organizado, la repatriación en otro lugar, contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco, o a menos que haya razones imperiosas de seguridad, protección, salud o clemencia;

- .6 asegurarse de que el polizón se presenta a las autoridades pertinentes en el próximo puerto de escala, de conformidad con lo que éstas prescriban;
- .7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón hasta su desembarco, que incluyen ofrecerle suficiente aprovisionamiento, alojamiento, atención médica e instalaciones sanitarias;
- .8 asegurarse de que no se exija a los polizones que trabajen a bordo del buque, excepto en situaciones de emergencia o en relación con su alojamiento a bordo;
- .9 asegurarse de que los polizones reciben un trato humanitario, coherente con los principios básicos.

5.2 Propietario del buque

El propietario de todo buque que encuentre polizones a bordo tiene la responsabilidad de:

- .1 asegurarse de que se notifica la existencia de un polizón y se comunica toda la información sobre el caso a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;
- .2 dar cumplimiento a toda decisión adoptada por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco respecto del traslado del polizón; y
- .3 correr con los gastos incurridos en relación con la devolución, detención, cuidado y desembarco del polizón, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de los Estados que puedan verse implicados.

5.3 Estado rector del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje

El Estado rector del primer puerto de escala previsto con arreglo al plan del viaje después del descubrimiento de un polizón es responsable de:

- .1 aceptar al polizón a fin de examinar su situación conforme a las leyes nacionales de ese Estado y, si a juicio de la autoridad nacional, ello facilita las cosas, permitir que el propietario del buque, así como el corresponsal competente o designado del club P e I, tengan acceso al polizón;
- .2 examinar favorablemente la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, posiblemente a expensas del propietario del buque, si se considera necesario y con arreglo a la legislación nacional, cuando:
 - .1 el caso no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe, o
 - .2 el polizón disponga de documentos de viaje válidos para su regreso y las autoridades públicas tengan la seguridad de que se han adoptado o se adoptarán las medidas oportunas para la repatriación y se han cumplido todos los requisitos relativos al tránsito, o

- .3 otros factores dificulten el desembarco del polizón del buque a su llegada; dichos factores pueden incluir, entre otros, los casos en los que la presencia del polizón a bordo puede poner en peligro la seguridad y la protección operacionales del buque, la salud de la tripulación o del polizón;
- .3 hacer todos los esfuerzos que estén en su mano para identificar y establecer la nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia del polizón;
- .4 hacer todos los esfuerzos que estén en su mano para establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón y, cuando los documentos de un polizón no estén en regla, de ser posible y compatible con la legislación y las normas de seguridad nacionales, expedir una carta explicativa a la que se adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. Dicha carta, en la que se autorice la devolución del polizón por cualquier medio de transporte a su Estado de origen o al punto en que comenzó su viaje, según el caso, y se especifique cualquier otra condición impuesta por las autoridades, debería entregarse a la empresa de transporte que lleve de regreso al polizón y en ella se incluirá la información que requieran las autoridades en los puntos de tránsito o en el punto de desembarco;
- .5 proporcionar orientaciones, para la entrega del polizón en el puerto de embarco, el Estado de nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia o algún otro Estado al cual se le puedan dar legalmente instrucciones, en colaboración con el propietario del buque;
- .6 informar al propietario del buque en el que se haya descubierto al polizón de los gastos incurridos en su detención y devolución, si el propietario del buque debe asumir dichos gastos. Además, las autoridades públicas deberían mantener dichos gastos a un nivel mínimo, dentro de lo posible y de conformidad con su legislación nacional, si es el propietario quien debe sufragarlos, y deberían mantener también al mínimo el periodo durante el que los propietarios de buques son considerados responsables de sufragar los gastos de mantenimiento de los polizones por las autoridades públicas;
- .7 examinar la posibilidad de reducir los recargos que podrían imponerse de otro modo si los propietarios del buque cooperan con las autoridades encargadas de la supervisión de manera que estas juzguen satisfactorio en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones; o en los casos en que su capitán haya declarado debidamente la existencia de un polizón ante las autoridades competentes del puerto de llegada y haya demostrado que se adoptaron todas las medidas preventivas razonables para evitar el acceso del polizón al buque;
- .8 expedir, si es necesario, en el caso de que el polizón no cuente con documentos de identidad o de viaje, un documento que dé fe de las circunstancias de su embarco y llegada para facilitar el regreso del polizón ya sea a su Estado de origen, al del puerto de embarco o a cualquier otro Estado al cual pueda ser enviado legalmente por cualquier medio de transporte;
- .9 facilitar dicho documento de presentación al funcionario de transporte encargado de llevar a cabo la devolución del polizón;

- .10 tener debidamente en cuenta, cuando se dispone la detención o devolución del polizón, los intereses del propietario del buque, así como las consecuencias para los mismos de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y obligaciones legales respecto del polizón, y que no grave excesivamente los fondos públicos;
- .11 informar a la Organización de los casos de polizonaje³;
- .12 colaborar con las autoridades del Estado de abanderamiento del buque para identificar al polizón y determinar su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia, facilitar la devolución del polizón y adoptar las disposiciones necesarias para su devolución o repatriación; y
- .13 si no se acepta el desembarco, notificar los motivos al Estado de abanderamiento del buque.

5.4 Puertos de escala siguientes

Cuando el desembarco de un polizón no ha podido llevarse a cabo en el primer puerto de escala, el Estado rector del siguiente puerto de escala es responsable de seguir las orientaciones que figuran en el párrafo 5.3.

5.5 Estado rector del puerto de embarco

El Estado rector del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el Estado en el que el polizón subió a bordo por primera vez) es responsable de:

- .1 aceptar a todo polizón que le sea devuelto y que posea su nacionalidad o ciudadanía o un permiso de residencia;
- .2 aceptar a un polizón para examinar su caso cuando se haya determinado el puerto de embarco de modo satisfactorio a juicio de las autoridades públicas del Estado receptor; las autoridades públicas del Estado de embarco no deberían devolver los polizonos al Estado donde se haya establecido anteriormente que no podían ser admitidos;
- .3 capturar y detener al posible polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre antes de que el buque zarpe en el propio buque o en la carga destinada a éste; entregar el polizón frustrado a las autoridades locales para su enjuiciamiento y/o, cuando proceda, a las autoridades de inmigración para su examen y posible devolución: no se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o devolución ni le será impuesta sanción alguna;
- .4 capturar y detener al polizón en los casos en los que la legislación nacional lo permita; si este es descubierto mientras el buque se encuentra en las aguas territoriales del Estado rector del puerto de embarco o en otro puerto del mismo Estado (y el buque no ha hecho, mientras tanto, escala en un puerto de otro Estado), no se impondrá al propietario del buque cargo alguno para cubrir los gastos de detención o devolución ni le será impuesta sanción alguna;

³ Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

- .5 informar a la Organización de los casos de polizonaje⁴; y
- .6 volver a evaluar las medidas y procedimientos preventivos que se hayan habilitado y verificar que las medidas correctivas que se hayan aprobado se han implantado y son eficaces.

5.6 Estado de nacionalidad o permiso de residencia

El Estado cuya nacionalidad o ciudadanía parezca o declare tener el polizón y/o el Estado en el que parezca o declare tener permiso de residencia el polizón son responsables de:

- .1 hacer todos los esfuerzos que estén en su mano para contribuir a determinar la identidad y la nacionalidad o ciudadanía del polizón o su permiso de residencia y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que se haya comprobado que el polizón posee la nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia que haya declarado;
- .2 aceptar al polizón cuando se haya establecido su nacionalidad, ciudadanía o el permiso de residencia; y
- .3 informar a la Organización de los casos de polizonaje⁴.

5.7 Estado de abanderamiento

El Estado de abanderamiento del buque es responsable de:

- .1 brindarse, en la medida de lo posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad pertinente del puerto de desembarco para identificar al polizón o establecer su nacionalidad, ciudadanía o permiso de residencia;
- .2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;
- .3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón; y
- .4 informar a la Organización de los casos de polizonaje⁴.

5.8 Cualquier Estado de tránsito durante el proceso de repatriación

Cualquier Estado de tránsito durante el proceso de repatriación es responsable de permitir, a reserva de los requisitos normales de visado y de las inquietudes que suscite en materia de seguridad nacional, el tránsito por sus puertos y aeropuertos de los polizones que viajen en virtud de las instrucciones o directrices sobre la devolución del Estado rector del puerto de desembarco.

⁴ Véase la circular FAL.2/Circ.50/Rev.2: "Informes sobre casos de polizonaje", tal y como pueda enmendarse.

APÉNDICE

IMPRESO DE NOTIFICACIÓN DE LOS PORMENORES RELATIVOS AL POLIZÓN, QUE SE MENCIONA EN LA PRÁCTICA RECOMENDADA 4.6.2 DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, ENMENDADO

<p>INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE</p> <p><i>Nombre del buque:</i></p> <p><i>Nº IMO:</i></p> <p><i>Pabellón:</i></p> <p><i>Compañía:</i></p> <p><i>Dirección de la compañía:</i></p> <p><i>Agente en el próximo puerto:</i></p> <p><i>Dirección del agente:</i></p> <p><i>Distintivo de radiollamada internacional:</i></p> <p><i>Nº INMARSAT:</i></p> <p><i>Puerto de matrícula:</i></p> <p><i>Nombre del capitán:</i></p> <p>INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN</p> <p><i>Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:</i></p> <p><i>Lugar de embarco:</i></p> <p><i>País de embarco:</i></p> <p><i>Fecha/hora de embarco:</i></p> <p><i>Destino final al que pretende llegar:</i></p> <p><i>Motivos por los que declara haber embarcado en el buque*:</i></p> <p><i>Apellido(s):</i></p> <p><i>Nombre(s):</i></p> <p><i>Nombre por el que se le conoce:</i></p> <p><i>Sexo:</i></p> <p><i>Primer idioma:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>	<p><i>Fecha de nacimiento:</i></p> <p><i>Lugar de nacimiento:</i></p> <p><i>Nacionalidad declarada:</i></p> <p><i>Domicilio particular:</i></p> <p><i>País:</i></p> <p><i>Tipo de documento de identidad, por ejemplo, Nº de pasaporte, Nº del documento de identidad, o Nº de la libreta de embarque:</i></p> <p><i>En caso de disponer de alguno de esos documentos,</i></p> <p><i>Fecha de expedición:</i></p> <p><i>Lugar de expedición:</i></p> <p><i>Fecha de expiración:</i></p> <p><i>Expedido por:</i></p> <p><i>Fotografía del polizón:</i></p> <div data-bbox="863 1167 1058 1395" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"><p>Fotografía (si la hubiere)</p></div> <p><i>Descripción física general del polizón:</i></p> <p><i>Otros idiomas:</i></p> <p><i>Habla:</i></p> <p><i>Lee:</i></p> <p><i>Escribe:</i></p>
---	--

* Si el polizón se declara refugiado o solicitante de asilo, esa información se considerará confidencial en la medida necesaria para la seguridad del polizón.

OTROS PORMENORES:

- 1) *Método de embarco, incluidas otras personas implicadas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:*

- 2) *Inventario de los bienes del polizón:*

- 3) *Declaración del polizón:*

- 4) *Declaración del capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón):*

Fecha(s) de la(s) entrevista(s):

Firma del polizón:

Firma del capitán:

Fecha:

Fecha:

ANEXO 7

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

CAPÍTULO 14 – RADI COMUNICACIONES

Se modifica el subpárrafo 1.1 del párrafo 14.15.10 del modo siguiente:

- "1.1 en las naves de pasaje, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado de seguridad para naves de gran velocidad o la fecha de vencimiento anual de dicho Certificado; y"

ANEXO 8

PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 5 A 8 DEL CÓDIGO SSCI

CAPÍTULO 5 SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR GAS

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.2.1.2 a continuación del actual párrafo 2.2.1.1 y la numeración de los párrafos siguientes se modifica en consecuencia:

"2.2.1.2 En los espacios para vehículos y en los espacios de carga rodada que no sean de categoría especial, la cantidad disponible de anhídrido carbónico será por lo menos suficiente para liberar un volumen mínimo de gas igual al 45 % del volumen bruto del mayor de tales espacios de carga que pueda sellarse, y se adoptarán medidas para que al menos dos terceras partes del gas necesario para el espacio considerado se introduzca en un plazo de 10 minutos. No se utilizarán sistemas de anhídrido carbónico para la protección de espacios de categoría especial."

2 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.2.1.7 a continuación del párrafo 2.2.1.6 reenumerado:

"2.2.1.7 En los espacios para contenedores y espacios de carga general, el sistema fijo de tuberías será tal que en un plazo de 10 minutos pueda descargar al menos dos terceras partes del gas dentro del espacio considerado. En los espacios para cargas sólidas a granel, el sistema fijo de tuberías será tal que en un plazo de 10 minutos pueda descargar al menos dos terceras partes del gas dentro del espacio considerado. Los mandos del sistema se dispondrán de un modo tal que permitan que una tercera parte, dos terceras partes o la totalidad del gas se descarguen en función de la condición de carga de la bodega."

3 Se suprime el texto de la sección 2.4 existente y se modifica la numeración de la sección 2.5 en consecuencia.

CAPÍTULO 6 SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS A BASE DE ESPUMA

4 Se sustituye el actual texto de este capítulo por el siguiente:

"1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma para la protección de los espacios de máquinas de conformidad con la regla II-2/10.4.1.1.2 del Convenio, de los espacios de carga de conformidad con la regla II-2/10.7.1.1, de las cámaras de bombas de carga de conformidad con la regla II-2/10.9.1.2, y de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada de conformidad con la regla II-2/20.6.1.3. El presente capítulo no se aplica a las cámaras de bombas de carga de los quimiqueros que transporten cargas líquidas mencionados en la regla II-2/1.6.2 del Convenio, a menos que la Administración acepte específicamente la utilización de estos sistemas basándose en pruebas adicionales con combustible a base de alcohol y espuma resistente al alcohol. Salvo disposición expresa en otro sentido, las prescripciones del presente capítulo se aplicarán a los buques construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente.

2 DEFINICIONES

2.1 *Índice de llenado según proyecto*: como mínimo, el índice nominal de llenado mínimo que se utiliza durante los ensayos de aprobación.

2.2 *Espuma*: medio de extinción de incendios que se obtiene al hacer pasar la solución de espuma por un generador de espuma y mezclarla con aire.

2.3 *Solución de espuma*: solución de concentrado de espuma y agua.

2.4 *Concentrado de espuma*: líquido que al mezclarse con agua en la concentración adecuada produce una solución de espuma.

2.5 *Conductos de descarga de espuma*: conductos para introducir la espuma de alta expansión en el espacio protegido desde los generadores de espuma situados fuera del espacio protegido.

2.6 *Índice de mezcla de la espuma*: porcentaje de concentrado de espuma que se mezcla con agua y da lugar a una solución de espuma.

2.7 *Generadores de espuma*: dispositivos de descarga o equipos en los que la solución de espuma de alta expansión se mezcla con aire para formar espuma que se descarga directamente en el espacio protegido. Los generadores que utilizan aire interior generalmente constan de una o varias lanzas y un recipiente exterior. El recipiente exterior suele ser de acero perforado o de planchas de acero inoxidable en forma de caja que protegen a las lanzas. Los generadores de espuma que utilizan aire exterior generalmente están formados por lanzas encerradas en un recipiente que pulverizan sobre una pantalla. Están provistos de un ventilador eléctrico, hidráulico o neumático para airear la solución.

2.8 *Sistemas de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión*: sistemas fijos de extinción de incendios por inundación total que utilizan aire interior o exterior para airear la solución de espuma. Los sistemas de espuma de alta

expansión utilizan generadores de espuma y el concentrado de espuma especializado aprobado durante los ensayos de exposición al fuego del párrafo 3.1.3.

2.9 *Sistema de espuma alimentado con aire interior*: sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión cuyos generadores de espuma están situados en el interior del espacio protegido y se alimentan con el aire de dicho espacio.

2.10 *Caudal nominal*: caudal de la solución de espuma expresado en l/min.

2.11 *Índice nominal de aplicación*: caudal nominal por unidad de superficie, expresado en l/min/m².

2.12 *Relación nominal de expansión de la espuma*: relación entre el volumen de espuma y el volumen de la solución con que se obtuvo la espuma, determinada a una temperatura ambiente de, por ejemplo, ± 20 °C en un ambiente sin incendio.

2.13 *Generación nominal de espuma*: volumen de espuma generado por unidad de tiempo, es decir, el caudal nominal multiplicado por la relación nominal de expansión de la espuma, expresada en m³/min.

2.14 *Índice nominal de llenado*: relación entre la generación nominal de espuma y la superficie, expresado en metros/min.

2.15 *Tiempo nominal de llenado*: relación entre la altura del espacio protegido y el índice nominal de llenado, expresada en minutos.

2.16 *Sistema de espuma alimentado con aire exterior*: sistema fijo a base de espuma de alta expansión instalado fuera del espacio protegido alimentado directamente con aire puro.

3 SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS A BASE DE ESPUMA DE ALTA EXPANSIÓN

3.1 Características de funcionamiento principales:

3.1.1 El sistema podrá activarse manualmente y estará proyectado para producir espuma de acuerdo con el índice de aplicación requerido en un plazo de minuto después de su activación. No se permitirá la activación automática del sistema, salvo que se dispongan medidas operativas adecuadas o acoplamientos para evitar que el sistema de aplicación local prescrito en la regla II-2/10.5.6 del Convenio interfiera con el funcionamiento eficaz del sistema.

3.1.2 Los concentrados de espuma serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*. No se mezclarán diferentes tipos de concentrados de espuma en los sistemas de espuma de alta expansión.

* Véanse las Directrices para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma de alta expansión empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios (MSC/Circ.670).

3.1.3 El sistema tendrá capacidad de extinción de incendios y estará fabricado y sometido a ensayo de manera satisfactoria a juicio de la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización**.

3.1.4 El sistema y sus componentes se proyectarán de modo que resistan los cambios de temperatura ambiente, las vibraciones, la humedad, los choques, las obstrucciones y la corrosión que habitualmente se registran en los buques. Las tuberías, los accesorios y los componentes respectivos instalados en los espacios protegidos (excepto las juntas) estarán proyectados para resistir una temperatura de 925 °C.

3.1.5 El sistema de tuberías, los tanques de almacenamiento de concentrado de espuma, los componentes y los accesorios de tuberías que estén en contacto con el concentrado de espuma serán compatibles con el concentrado y serán de materiales resistentes a la corrosión, tales como el acero inoxidable o un material equivalente. Los demás sistemas de tuberías y generadores de espuma serán completamente de acero galvanizado o material equivalente. Las tuberías de distribución serán de purga automática.

3.1.6 Se proveerán medios para someter a prueba el funcionamiento del sistema y para garantizar la presión y el flujo exigidos mediante la instalación de indicadores de presión en ambas entradas (la del suministro de agua y la de suministro del concentrado de espuma) y en la salida del regulador de espuma. Se instalará una válvula de prueba en las tuberías de distribución después del regulador de espuma, junto con orificios que reflejen el descenso de la presión calculada del sistema. Todas las secciones del sistema de tuberías estarán provistas de conexiones que permitan limpiarlas, drenarlas y purgarlas con aire. Será posible quitar todas las lanzas a fin de someterlas a inspección para comprobar que no tienen residuos.

3.1.7 Se proporcionarán a los tripulantes los medios necesarios para poder comprobar sin riesgos la cantidad de concentrado de espuma y tomar periódicamente muestras a fin de controlar la calidad de la espuma.

3.1.8 Las instrucciones de funcionamiento del sistema se colocarán en cada punto de activación.

3.1.9 Se proveerán piezas de recambio de conformidad con las instrucciones del fabricante.

3.1.10 Si se utiliza un motor de combustión interna como motor primario de la bomba de toma de agua de mar del sistema, el depósito de fueloil del motor contendrá combustible suficiente para que la bomba funcione a plena potencia durante al menos 3 horas y se dispondrá de una reserva de combustible fuera del espacio de máquinas de categoría A suficiente para hacer funcionar la bomba a plena potencia durante un periodo adicional de 15 horas. Si el tanque abastece simultáneamente a otros motores de combustión interna, la capacidad total del depósito de combustible deberá ser suficiente para alimentar a todos los motores conectados;

** Véanse las Directrices para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión (MSC.1/Circ.1384).

3.1.11 Los generadores de espuma y el sistema de tuberías en el espacio protegido se instalarán de modo que no dificulten el acceso para trabajos de mantenimiento periódico.

3.1.12 La fuente de energía que alimente el sistema, el suministro del concentrado de espuma y los medios de control del sistema serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo, y habrán de estar instalados fuera del espacio protegido, en lugares que no corran el riesgo de quedar aislados en caso de que se declarara un incendio dentro del espacio protegido. Todos los componentes eléctricos directamente conectados a los generadores de espuma serán, como mínimo, del tipo IP 54.

3.1.13 Las dimensiones del sistema de tuberías se determinarán de conformidad con una técnica de cálculo hidráulico* a fin de garantizar la disponibilidad de los caudales y presiones requeridos para el funcionamiento correcto del sistema.

3.1.14 Los espacios protegidos se dispondrán de modo que puedan ventilarse a medida que el espacio se llene de espuma. Se establecerán los pertinentes procedimientos para garantizar que las válvulas de mariposa, las puertas y otras aberturas adecuadas del nivel superior se mantengan abiertas en caso de incendio. Con sistemas de espuma alimentados con aire interior, los espacios de volumen inferior a 500 m³ no tienen que cumplir esta prescripción.

3.1.15 Se establecerán procedimientos de a bordo para exigir que el personal que vuelva a entrar en el espacio protegido después de la descarga de un sistema lleve aparatos respiratorios que los protejan de la atmósfera pobre en oxígeno y los productos de la combustión arrastrados por la manta de espuma.

3.1.16 Se proporcionarán al buque planos de instalación y manuales de funcionamiento a los que se podrá acceder fácilmente a bordo. Se expondrá una lista o plano indicativo de los espacios que abarque cada sección y de su emplazamiento. Las instrucciones de ensayo y mantenimiento estarán disponibles a bordo.

3.1.17 Todas las instrucciones y planes de instalación, operación y mantenimiento del sistema estarán en la lengua de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

3.1.18 El generador de espuma estará ventilado para protegerlo de la presión excesiva, y se calentará para evitar la posibilidad de que se congele.

3.1.19 La cantidad de concentrado de espuma disponible será suficiente para generar un volumen de espuma que sea como mínimo el quíntuplo del volumen del mayor espacio protegido cerrado por mamparos de acero a la relación nominal de expansión, o suficiente para un pleno rendimiento durante 30 minutos en el mayor espacio protegido, si esta cantidad es superior.

* Cuando se utilice el método de Hazen-Williams deberían aplicarse los valores siguientes del factor de fricción *C* para los diversos tipos de tubería que pueden emplearse:

<i>Tipo de tubería</i>	<i>C</i>
Acero dulce cromado o galvanizado	100
Cobre y aleaciones de cobre	150
Acero inoxidable	150

3.1.20 Los espacios de máquinas, las cámaras de bombas de carga, los espacios para vehículos, los espacios de transbordo rodado y los espacios de categoría especial dispondrán de alarmas audibles y visuales dentro del espacio protegido que adviertan de la activación del sistema. Las alarmas funcionarán durante el periodo necesario para evacuar el espacio, pero en ningún caso menos de 20 s.

3.2 Sistemas fijos de espuma alimentados con aire interior

3.2.1 Sistemas para la protección de espacios de máquinas y cámaras de bombas de carga

3.2.1.1 El sistema estará alimentado tanto por la fuente principal de energía como por la fuente de emergencia. El suministro de energía de emergencia estará situado fuera del espacio de máquinas protegido.

3.2.1.2 Se proveerá la capacidad de generación de espuma suficiente para proporcionar el índice mínimo de llenado según proyecto del sistema y, además, para llenar completamente el mayor espacio protegido en un plazo de 10 minutos.

3.2.1.3 La disposición de los generadores de espuma se basará en los resultados de las pruebas de aprobación. Se instalarán dos generadores como mínimo en cada espacio que contenga motores de combustión, calderas, purificadores y equipo similar. Los talleres pequeños y espacios similares podrán estar servidos con un solo generador de espuma.

3.2.1.4 Los generadores de espuma se distribuirán de manera uniforme en el cielo raso más elevado de los espacios protegidos, incluido el guardacalor de máquinas. El número y el emplazamiento de los generadores de espuma serán los adecuados para garantizar la protección de todas las zonas de alto riesgo, de todas las partes y todos los niveles de los espacios. Podrá ser necesario disponer de generadores de espuma adicionales en zonas a las cuales sea difícil llegar. Los generadores de espuma dispondrán al menos 1 metros de espacio libre delante de las salidas para la espuma a menos que en los ensayos se haya utilizado un espacio libre menor. Los generadores se colocarán detrás de las estructuras principales, por encima y separados de los motores y las calderas, en lugares donde no haya peligro de explosión.

3.2.2 Sistemas para la protección de los espacios para vehículos, los espacios de carga rodada, los espacios de categoría especial y los espacios de carga

3.2.2.1 El sistema estará alimentado por la fuente principal de energía del buque. No será necesaria una fuente de energía de emergencia.

3.2.2.2 Se proveerá la capacidad de generación de espuma suficiente para proporcionar el índice mínimo de llenado según proyecto del sistema y, además, para llenar completamente el mayor espacio protegido en un plazo de 10 minutos, con la salvedad de que, en los sistemas para la protección de espacios para vehículos, espacios de carga rodada o espacios de categoría especial que tengan una altura de cubierta de 3 metros o menos, el índice de llenado no será inferior a las dos terceras partes del índice de llenado según proyecto y, además, será suficiente para llenar el mayor espacio protegido en un plazo de 10 minutos.

3.2.2.3 El sistema podrá dividirse en secciones; sin embargo, la capacidad y proyecto del sistema se basarán en el espacio protegido que requiera el mayor volumen de espuma. Si los límites entre los espacios protegidos adyacentes son divisiones de categoría A, no será necesario que sean servidos al mismo tiempo.

3.2.2.4 La disposición de los generadores de espuma se basará en los resultados de las pruebas de aprobación. Podrá variar el número de generadores, pero el sistema proporcionará el índice mínimo de llenado según proyecto calculado en los ensayos de aprobación. Se instalarán dos generadores como mínimo en cada espacio. Los generadores de espuma se dispondrán de forma que distribuyan uniformemente la espuma en los espacios protegidos, y la distribución tendrá en cuenta las obstrucciones que puedan preverse al embarcar carga a bordo. Como mínimo se instalarán generadores cubierta por medio, incluyendo las cubiertas móviles. La separación horizontal entre los generadores permitirá un rápido suministro de espuma a todas las partes del espacio protegido. Para ello se utilizarán pruebas en tamaño natural.

3.2.2.5 Los generadores de espuma se dispondrán de modo que haya al menos 1 metros de espacio libre delante de las salidas para la espuma, a menos que se hayan sometido a ensayo con una distancia menor.

3.3 Sistemas que utilicen aire exterior

3.3.1 Sistemas para la protección de espacios de máquinas y cámaras de bombas de carga

3.3.1.1 El sistema estará alimentado tanto por la fuente principal de energía como por la fuente de emergencia. El suministro de energía de emergencia estará situado fuera del espacio de máquinas protegido.

3.3.1.2 Se proveerá la capacidad de generación de espuma suficiente para proporcionar el índice mínimo de llenado según proyecto del sistema y, además, para llenar completamente el mayor espacio protegido en un plazo de 10 minutos.

3.3.1.3 La disposición de los generadores de espuma se basará en los resultados de las pruebas de aprobación. Podrá variar el número de generadores, pero el sistema proporcionará el índice mínimo de llenado según proyecto calculado en los ensayos de aprobación. Se instalarán dos generadores como mínimo en cada espacio que incluya motores de combustión, calderas, purificadores y equipo similar. Los talleres pequeños y espacios similares podrán estar servidos con un solo conducto.

3.3.1.4 Los conductos de espuma se distribuirán de manera uniforme en el cielo raso más elevado de los espacios protegidos, incluido el guardacalor de máquinas. El número y el emplazamiento de los conductos de espuma serán los adecuados para garantizar la protección de todas las zonas de alto riesgo, de todas las partes y todos los niveles de los espacios. Podrá ser necesario disponer de conductos de espuma adicionales en zonas a las cuales sea difícil llegar. Los conductos de espuma dispondrán al menos 1 metros de espacio libre delante de las salidas para la espuma a menos que en los ensayos se haya utilizado un espacio libre menor. Los conductos se colocarán detrás de las estructuras principales, por encima y separados de los motores y las calderas, en lugares donde no haya peligro de explosión.

3.3.1.5 La disposición de los conductos de descarga de espuma del generador será tal que el equipo generador de espuma no se vea afectado si se declara un incendio en el espacio protegido. Si los generadores de espuma están junto al espacio protegido, los conductos de descarga de espuma irán instalados de modo que haya una distancia de 450 mm por lo menos entre los generadores y el espacio protegido, y las divisiones de separación serán de tipo "A-60". Los conductos de espuma estarán contruidos de acero y tendrán un espesor no inferior a 5 mm. Además, en las aberturas de los mamparos límite o de las cubiertas que se encuentren entre los generadores de espuma y el espacio protegido, se instalarán válvulas de mariposa de acero inoxidable (de una o varias secciones) de un espesor no inferior a 3 mm. Dichas válvulas de mariposa se activarán automáticamente (por medios eléctricos, neumáticos o hidráulicos) mediante el telemando del generador de espuma correspondiente, y se dispondrán de modo que permanezcan cerradas hasta que funcionen los generadores de espuma.

3.3.1.6 Los generadores de espuma se situarán donde pueda disponerse de un suministro adecuado de aire puro.

3.3.2 Sistemas para la protección de los espacios para vehículos, los espacios de carga rodada, los espacios de categoría especial y los espacios de carga

3.3.2.1 El sistema estará alimentado por la fuente principal de energía del buque. No será necesaria una fuente de energía de emergencia.

3.3.2.2 Se proveerá la capacidad de generación de espuma suficiente para proporcionar el índice mínimo de llenado según proyecto del sistema y, además, para llenar completamente el mayor espacio protegido en un plazo de 10 minutos, con la salvedad de que, en los sistemas para la protección de espacios para vehículos, espacios de carga rodada o espacios de categoría especial que tengan una altura de cubierta de 3 metros o menos, el índice de llenado no será inferior a las dos terceras partes del índice de llenado según proyecto y, además, será suficiente para llenar el mayor espacio protegido en un plazo de 10 minutos.

3.3.2.3 El sistema podrá dividirse en secciones; sin embargo, la capacidad y proyecto del sistema se basarán en el espacio protegido que requiera el mayor volumen de espuma. Si los límites entre los espacios protegidos adyacentes son divisiones de categoría A, no será necesario que sean servidos al mismo tiempo.

3.3.2.4 La disposición de los conductos de espuma se basará en los resultados de las pruebas de aprobación. Podrá variar el número de conductos, pero el sistema proporcionará el índice mínimo de llenado según proyecto calculado en los ensayos de aprobación. Se instalarán dos conductos como mínimo en cada espacio. Los generadores de espuma se dispondrán de forma que distribuyan uniformemente la espuma en los espacios protegidos, y la distribución tendrá en cuenta las obstrucciones que puedan preverse al embarcar carga a bordo. Como mínimo se instalarán conductos cubierta por medio, incluyendo las cubiertas móviles. La separación horizontal entre los conductos permitirá un rápido suministro de espuma a todas las partes del espacio protegido. Para ello se utilizarán pruebas en tamaño natural.

3.3.2.5 El sistema se dispondrá de modo que haya al menos 1 metros de espacio libre delante de las salidas para la espuma, a menos que se haya sometido a ensayo con una distancia menor.

3.3.2.6 La disposición de los conductos de descarga de espuma del generador será tal que el equipo generador de espuma no se vea afectado si se declara un incendio en el espacio protegido. Si los generadores de espuma están junto al espacio protegido, los conductos de descarga de espuma irán instalados de modo que haya una distancia de 450 mm por lo menos entre los generadores y el espacio protegido, y las divisiones de separación serán de tipo "A-60". Los conductos de espuma estarán contruidos de acero y tendrán un espesor no inferior a 5 mm. Además, en las aberturas de los mamparos límite o de las cubiertas que se encuentren entre los generadores de espuma y el espacio protegido, se instalarán válvulas de mariposa de acero inoxidable (de una o varias secciones) de un espesor no inferior a 3 mm. Dichas válvulas de mariposa se activarán automáticamente (por medios eléctricos, neumáticos o hidráulicos) mediante el telemando del generador de espuma correspondiente, y se dispondrán de modo que permanezcan cerradas hasta que funcionen los generadores de espuma.

3.3.2.7 Los generadores de espuma se colocarán donde exista una entrada adecuada de aire puro.

3.4 Prescripciones sobre las instalaciones de ensayo

3.4.1 Tras la instalación, las tuberías, válvulas, accesorios y sistemas ensamblados se someterán a ensayo de un modo satisfactorio a juicio de la Administración, incluida la prueba de funcionamiento de los sistemas de alimentación y control, bombas de agua, bombas de espuma, válvulas, puestos de descarga locales y a distancia y alarmas. Se verificará la circulación a la presión exigida para el sistema, utilizando los orificios provistos en la tubería de prueba. Además, se hará circular agua dulce y posteriormente aire en todas las tuberías de distribución para asegurarse de que no tengan obstrucciones.

3.4.2 Se someterá a prueba el funcionamiento de todos los reguladores de espuma u otros dispositivos mezcladores de espuma a fin de confirmar que la relación de mezcla se sitúa en un intervalo de tolerancia de +30 % a -0 % de la relación de mezcla nominal definida por la aprobación del sistema. En el caso de reguladores de espuma que utilicen concentrados de espuma de tipo newtoniano con una viscosidad cinemática igual o inferior a 100 cSt a 0 °C y una densidad igual o inferior a 1,1 kg/dm³, esta prueba puede realizarse con agua en lugar de concentrado de espuma. Otras configuraciones se someterán a prueba utilizando el concentrado de espuma.

3.5 Sistemas que utilicen aire exterior con generadores instalados dentro del espacio protegido

La Administración podrá aceptar sistemas que utilicen aire exterior pero cuyos generadores estén situados dentro del espacio protegido y estén alimentados por conductos de aire puro, siempre que estos sistemas hayan demostrado un funcionamiento y fiabilidad equivalentes a los sistemas que se definen en la sección 3.3. Para la aceptación, la Administración debería examinar las siguientes características mínimas de proyecto:

- .1 presión de aire inferior y superior y caudal aceptables en los conductos de descarga;

- .2 funcionalidad y fiabilidad de la configuración de la válvula mariposa;
- .3 configuración y distribución de los conductos de aire, incluidas las salidas de espuma; y
- .4 separación de los conductos de aire del espacio protegido.

4 SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS A BASE DE ESPUMA DE BAJA EXPANSIÓN

4.1 Cantidad y concentrados de espuma

4.1.1 Los concentrados de espuma de los sistemas de extinción de incendios a base de espuma de baja expansión serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*. No se mezclarán diferentes tipos de concentrados de espuma en los sistemas de espuma de baja expansión. No se mezclarán concentrados de espuma del mismo tipo pero de distintos fabricantes a menos que se haya determinado que son compatibles.

4.1.2 El sistema podrá descargar a través de salidas fijas de descarga, en no más de 5 minutos, una cantidad de espuma suficiente para cubrir con una capa de espuma eficaz la mayor de las superficies en que haya riesgo de que se derrame combustible líquido.

4.2 Prescripciones relativas a la instalación

4.2.1 Se proveerán los medios necesarios para distribuir eficazmente la espuma a través de un sistema permanente de tuberías y válvulas o grifos de control hacia salidas de descarga adecuadas, y para dirigir eficazmente la espuma mediante rociadores hacia los puntos en que haya grave riesgo de incendio dentro del espacio protegido. Los medios de distribución de espuma serán aceptables para la Administración si se ha demostrado que son eficaces mediante cálculos o ensayos.

4.2.2 Los medios de control de todo sistema de este tipo serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo y estarán agrupados en el menor número posible de lugares que no puedan quedar aislados por un incendio que se declare en el espacio protegido."

* Véanse las Directrices revisadas para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios (MSC.1/Circ.1312).

CAPÍTULO 7
SISTEMAS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR ASPERSIÓN
DE AGUA A PRESIÓN Y POR NEBULIZACIÓN

5 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 2.4 y 2.5 a continuación del actual párrafo 2.3:

"2.4 Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para los espacios para vehículos, de carga rodada y de categoría especial

Los sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para los espacios para vehículos, los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*.

2.5 Sistema fijos de extinción de incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial equivalentes a los mencionados en la resolución A.123(V).

Los sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial equivalentes a los mencionados en la resolución A.123(V) serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización**.

* Véase la Recomendación sobre sistemas fijos de extinción de incendios para espacios de categoría especial, adoptada por la Organización mediante la resolución A.123(V).

** Véanse las Directrices para la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial equivalentes a los mencionados en la resolución A.123(V) (MSC.1/Circ.1272)."

CAPÍTULO 8
SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE ROCIADORES, DE DETECCIÓN DE INCENDIOS
Y DE ALARMA CONTRA INCENDIOS

6 En el párrafo 2.1.1 se añade el siguiente texto después de la primera frase:

"Los puestos de control en los que el agua pueda dañar elementos esenciales del equipo también podrán tener un sistema de rociadores del tipo de tubería vacías, como se permite en la regla II-2/10.6.1.1 del Convenio SOLAS."

ANEXO 9

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-2 CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Parte A Generalidades

Regla 1

Ámbito de aplicación

1 En el párrafo 1.1, se sustituye la fecha "1 de julio de 2012" por "[*fecha de entrada en vigor*]".

2 En el apartado .2 del párrafo 1.2, se sustituye la fecha "1 de julio de 2012" por "[*fecha de entrada en vigor*]".

3 En el párrafo 2.1, se sustituye la fecha "1 de julio de 2012" por "[*fecha de entrada en vigor*]" y las palabras "y MSC.291(87)" se sustituyen por "MSC.291(87) y MSC.308(88)".

[4 Se suprimen Los actuales párrafos 2.2 y 2.3 y el párrafo 2.4 pasa a ser el párrafo 2.2.]

5 En el párrafo 3.1, se sustituye la fecha "1 de julio de 2012" por "[*fecha de entrada en vigor*]".

6 En el párrafo 3.2, se sustituye la fecha "1 de julio de 2012" por "[*fecha de entrada en vigor*]".

Regla 9

Contención del incendio

7 En la tabla 9.3, columna (11) (Espacios de categoría especial y espacios de carga rodada), fila (2) (Pasillos), se sustituye el símbolo "A-15" por el símbolo "A-30".

8 En la tabla 9.3, columna (11) (Espacios de categoría especial y espacios de carga rodada), fila (4) (Escaleras), se sustituye el símbolo "A-15" por el símbolo "A-30".

9 En la tabla 9.3, columna y fila (11) (Espacios de categoría especial y espacios de carga rodada), se sustituye el símbolo "A-0" por el símbolo "A-30".

10 En la tabla 9.4, columna (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), fila (1) (Puestos de control), el símbolo "A-30" se sustituye por el símbolo "A-60".

11 En la tabla 9.4, columna (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), fila (2) (Pasillos), se sustituye el símbolo "A-0" por el símbolo "A-30".

12 En la tabla 9.4, columna (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), fila (4) (Escaleras), se sustituye el símbolo "A-0" por el símbolo "A-30".

13 En la tabla 9.4, columna y fila (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), fila (2), se sustituye el símbolo "A-0" por el símbolo "A-30".

14 En la tabla 9.4, columna (2) (Pasillos), fila (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), se sustituye el símbolo "A-15" por el símbolo "A-30".

15 En la tabla 9.4, columna (4) (Escaleras), fila (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), se sustituye el símbolo "A-15" por el símbolo "A-30".

16 En la tabla 9.4, columna (6) (Espacios de categoría A para máquinas), fila (11) (Espacios de categoría especial y de carga rodada), se sustituye el símbolo "A-30" por el símbolo "A-60".

17 En la tabla 9.5, columna y fila (11) (Espacios de carga rodada y espacios para vehículos), se sustituye el símbolo "h" por el símbolo "A-30".

18 En la tabla 9.6, columna (11) (Espacios de carga rodada y espacios para vehículos), fila (10) (Cubiertas expuestas), se sustituye el símbolo "i" por el símbolo "A-0".

19 En la tabla 9.6, columna y fila (11) (Espacios de carga rodada y espacios para vehículos), se sustituye el símbolo "h" por el símbolo "A-30".

20 En la tabla 9.6, columna (10) (Cubiertas expuestas), fila (11) (Espacios de carga rodada y espacios para vehículos), se sustituye el símbolo "i" por el símbolo "A-0".

21 Se suprimen los párrafos 6.2 y 6.3 y la numeración de los párrafos siguientes se modifica en consecuencia.

Regla 10

Lucha contra incendios

22 En el apartado .1 del párrafo 5.6.3, se suprime la expresión: "utilizados para la propulsión principal del buque y la producción de energía".

Regla 20

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

23 Los actuales párrafos 6.1.1 y 6.1.2 se sustituyen por los siguientes:

"6.1 Sistemas fijos de extinción de incendios

6.1.1 Los espacios para vehículos y los espacios de carga rodada que puedan sellarse desde un lugar situado fuera de los espacios de carga estarán equipados con uno de los siguientes sistemas fijos de extinción de incendios:

- .1 un sistema fijo de extinción de incendios por gas que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios;
- .2 un sistema fijo de extinción de incendios de espuma de alta expansión que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios;

- .3 un sistema fijo de extinción de incendios por aspersión de agua a presión de funcionamiento manual que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios y en los párrafos 6.1.2.1 a 6.1.2.4, o
- .4 un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua para espacios de carga rodada y espacios de categoría especial equivalente al mencionado en la resolución A.123(V) y que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios.

6.1.2 Los espacios de carga rodada y los espacios para vehículos que no puedan sellarse estarán equipados con un sistema fijo de extinción de incendios por aspersión de agua a presión de funcionamiento manual que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios que protegerá todas las partes de las cubiertas y la plataforma para vehículos de dichos espacios. Dicho sistema de aspersión de agua contará con:

- .1 un manómetro en el cabezal de válvulas;
- .2 una clara indicación en cada válvula de los espacios que abarca;
- .3 instrucciones de mantenimiento y operación situadas en la sala de válvulas, y
- .4 un número suficiente de válvulas de desagüe."

24 Se añade el siguiente nuevo párrafo 6.1.3 a continuación del párrafo 6.1.2 y la numeración de los párrafos siguientes se modifica en consecuencia:

"6.1.3 Los espacios de categoría espacial estarán equipados con uno de los siguientes sistemas fijos de extinción de incendios:

- .1 un sistema fijo de extinción de incendios por aspersión de agua a presión de funcionamiento manual que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios y en los párrafos 6.1.2.1 a 6.1.2.4, o
- .2 un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua para espacios de carga rodada y espacios de categoría especial equivalente al mencionado en la resolución A.123(V) y que cumpla lo dispuesto en el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios."

ANEXO 10

RESOLUCIÓN MSC.313(88) (adoptada el 26 de noviembre de 2010)

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE TUBERÍAS DE PLÁSTICO EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.753(18))

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MSC.61(67), mediante la cual adoptó el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF), para someter a prueba los nuevos materiales marinos que se utilizan cada vez más en el proyecto y la construcción de buques y embarcaciones dedicados al transporte marítimo internacional,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.753(18), mediante la cual la Asamblea, en su decimoctavo periodo de sesiones, adoptó las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, a fin de asistir a las Administraciones marítimas a determinar de forma racional y uniforme las aplicaciones permitidas de dichos materiales,

TOMANDO NOTA de que en la parte 2 del Código PEF se hace referencia a la resolución A.753(18) en relación con los ensayos de producción de humo y toxicidad de los materiales,

RECONOCIENDO que el continuo desarrollo de materiales plásticos para su utilización en los buques y la mejora de las normas de seguridad marítima desde la adopción de la resolución A.753(18) hacían necesaria la revisión de la disposiciones de las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, a fin de tener en cuenta el desarrollo tecnológico y mantener el más alto nivel práctico de seguridad,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la Asamblea pidió al Comité que mantuviera las Directrices sometidas a examen y las enmendara cuando fuera necesario,

HABIENDO EXAMINADO, en su 88º periodo de sesiones, las enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, propuestas por el Subcomité de Protección contra Incendios en su 54º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las enmiendas adjuntas cuando examinen la utilización de tuberías de plástico a bordo de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE TUBERÍAS DE
PLÁSTICO EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.753(18))

- 1 Se sustituye el párrafo 1.2.3 por el siguiente:

"Estas directrices son aplicables a los sistemas de tuberías hechas predominantemente de un material distinto del metal. No se contempla la utilización de tuberías flexibles y mangueras con acoplamientos mecánicos que se aceptan para su utilización en los sistemas de tuberías metálicas."
- 2 Se añade la siguiente frase al final del párrafo 1.4.1:

"Incluye el caucho sintético y los materiales con propiedades termomecánicas similares."
- 3 Se añade el siguiente texto al final del párrafo 2.2.1.2.1:

"Nivel 1W – Los sistemas de tuberías similares a los sistemas del nivel 1 salvo que estos sistemas no transportan líquidos inflamables, y es aceptable un máximo del 5% de pérdida de flujo en el sistema tras la exposición*."
- 4 Se añade el siguiente texto al final del párrafo 2.2.1.2.2:

"Nivel 2W – Los sistemas de tuberías similares a los sistemas del nivel 2 salvo que es aceptable un máximo del 5 % de pérdida de flujo en el sistema tras la exposición*."
- 5 En el párrafo 4.1.1, después de "las dimensiones de la tubería" se añade "la longitud del sistema de tuberías".
- 6 En la nota 2 del párrafo 1 del apéndice 1, se sustituye la expresión "que figura en la sección 3.1.3 del anexo de la resolución A.517(13) de la Asamblea" por "que figura en los párrafos 7.1, 7.2 y 7.3 del anexo de la resolución A.754(18) de la Asamblea".
- 7 En el párrafo 6 del apéndice 1, se suprime la expresión "sin que se produzca fuga alguna" que aparece al final de la segunda frase y se añade el siguiente texto nuevo después de la segunda frase:

"Las tuberías sin fugas se clasifican como de nivel 1 o de nivel 2 según la duración de la prueba. Las tuberías que experimenten fugas insignificantes, es decir, no superiores a un 5 % de pérdida de flujo, se clasifican como de nivel 1W o 2W según la duración de la prueba."
- 8 En el apéndice 4, en la Matriz de prescripciones de resistencia al fuego, se sustituye "L1" por "L1W" en las filas 14, 15 y 23 y "L2" por "L2W" en las filas 16, 17 y 31.

* La pérdida de flujo ha de tenerse en cuenta al determinar las dimensiones del sistema.

ANEXO 11

DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS

"A LA ALTURA DE LA COSTA OCCIDENTAL DE NORUEGA"

(Cartas de referencia: Cartas noruegas 306, 307 y 308 publicadas por el Servicio Hidrográfico de Noruega.

Nota: estas cartas han sido levantada utilizando el dátum geodésico europeo 1950 (ED 50). Las posiciones geográficas 1) a 43) enumeradas a continuación están basadas en el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84)).

Categorías de buques a los que se aplican los dispositivos de separación del tráfico

- a) buques tanque, según se definen en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78);
- b) buques tanque quimiqueros que transporten sustancias nocivas líquidas a granel clasificadas permanente o provisionalmente en las categorías X o Y del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78;
- c) buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000, en tránsito o en viajes internacionales hacia puertos noruegos o desde éstos; y
- d) los dispositivos no se aplican a buques de ningún tamaño o categoría dedicados al transporte nacional de pasajeros y/o mercancías entre puertos noruegos.

Viajes internacionales hacia puertos noruegos o desde éstos

Los buques de las categorías citadas en viajes internacionales hacia puertos noruegos o desde éstos deberían ajustarse al sistema de organización del tráfico hasta que pueda determinarse claramente una derrota hacia el puerto. Esta medida se aplica también a los buques que hagan escala en puertos noruegos para fines de abastecimiento o servicio.

Descripción de los dispositivos de separación del tráfico

I. A la altura de Runde

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
 - 1) 62°59',95 N, 004°08',40 E
 - 2) 62°55',17 N, 004°04',07 E
 - 3) 62°49',98 N, 004°04',07 E
 - 4) 62°49',98 N, 004°08',43 E
 - 5) 62°54',78 N, 004°08',43 E
 - 6) 62°59',18 N, 004°12',45 E

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en a) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 63°01',12 N, 004°02',32 E
- 8) 62°55',78 N, 003°57',50 E
- 9) 62°50',00 N, 003°57',52 E

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en a) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 10) 62°58',05 N, 004°18',52 E
- 11) 62°54',20 N, 004°15',00 E
- 12) 62°50',00 N, 004°14',97 E

II. A la altura de Stad

d) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 13) 61°59',00 N, 004°04',13 E
- 14) 61°54',00 N, 004°04',13 E
- 15) 61°54',00 N, 004°08',37 E
- 16) 61°59',00 N, 004°08',37 E

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en d) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 17) 61°59',00 N, 003°57',78 E
- 18) 61°54',00 N, 003°57',80 E

f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en d) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 19) 61°59',00 N, 004°14',72 E
- 20) 61°54',00 N, 004°14',70 E

III. A la altura de Sotra

g) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 21) 60°20',00 N, 004°04',23 E
- 22) 60°15',00 N, 004°04',25 E
- 23) 60°15',00 N, 004°08',25 E
- 24) 60°20',00 N, 004°08',27 E

h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en g) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 25) 60°20',00 N, 003°58',20 E
- 26) 60°15',00 N, 003°58',23 E

i) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en g) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 27) 60°20',00 N, 004°14',30 E
- 28) 60°15',00 N, 004°14',27 E

IV. A la altura de Utsira

j) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 29) 59°05',00 N, 004°04',32 E
- 30) 58°59',83 N, 004°04',32 E
- 31) 58°57',72 N, 004°08',20 E
- 32) 59°05',00 N, 004°08',20 E

k) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación descrita en j) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 33) 59°05',00 N, 003°58',47 E
- 34) 58°58',50 N, 003°58',47 E

l) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación descrita en j) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 35) 59°05',00 N, 004°14',03 E
- 36) 59°01',73 N, 004°14',03 E
- 37) 58°58',50 N, 004°19',95 E

Descripción de las derrotas recomendadas

metros) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Runde" y "A la altura de Stad" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

- 38) 62°50',00 N, 004°06',25 E
- 39) 61°59',00 N, 004°06',25 E

n) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Stad" y "A la altura de Sotra" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

- 40) 61°54',00 N, 004°06',25 E
- 41) 60°20',00 N, 004°06',25 E

o) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Sotra" y "A la altura de Utsira" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

- 42) 60°15',00 N, 004°06',25 E
- 43) 59°05',00 N, 004°06',25 E

Nota:

Carta Nº	Título	Escala	Dátum
306	Skagerrak, vestre blad	1:350 000	ED 50
307	Stavanger – Florø	1:350 000	ED 50
308	Florø – Smøla	1:350 000	ED 50

La conversión de las coordenadas geográficas del dátum WGS 84 al dátum ED 50 es la siguiente:

Del dátum	Al dátum	Latitud aproximada en la zona	Conversión
WGS 84	ED 50	62°30' N	99 metros (diagonal NE)
WGS 84	ED 50	59°00' N	109 metros diagonal NE)

"A LA ALTURA DE LA COSTA MERIDIONAL DE NORUEGA"

(Cartas de referencia: Cartas noruegas 305 (INT 1300) y 306 publicadas por el Servicio Hidrográfico de Noruega.

Nota: estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico europeo 1950 (ED 50). Las posiciones geográficas 1) a 63) enumeradas a continuación están basadas en el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84)).

Categorías de buques a los que se aplican los dispositivos de separación del tráfico

- a) buques tanque, según se definen en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78);
- b) buques tanque quimiqueros que transporten sustancias nocivas líquidas a granel clasificadas permanente o provisionalmente en las categorías X o Y del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78;
- c) buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000, en tránsito o en viajes internacionales hacia puertos noruegos o desde éstos; y
- d) los dispositivos no se aplican a buques de ningún tamaño o categoría dedicados al transporte nacional de pasajeros y/o mercancías entre puertos noruegos.

Viajes internacionales hacia puertos noruegos o desde estos

Los buques de las categorías citadas en viajes internacionales hacia puertos noruegos o desde éstos deberían ajustarse al sistema de organización del tráfico hasta que pueda determinarse claramente una derrota hacia el puerto. Esta medida se aplica también a los buques que hagan escala en puertos noruegos para fines de abastecimiento o servicio.

Descripción de los dispositivos de separación del tráfico

I. A la altura de Egersund

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 58°21',00 N, 005°15',23 E
- 2) 58°18',78 N, 005°19',20 E
- 3) 58°16',82 N, 005°23',58 E
- 4) 58°18',33 N, 005°26',02 E
- 5) 58°20',22 N, 005°21',80 E
- 6) 58°22',37 N, 005°18',00 E

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación descrita en a) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 58°18',95 N, 005°11',08 E
- 8) 58°16',60 N, 005°15',27 E
- 9) 58°14',53 N, 005°19',90 E

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación descrita en a) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 10) 58°24',40 N, 005°22',17 E
- 11) 58°22',40 N, 005°25',75 E
- 12) 58°20',63 N, 005°29',70 E

II. A la altura de Farsund

d) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 13) 57°46',62 N, 006°30',43 E
- 14) 57°44',43 N, 006°35',20 E
- 15) 57°44',30 N, 006°41',48 E
- 16) 57°46',30 N, 006°41',62 E
- 17) 57°46',40 N, 006°36',63 E
- 18) 57°48',12 N, 006°32',87 E

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación descrita en d) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 19) 57°44',33 N, 006°26',80 E
- 20) 57°41',48 N, 006°33',03 E
- 21) 57°41',32 N, 006°41',25 E

f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación descrita en d) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 22) 57°50',40 N, 006°36',52 E
- 23) 57°49',35 N, 006°38',80 E
- 24) 57°49',28 N, 006°41',85 E

III. A la altura de Ryvingen

g) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

25)	57°42',80 N,	007°41',87 E
26)	57°42',55 N,	007°51',72 E
27)	57°44',87 N,	007°59',92 E
28)	57°44',55 N,	007°50',77 E
29)	57°44',78 N,	007°42',10 E

h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación descrita en g) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

30)	57°39',85 N,	007°41',72 E
31)	57°39',58 N,	007°52',97 E
32)	57°39',92 N,	008°00',25 E

i) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación descrita en g) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

33)	57°47',75 N,	007°42',55 E
34)	57°47',58 N,	007°49',68 E
35)	57°49',40 N,	007°56',00 E

IV. A la altura de Lillesand

j) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

36)	57°58',25 N,	008°46',92 E
37)	57°59',75 N,	008°52',25 E
38)	58°02',17 N,	008°56',22 E
39)	58°03',47 N,	008°53',38 E
40)	58°01',35 N,	008°49',88 E
41)	58°00',02 N,	008°45',15 E

k) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación descrita en j) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

42)	57°55',60 N,	008°49',55 E
43)	57°57',37 N,	008°55',82 E
44)	58°00',18 N,	009°00',47 E

l) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación descrita en j) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

45)	58°02',67 N,	008°42',50 E
46)	58°03',73 N,	008°46',32 E
47)	58°05',45 N,	008°49',13 E

V. A la altura de Risør

m) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

48) 58°26',27 N, 009°36',28 E
49) 58°30',03 N, 009°42',53 E
50) 58°31',33 N, 009°39',67 E
51) 58°27',57 N, 009°33',42 E

n) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación descrita en metros) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

52) 58°24',30 N, 009°40',60 E
53) 58°28',07 N, 009°46',85 E

o) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación descrita en metros) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

54) 58°29',53 N, 009°29',08 E
55) 58°33',30 N, 009°35',33 E

Descripción de las derrotas recomendadas

p) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Egersund" y "A la altura de Farsund" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

56) 58°17',60 N, 005°24',85 E
57) 57°47',38 N, 006°31',65 E

q) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Farsund" y "A la altura de Ryvingen" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

58) 57°45',33 N, 006°41',57 E
59) 57°43',82 N, 007°41',97 E

r) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Ryvingen" y "A la altura de Lillesand" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

60) 57°44',70 N, 007°55',23 E
61) 57°59',17 N, 008°46',03 E

s) Una derrota recomendada entre los dispositivos de separación del tráfico "A la altura de Lillesand" y "A la altura de Ryvingen" con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

62) 58°02',78 N, 008°54',80 E
63) 58°26',95 N, 009°34',78 E

Nota:

Carta Nº	Título	Escala	Dátum
306	Skagerrak, vestre blad	1:350 000	ED 50
305 (INT 1300)	Skagerrak	1:350 000	WGS 84

La conversión de las coordenadas geográficas del dátum WGS 84 al dátum ED 50 es la siguiente:

Del dátum	Al dátum	Latitud aproximada en la zona	Conversión
WGS 84	ED 50	62°30' N	99 metros (diagonal NE)
WGS 84	ED 50	59°00' N	109 metros (diagonal NE)

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "EN EL PASO DE CALAIS (ESTRECHO DE DOVER) Y AGUAS ADYACENTES"

1 En la sección de "ADVERTENCIAS" se suprime el actual párrafo 3 y se añaden los dos nuevos párrafos siguientes a continuación del párrafo 2:

"3 Se recomienda a los buques que en la zona de la derrota de aguas profundas situada al este de la línea de separación eviten dar alcance a otros buques cuando el tráfico y la navegación no permitan que haya suficiente espacio y distancia de paso en el mar. En el caso de que se dé alcance a otros buques, se ha de mantener una distancia segura y se ha de observar lo dispuesto en la regla 13 del Reglamento de Abordajes.

4 Los navegantes que dejen la vía en dirección nordeste y tengan la intención de cruzar la vía en dirección sudoeste ente las boyas luminosas del Varne (51°01',3 N, 001°23',9 E) y F1 (51°11',2 N, 001°45',0 E) deberían estar al tanto del tráfico pesado en la vía en dirección suroeste, así como del tráfico de transbordadores, y alterar su rumbo y/o velocidad en el punto adecuado."

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTE "A LA ALTURA DE LA COSTA SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA"

1 Se sustituye el primer párrafo que figura después del título "A LA ALTURA DE LA COSTA SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA", que se refiere a la carta de referencia, por el siguiente:

"(Carta de referencia: Carta de Islandia Nº 31 (INT 1103) Dyrhólaey – Snæfellsnes (edición de mayo de 2008).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84))."

2 En las "Notas" se añade el siguiente párrafo después del actual párrafo 1.4:

"1.5 Los buques de pasaje, sin límite de tamaño, solo podrán navegar por la derrota interior (paso de Húllid) entre el 1 de mayo y el 1 de octubre".

3 En las "Notas", en la última parte del párrafo 1.1, la referencia a los párrafos "1.2 a 1.4" se sustituye por la referencia a los párrafos "1.2 a 1.5".

ANEXO 12

MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA A EVITAR "A LA ALTURA DE LA COSTA DE GHANA EN EL OCÉANO ATLÁNTICO"

(Carta de referencia: Almirantazgo británico 1383, edición de 2009.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84)).

Descripción de la zona a evitar

Salvo los buques autorizados por la Autoridad Marítima de Ghana, todos los buques deberían evitar la zona circular de 5 millas marinas de radio cuyo centro se encuentra en la posición geográfica

04°32',10 N, 002°54',60 W (marcada J-09).

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS "EN LOS ACCESOS AL NUEVO PUERTO DEL REY ABDULLAH (PUERTO KAP) EN EL MAR ROJO SEPTENTRIONAL"

(Carta de referencia: Almirantazgo británico (BA) 2659, de 4 de mayo de 1990.

Nota: Esta carta no ha sido levantado utilizando el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84). Las posiciones geográficas 1) a 11) enumeradas en la sección a) se refieren a la carta BA 2659).

Descripción de la derrota en aguas profundas

a) Una derrota en aguas profundas delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|-----|---------------|---------------|
| 1) | 22°17',236 N, | 038°52',933 E |
| 2) | 22°18',610 N, | 038°53',600 E |
| 3) | 22°20',570 N, | 038°54',640 E |
| 4) | 22°25',940 N, | 038°57',472 E |
| 5) | 22°28',997 N, | 038°58',978 E |
| 6) | 22°31',752 N, | 039°03',008 E |
| 7) | 22°29',578 N, | 039°03',610 E |
| 8) | 22°26',694 N, | 038°59',418 E |
| 9) | 22°21',250 N, | 038°56',610 E |
| 10) | 22°19',240 N, | 038°55',580 E |
| 11) | 22°15',900 N, | 038°53',905 E |
- y desde aquí al punto de origen en 1)

Notas:

Posiciones geográficas con referencia al dátum del WGS 84:

- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 1) | 22°17',238 N, | 038°52',942 E |
| 2) | 22°18',612 N, | 038°53',609 E |

- | | | |
|-----|---------------|---------------|
| 3) | 22°20',572 N, | 038°54',649 E |
| 4) | 22°25',942 N, | 038°57',481 E |
| 5) | 22°28',999 N, | 038°58',987 E |
| 6) | 22°31',752 N, | 039°03',017 E |
| 7) | 22°29',580 N, | 039°03',619 E |
| 8) | 22°26',696 N, | 038°59',427 E |
| 9) | 22°21',252 N, | 038°56',619 E |
| 10) | 22°19',242 N, | 038°55',589 E |
| 11) | 22°15',902 N, | 038°53',914 E |

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA DE PRECAUCIÓN "EN LOS ACCESOS AL NUEVO PUERTO DEL REY ABDULLAH (PUERTO KAP) EN EL MAR ROJO SEPTENTRIONAL"

(Carta de referencia: Almirantazgo británico (BA) 2659, de 4 de mayo de 1990.

Nota: Esta carta no ha sido levantada utilizando el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84). Las posiciones geográficas 1) a 4) enumeradas en la sección a) se refieren a la carta BA 2659).

Descripción de la zona de precaución

- a) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|-----|---------------|---------------|
| 2) | 22°18',610 N, | 038°53',600 E |
| 3) | 22°20',570 N, | 038°54',640 E |
| 9) | 22°21',250 N, | 038°56',610 E |
| 10) | 22°19',240 N, | 038°55',580 E |
- y desde aquí al punto de origen en 2)

Notas:

Posiciones geográficas con referencia al dátum del WGS 84:

- | | | |
|-----|----------------|----------------|
| 2) | 22°18',612' N, | 038°53',609' E |
| 3) | 22°20',572' N, | 038°54',649' E |
| 9) | 22°21',252' N, | 038°56',619' E |
| 10) | 22°19',242' N, | 038°55',589' E |

MODIFICACIÓN DE LA ZONA A EVITAR EXISTENTE "A LA ALTURA DE LA COSTA SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA"

1 Se sustituye el primer párrafo que figura después del título "A LA ALTURA DE LA COSTA SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA", que se refiere a la carta de referencia, por el siguiente:

"(Carta de referencia: Carta de Islandia N° 31 (INT 1103) Dyrhólaey – Snæfellsnes (edición de mayo de 2008).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84))."

2 En las "Notas" se añaden los siguientes dos nuevos párrafos después del actual párrafo 2:

"3 Los buques de arqueo bruto inferior o igual a 20 000, en ruta desde o hacia la bahía de Faxaflói, que no transporten mercancías peligrosas ni materiales nocivos a granel ni en tanques de carga podrán transitar por la zona a evitar oriental al sur de la latitud 63°45' N. Los oficiales de navegación de los buques que naveguen en esa zona procederán con la mayor precaución y prestarán una atención especial a las previsiones meteorológicas y el estado de la mar en condiciones de viento hacia la costa.

4 Los buques de pasaje, sin límite de tamaño, solo podrán transitar por la zona entre el 1 de mayo y el 1 de octubre. Los oficiales de navegación de los buques que naveguen en esa zona procederán con la mayor precaución y prestarán una atención especial a las previsiones meteorológicas y el estado de la mar en condiciones de viento hacia la costa."

MODIFICACIÓN DE LA DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS EXISTENTE QUE FORMA PARTE DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "EN EL PASO DE CALAIS (ESTRECHO DE DOVER) Y AGUAS ADYACENTES"

1 En la sección de "ADVERTENCIAS" se sustituye el actual párrafo 3 por el siguiente:

"3 Se recomienda a los buques que en la zona de la derrota de aguas profundas situada al este de la línea de separación eviten dar alcance a otros buques cuando el tráfico y la navegación no permitan que haya suficiente espacio y distancia de paso en el mar. En el caso de que se dé alcance a otros buques, se ha de mantener una distancia segura y se ha de observar lo dispuesto en la regla 13 del Reglamento de Abordajes."

ENMIENDA DE LAS REGLAS PARA LOS BUQUES QUE NAVEGUEN EN LOS ESTRECHOS DE MALACCA Y SINGAPUR – RECOMENDACIONES PARA LOS BUQUES QUE CRUCEN EL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO (DST) Y LAS ZONAS DE PRECAUCIÓN EN EL ESTRECHO DE SINGAPUR DURANTE PERIODOS DE OSCURIDAD (MEDIDA RECOMENDATORIA PROVISIONAL)

1 Se recomienda a los buques que emitan las señales nocturnas consistentes en tres luces verdes todo horizonte¹ en una línea vertical en las situaciones siguientes:

- a) los buques que salgan de puertos o fondeaderos cuando crucen la vía de circulación hacia el oeste o hacia el este del DST o las zonas de precaución en el estrecho de Singapur para acceder a la vía de circulación hacia el este o hacia el oeste respectivamente; y
- b) los buques que se dirijan al este o al oeste en el DST o en las zonas de precaución en el estrecho de Singapur cuando crucen para dirigirse a puertos o fondeaderos en el estrecho de Singapur.

¹ Las especificaciones de las luces utilizadas en la configuración de la señal "tres luces verdes" deben cumplir estrictamente los datos técnicos y de posicionamiento de las luces indicados en el Anexo I del Reglamento de Abordajes.

2 Deberían emitir señales nocturnas:

- a) los buques de arqueo bruto igual o superior a 300;
- b) los buques de eslora igual o superior a 50 metros; y
- c) los buques dedicados al remolque o empuje con un arqueo bruto combinado igual o superior a 300, o con una eslora combinada igual o superior a 50 metros.

3 Se recomienda a los buques que crucen el DST y las zonas de precaución en el estrecho de Singapur que se dirijan a puertos o fondeaderos o provengan de ellos que observen los siguientes procedimientos:

- a) Se recomienda a los buques en el estrecho de Singapur que tengan intención de cruzar las vías de circulación hacia el este o hacia el oeste en el DST o en zonas de precaución, respectivamente, que observen lo siguiente:
 - i) informar al servicio de información sobre el tráfico marítimo (VTIS) de su intención de antemano;
 - ii) emitir las señales consistentes en 3 luces verdes todo horizonte en una línea vertical. El VTIS alertará a los buques que se encuentren en las proximidades para que estén bien atentos al buque que cruza;
 - iii) cuando la condición del tráfico sea favorable, alterar el rumbo con decisión si es necesario (para captar fácilmente la atención de los demás buques en las proximidades que observen por medios visuales o mediante radar), y cruzar la vía de circulación con un rumbo que, en la medida de lo posible, forme ángulo recto con la dirección general del tráfico;
 - iv) informar al VTIS y apagar las señales nocturnas cuando se haya abandonado/cruzado o entrado en condiciones de seguridad en la vía de circulación apropiada.
- b) Las señales nocturnas no eximirán al buque que cruza de la obligación de ceder el paso a los otros buques en una situación de cruce ni del cumplimiento de cualquiera de las reglas del Reglamento de Abordajes.

ANEXO 13

RESOLUCIÓN MSC.314(88) (adoptada el 29 de noviembre de 2010)

NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación obligatoria para buques por la Organización,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.858(20), por la que se decidió que el Comité desempeñe la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64), enmendada por las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 56º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP), que figura en el anexo;
2. DECIDE que dicho nuevo sistema de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de septiembre de 2011; y
3. **PIDE AL SECRETARIO GENERAL QUE PONGA LA PRESENTE RESOLUCIÓN Y SU ANEXO EN conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y los Miembros de la Organización.**

ANEXO

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Los buques obligados a participar en el sistema de notificación para buques son los siguientes:

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 cuyo puerto o fondeadero de partida o destino se halle en el Sound o que transiten por la zona de notificación.

De conformidad con lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974, enmendado, SOUNDREP no se aplica a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada, ni otros buques que sean propiedad de un Gobierno Contratante o estén explotados por éste y que se destinen exclusivamente a servicios públicos no comerciales de dicho Gobierno.

2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA Y NÚMERO Y EDICIÓN DE LA CARTA DE REFERENCIA UTILIZADA PARA FIJAR LOS LÍMITES DEL SISTEMA

2.1 El sistema de notificación obligatoria para buques SOUNDREP es explotado por el STM del Sound. El distintivo de llamada es "Sound Traffic".

2.2 La zona de operaciones del SOUNDREP abarca la parte septentrional, central y meridional del Sound, tal como se muestra en el gráfico del apéndice 1. La zona incluye los siguientes sistemas de organización del tráfico: al norte el DST "En el Sound" y al sur el DST "A la altura de Falsterbo", ambos adoptados por la Organización.

2.2.1 Línea de notificación y delimitación septentrional

Dinamarca:

- 1) 56°06',58 N 012°11',00 E (Rågeleje)
- 2) 56°14',00 N 012°11',00 E (En el mar, al norte de Rågeleje)

Suecia:

- 3) 56°18',08 N 012°17',39 E (En el mar, al oeste de Kullen)
- 4) 56°18',08 N 012°26',88 E (Faro de Kullen)

2.2.2 Línea de notificación y delimitación meridional

Dinamarca:

- 5) 55°17',44 N 012°27',28 E (Faro de Stevns)
- 6) 55°10',00 N 012°27',28 E (En el mar, al sur de Stevns)

Suecia:

- 7) 55°10',00 N 012°54',50 E (En el mar, al sur de Falsterbo)

2.2.3 Línea de notificación y delimitación oriental

Suecia:

- 7) 55°10',00 N 012°54',50 E (En el mar, al sur de Falsterbo)
- 8) 55°22',89 N 013°01',93 E (Fredshög)

2.2.4 Línea de notificación y delimitación occidental

Dinamarca:

- 9) 55°19',81 N 012°27',30 E (Mandehoved)
- 10) 55°33',28 N 012°35',53 E (Aflandshage)

2.2.5 División en sectores

La zona del SOUNDREP se divide en dos sectores en la latitud 55°50',00 N; el sector 1 al norte y el sector 2 al sur. Cada sector tiene asignado un canal de ondas métricas, que se indica en el apéndice 2.

2.3 Las cartas de referencia (Dátum: Sistema geodésico mundial de 1984, WGS 84) que incluyen la zona de operaciones del SOUNDREP son las siguientes:

- .1 Cartas danesas N^{os} 102 (7^a edición, mayo de 2009), 104 (5^a edición, agosto de 2009), 131 (1^a edición, noviembre de 2008), 132 (19^a edición, agosto de 2009), 133 (13^a edición, septiembre de 2009); y
- .2 Cartas suecas N^{os} 921 (4^a edición, 2009) y 922 (22^a edición, 2009).

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE EFECTUAR, AUTORIDAD A LA QUE DEBEN ENVIARSE Y SERVICIOS DISPONIBLES

3.1 Procedimientos de notificación

3.1.1 La notificación SOUNDREP debe iniciarse (véase el párrafo 3.1.4) al STM del Sound mediante transmisiones telefónicas en ondas métricas. No obstante, los buques pueden satisfacer la mayoría de las prescripciones del sistema de notificación por medios no verbales, tales como el uso de equipo de clase A del SIA (sistema de identificación automática) aprobado por la Administración, y por correo electrónico u otros métodos alternativos, antes de entrar en la zona de notificación (véase también la nota c) de la sección 3.4.1). Los pormenores figuran en el apéndice 3. Para la información de contacto véase el apéndice 2.

3.1.2 El uso de información del SIA correcta y actualizada puede satisfacer las prescripciones de notificación para los designadores A (parcialmente), B, C, E, F, I, O, P y W.

3.1.3 El correo electrónico u otros medios alternativos antes de entrar en la zona de notificación puede satisfacer las prescripciones de notificación para los designadores L, T y X. En dicha notificación parcial no verbal debe también declararse el designador A (véase también la nota c) de la sección 3.4.1). En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.1.4 Un buque que satisfaga las prescripciones de notificación del sistema de notificación obligatoria para buques SOUNDREP por el uso de medios no verbales debe como mínimo efectuar una transmisión telefónica en ondas métricas para comunicar el nombre del buque (parte del designador A) y que ha cruzado la línea de notificación de entrada al STM del Sound cuando entre físicamente en la zona. Debe observarse el mismo procedimiento antes de zarpar de un puerto o salir de un fondeadero de la zona del SOUNDREP. En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.1.5 Los designadores U y Q, si procede, se darán siempre al STM del Sound mediante transmisión telefónica en ondas métricas al entrar en la zona. En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.1.6 Para impedir la sobrecarga de los canales de ondas métricas con las notificaciones realizadas mediante transmisiones telefónicas verbales y evitar entorpecer las tareas esenciales de navegación, con lo que se dificultaría la seguridad de la navegación en la zona, un buque que no pueda cumplir las prescripciones de notificación para los designadores L, T y X por correo electrónico u otro método alternativo antes de entrar en la zona de notificación podrá enviar notificaciones al STM del Sound con respecto a esos designadores mediante un radioteléfono o un teléfono móvil. Además, el designador A debe incluirse en esa notificación parcial.

3.2 No se exige la notificación verbal cuando un buque atraviese la línea de sector del SOUNDREP situada en la latitud 55°50',00 N. No obstante, se exige el cambio de frecuencia de ondas métricas, de conformidad con lo indicado en el apéndice 2.

3.3 Formato

La notificación obligatoria del buque se redactará de conformidad con el formato que figura en el apéndice 3. La información que se solicita de los buques es la indicada en el formato de notificación normalizado que aparece en la sección 2 del apéndice de la resolución A.851(20) de la OMI.

3.4 Contenido

La notificación del buque al SOUNDREP efectuada por medios no verbales o por transmisión telefónica debe contener la siguiente información:

- A Nombre del buque, distintivo de llamada y, si se dispone de ellos, número de identificación IMO y número ISMM
- B Fecha y hora
- C Situación expresada en latitud y longitud
- E Rumbo verdadero
- F Velocidad
- I Destino y hora estimada de llegada (ETA)
- L Información sobre la derrota proyectada a través del Sound
- O Calado máximo actual
- P Carga; y cantidad y clase de la OMI de las mercancías peligrosas, si procede (véase la nota c) *infra*)
- Q Defectos y deficiencias u otras limitaciones
- T Datos de contacto para la comunicación de información sobre la carga (véase la nota c) *infra*)
- U Altura de la obra muerta cuando supere los 35 metros
- W Número total de personas a bordo
- X Tipo y cantidad estimada de combustible líquido en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000

Notas:

- a) Al recibir una notificación, los operadores del STM del Sound establecerán la relación existente entre la situación del buque y la información suministrada por el servicio de que dispongan.
- b) El capitán del buque debe informar inmediatamente al STM del Sound de todo cambio en la información notificada, incluido el designador Q.
- c) La información sobre carga peligrosa y los datos de contacto para la comunicación de información sobre la carga (designadores P y T del formato de notificación) solamente se solicita cuando dicha información no se haya notificado a la autoridad competente a través de SafeSeaNet en un Estado Miembro de la Unión Europea (UE), de conformidad con lo prescrito en el artículo 13 (para los buques cuyo destino u origen sea un puerto de la UE) de la Directiva 2002/59/EC, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, enmendada por la Directiva 2009/17/EC, antes de entrar en la zona de operaciones del SOUNDREP. En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.5 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.5.1 Los buques que entren en la zona de operaciones del SOUNDREP presentarán una notificación cuando crucen las líneas de entrada o al salir de un puerto o fondeadero que se encuentre dentro de la zona de operaciones.

3.5.2 Deberían presentarse también notificaciones siempre que se produzca un cambio en las circunstancias o el estado de la navegación, más concretamente en relación con el designador Q del formato de notificación.

3.6 Tráfico que cruza

Dado que los transbordadores que cruzan entre Helsingør y Helsingborg lo hacen con arreglo a un horario publicado, podrán adoptarse medidas especiales de notificación para cada buque. En general los transbordadores que salen de los puertos de Helsingør en Dinamarca y Helsingborg en Suecia y que navegan con arreglo a un horario publicado no están obligados a enviar una notificación al STM del Sound.

3.7 Autoridad

La autoridad encargada del STM para el SOUNDREP es el STM del Sound y su distintivo de llamada es "Sound Traffic". En el apéndice 2 figuran pormenores adicionales.

4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE FACILITAR A LOS BUQUES PARTICIPANTES Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR

4.1 Los buques están obligados a mantener un servicio de escucha permanente en la zona por el canal de ondas métricas pertinente correspondiente al sector y el canal 16 de ondas métricas.

4.2 El STM del Sound ofrecerá servicios de información al tráfico marítimo sobre situaciones concretas y urgentes que podrían provocar movimientos de tráfico incompatibles, así como otra información relativa a la seguridad de la navegación, por ejemplo, información sobre el tiempo, corrientes, presencia de hielo, nivel del agua, problemas de navegación u otros peligros.

4.2.1 Si es necesario, el STM del Sound puede proporcionar información individual a un buque, particularmente en relación con la determinación de la situación e información sobre la navegación o las condiciones de la zona utilizando los indicadores de mensaje para los STM recogidos en la sección A1/6 de las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP). Los indicadores de mensaje pueden ser de RECOMENDACIÓN, AVISO, INFORMACIÓN, PREGUNTA, RESPUESTA, PETICIÓN e INTENCIÓN.

4.2.2 La información de interés general para el tráfico marítimo que se encuentra en la zona será radiodifundida por el STM del Sound a través del canal de ondas métricas que especifique el operador del STM o se proporcionará previa solicitud. La transmisión irá precedida normalmente de una emisión por el canal 16 de ondas métricas. Todos los buques que naveguen por la zona deberían escuchar la transmisión anunciada.

4.3 Si un buque necesita ponerse al ancla debido a avería, mala visibilidad, mal tiempo, cambios en la profundidad indicada del agua, etc., el STM del Sound puede recomendar lugares de fondeo adecuados u otro lugar de refugio en la zona de operaciones.

5 MÉTODOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA SOUNDREP

5.1 El idioma utilizado para las comunicaciones será el inglés y, cuando sea necesario, se emplearán las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

5.2 En el apéndice 2 se recogen los pormenores sobre los métodos de comunicación y la información de contacto.

6 REGLAMENTACIÓN Y RECOMENDACIONES VIGENTES EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA

6.1 Reglamento de Abordajes

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes es aplicable en toda la zona de operaciones del SOUNDREP.

6.2 Dispositivo de separación del tráfico "En el Sound"

El dispositivo de separación del tráfico "En el Sound", situado al norte en el paso angosto del Sound, ha sido adoptado por la OMI y, por lo tanto, es aplicable la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

6.3 Dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Falsterbo"

Se aplican el dispositivo de separación "A la altura de Falsterbo", situado en la parte sur del Sound, adoptado por la OMI y, por lo tanto, la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

6.4 Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico – El Sound

En la sección 1.9 de la circular de la OMI SN.1/Circ.263 y en la parte C de la Organización del tráfico marítimo (publicación de la OMI), relativas a la Modificación de la Recomendación sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico, adoptada por el MSC 83 en octubre de 2007, se recomienda para el Sound que los petroleros con carga cuyo calado sea igual o superior a 7 metros, los buques tanque quimiqueros con carga y los buques gaseros con carga, sean cuales fueren sus dimensiones, así como los buques que transporten un cargamento de combustible nuclear irradiado, plutonio o desechos de alta actividad (materiales del Código CNI), cuando naveguen en la parte del Sound delimitada por una línea que une el faro de Svinbåndan y el puerto de Hornbæk y por una línea que une el puerto de Skanör y Aflandshage, deberían utilizar los servicios de practicaje establecidos por los Gobiernos de Dinamarca y Suecia.

6.5 Practicaje obligatorio

Los puertos situados dentro de la zona del SOUNDREP están comprendidos en las disposiciones sobre practicaje obligatorio respecto de ciertos buques cuyo origen o destino son puertos daneses o suecos.

6.6 Obra muerta que supere los 35 metros de altura

6.6.1 El canal de Drogden, que es navegable, está situado junto a un importante aeropuerto. Con objeto de garantizar la seguridad de la navegación en el canal dragado de Drogden y reducir el riesgo de abordaje entre una aeronave que preste servicio en el aeropuerto y un buque u otro equipo flotante, se ha establecido una obligación de notificación. En el apéndice 3, designador U, figuran pormenores adicionales.

6.6.2 El procedimiento de seguridad que se ha establecido es el siguiente: en el caso de todos los buques, incluidos los buques con un remolque, cuya obra muerta supere los 35 metros de altura, el STM del Sound notificará al control del tráfico aéreo la altura máxima de la obra muerta del buque o del equipo flotante. La notificación se realizará al menos 30 minutos antes de la hora (UTC) en que se espera que el buque pase por:

- | | | |
|----|---|--------------------------------|
| .1 | el faro de Nordre Røse, en la situación | 55°38',17 N
012°41',21 E; y |
| .2 | la boya luminosa nº 9, en la situación | 55°36',15 N
012°41',79 E. |

6.6.3 El STM del Sound transmitirá la información al control del tráfico aéreo.

7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 Capacidad del sistema

7.1.1 El centro del STM está situado en Malmö (Suecia).

7.1.2 El STM comprende varios lugares donde se encuentran los sensores a distancia. Desde esos lugares se vigila la zona del SOUNDREP utilizando una combinación de aparatos de radar y SIA. Una red integrada de 10 sistemas de radar con SIA integrado facilita la vigilancia de la zona.

7.1.3 Todos los sensores mencionados serán controlados y vigilados por los operadores del STM.

7.1.4 El equipo de registro almacena automáticamente información de todas las derrotas, pudiendo volver a examinarse esa información. En caso de sucesos, el STM del Sound puede utilizar la información almacenada como prueba. Los operadores del STM tienen acceso a distintos registros de buques, información de prácticos y datos sobre las cargas potencialmente peligrosas.

7.1.5 Los operadores que manejan la información tienen a su disposición una base de datos integrada.

7.2 Radares y otros sensores

La información necesaria para evaluar las actividades del tráfico dentro de la zona de operaciones del SOUNDREP se compila por conducto de sensores teledirigidos que comprenden:

- .1 sensores de nivel del agua y de corrientes en Drogden y Flintrännan;
- .2 sistemas radáricos de gran resolución; y
- .3 sistemas de comunicaciones en ondas métricas, incluida la LSD (véase el apéndice 2).

7.3 Equipo de radiocomunicaciones

Duplicación del sistema de ondas métricas con los medios necesarios para la LSD (véase el apéndice 2).

7.4 Instalaciones del SIA

El STM del Sound está conectado a la red nacional del SIA basada en tierra de Dinamarca y Suecia y puede recibir continuamente las transmisiones enviadas por buques equipados con respondedores para obtener información sobre su identidad y situación. Dicha información aparece como parte del sistema del STM y cubre la zona de notificación para buques.

7.5 Competencia y formación del personal

7.5.1 En el centro del STM trabaja personal con formación y experiencia de oficiales encargados de la guardia de navegación, de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales.

7.5.2 La formación del personal satisfará las normas recomendadas por la OMI en la circular MSC/Circ.1065: "Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM)" (2ª edición).

7.5.3 Se lleva a cabo periódicamente formación de repaso.

8 INFORMACIÓN RELATIVA A LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR EN CASO DE FALLO DE LAS INSTALACIONES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA AUTORIDAD EN TIERRA

8.1 El sistema está proyectado con una duplicación de sistemas suficiente para tolerar los fallos normales del equipo.

8.2 Si fallase el sistema de radiocomunicaciones del centro del STM, será posible mantener las comunicaciones mediante un equipo de reserva de ondas métricas. Si fallase el sistema radárico u otro equipo esencial, se facilitará información sobre la reducción de la capacidad operativa a través del STM del Sound o en forma de radioavisos náuticos de ámbito nacional.

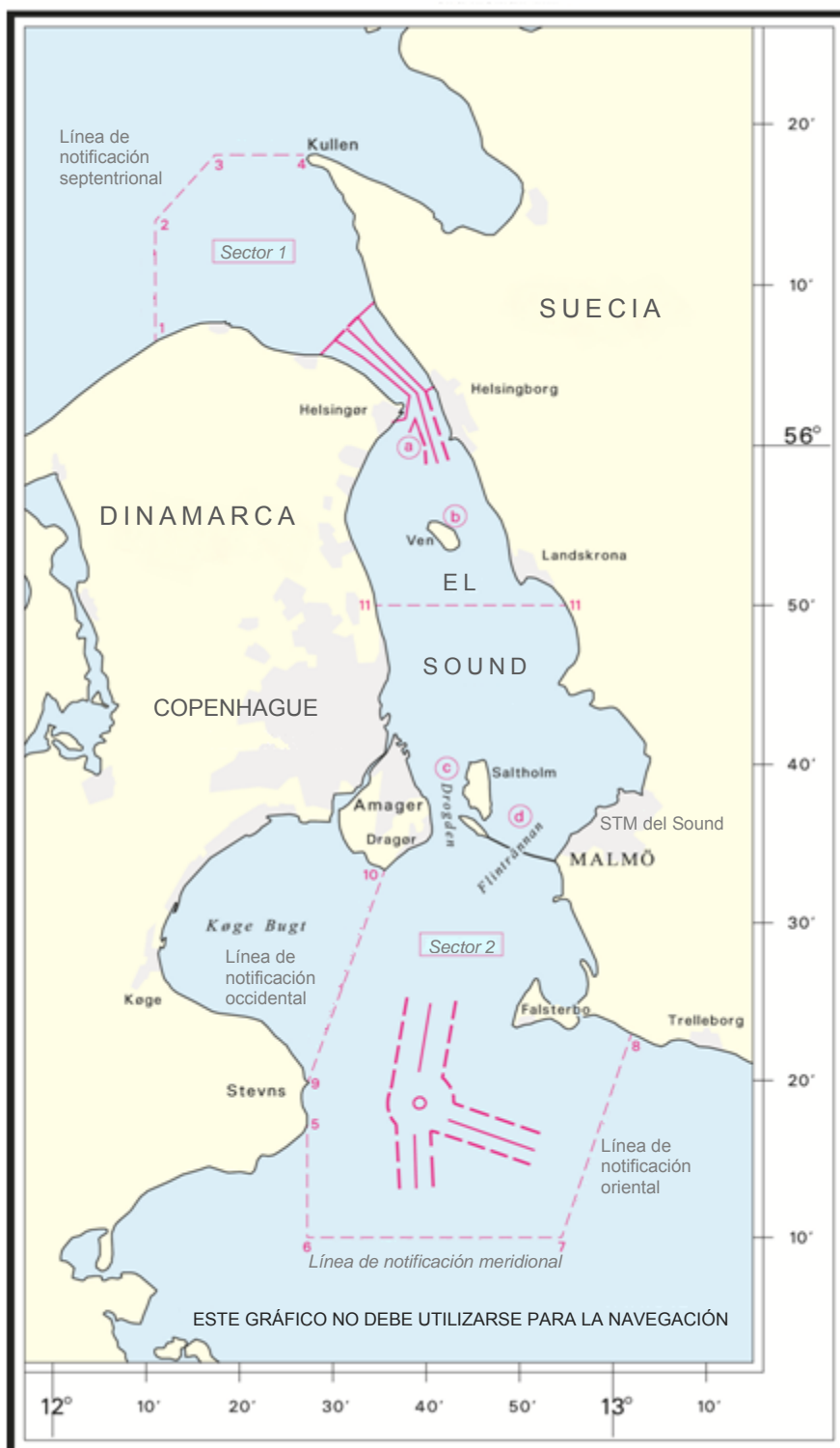
9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA

9.1 El objetivo de la autoridad encargada del STM es facilitar el intercambio de información entre el tráfico marítimo y la costa a fin de garantizar el tránsito seguro por los puentes, respaldar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino.

9.2 Se hará todo lo posible para alentar y promover la participación plena de los buques que deben efectuar notificaciones de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS. Si no se remiten las notificaciones y es posible identificar sin ningún género de dudas al buque infractor, la información se pasará a las autoridades pertinentes del Estado de abanderamiento, de forma que éstas puedan realizar las investigaciones necesarias y proceder a un posible enjuiciamiento, de conformidad con la legislación nacional. La información también se hará llegar a los encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

APÉNDICE 1

ZONA DE OPERACIONES DEL SOUNDREP



APÉNDICE 2

INFORMACIÓN DE CONTACTO Y CANALES DE ONDAS MÉTRICAS ASIGNADOS A LOS SECTORES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

SOUNDREP, distintivo de llamada:	"Sound Traffic"
---	------------------------

Canales de VHF	Uso operativo
Canal 73 de VHF	STM del Sound – Sector 1 norte
Canal 71 de VHF	STM del Sound – Sector 2 sur
Canal 79 de VHF	STM del Sound – Transmisión 1, asistencia individual
Canal 68 de VHF	STM del Sound – Transmisión 2, asistencia individual y canal de reserva

El STM del Sound que explota el SOUNDREP está situado en Malmö (Suecia):

Información de contacto 24 horas:

- 1) El STM del Sound mantiene una escucha continua en los canales 73, 71 y 16 de ondas métricas.
- 2) Teléfono del oficial de servicio: +46 40 20 43 17
+46 40 20 43 34
- 3) Facsímil: +46 40 20 43 45
- 4) Correo electrónico: contact@soundvts.org

Dirección:

Sound VTS
Hans Michelsensgata 9
Box 855
S - 201 80 Malmö
Suecia

APÉNDICE 3

PREPARACIÓN DE NOTIFICACIONES PARA EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

Designador	SIA	Función	Información requerida
A	Sí, y VHF	Buque	Nombre del buque (ondas métricas); distintivo de llamada y, si se dispone de ellos, número de identificación IMO y número ISMM (SIA)
B	Sí	Fecha y hora del suceso	Un grupo de seis cifras para indicar el día del mes, las horas y los minutos en el tiempo universal coordinado (UTC)
C	Sí	Situación	Un grupo de cinco cifras para indicar la latitud en grados y minutos en forma decimal, con el sufijo N, y un grupo de seis cifras para indicar la longitud en grados y minutos en forma decimal, con el sufijo E
E	Sí	Rumbo verdadero	Un grupo de tres cifras
F	Sí	Velocidad en nudos y en décimas de nudos	Un grupo de tres cifras
I	Sí	Destino y hora estimada de llegada (ETA)	El nombre del próximo puerto de escala en UN LOCODE. Para más información véase la circular de la OMI SN/Circ.244 y www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm . Grupo indicador de la fecha y la hora como en B
L	No	Información relativa a la derrota	<p>Una breve descripción de la derrota proyectada por el capitán. Los buques que naveguen por el Sound tienen la posibilidad de decidir derrotas por las siguientes zonas (véase el apéndice 1):</p> <ol style="list-style-type: none"> banco de Disken isla de Ven canal de Drogden canal de Flintrännen <p>La información relativa a la derrota debería presentarse codificada mediante los siguientes designadores locales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DW – Disken, oeste de • DE – Disken, este de • VW – Ven, oeste de • VE – Ven, este de • D – Drogden • F – Flintrännen <p>Véanse los ejemplos presentados <i>infra</i>.</p>

Designador	SIA	Función	Información requerida
O	Sí	Calado máximo actual en metros	Un grupo de dos o tres cifras para indicar el calado máximo actual en metros (por ejemplo: 6,1 o 10,4)
P	Sí	Carga a bordo	Carga; y cantidad y clase OMI de mercancías peligrosas, si procede (véase 3.4.1, nota c)
Q	VHF	Defectos y deficiencias u otras limitaciones	Indicación sucinta de defectos y deficiencias que afectan al equipo del buque o cualquier otra circunstancia que afecta a la navegación y maniobrabilidad normales
T	No	Representante y/o propietario del buque	Dirección y señas en las que puede obtenerse información pormenorizada sobre la carga
U	VHF	Dimensiones del buque	Información sobre la <u>altura máxima de la obra muerta cuando supere los 35 metros</u> , que se exige a todos los buques, incluidos los buques que lleven remolque u otro equipo flotante. Dicha información se facilitará por transmisión telefónica al entrar en la zona del SOUNDREP, aunque la información se facilite también, por ejemplo, a través del SIA. Los pormenores se recogen en el párrafo 6.6
W	Sí	Número total de personas a bordo	Indicar el número
X	No	Varios	Tipo y cantidad estimada de combustible líquido en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000

Ejemplos de derrotas indicadas en el designador L

Un buque que se dirige hacia el norte desde el puerto de Malmö y que tiene previsto navegar por el este de Ven, hacia el DST En el Sound (el formato UN LOCODE para el puerto de Malmö es SE MMA):

L: SE MMA, VE

Un buque que se dirige hacia el sur en tránsito y que tiene previsto navegar por el DST En el Sound, al este de Disken, al oeste de Ven, en el canal de Drogden y el DST A la altura de Falsterbo:

L: DE, VW, D

ANEXO 14

**RESOLUCIÓN MSC.315(88)
(adoptada el 29 de noviembre de 2010)**

**MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
EXISTENTE "EN LA REGIÓN DEL ESTRECHO DE TORRES Y LA DERROTA
INTERIOR DE LA GRAN BARRERA DE CORAL" (REEFREP)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), relativa a la adopción por la Organización de sistemas de notificación obligatoria para buques,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), por la que se decidió que el Comité desempeñe la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64), enmendada por las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 56º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP) descritas en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2011;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización.

ANEXO

MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
EXISTENTE "EN LA REGIÓN DEL ESTRECHO DE TORRES Y LA DERROTA
INTERIOR DE LA GRAN BARRERA DE CORAL (REEFREP)"

**ANEXO 1 DE LA RESOLUCIÓN MSC.52(66), ENMENDADA POR
LA RESOLUCIÓN MSC.161(78)**

1 En el anexo 1, los párrafos 2.1 y 2.2 se sustituyen por los siguientes párrafos:

"2.1 El sistema de notificación comprenderá la zona general representada en el gráfico del apéndice 1. La zona abarca el estrecho de Torres entre las longitudes 141°45' E y 144° 00' E, incluido el estrecho de Endeavour, y las aguas de la Gran Barrera de Coral (GBC) entre la costa australiana y el límite exterior de la GBC, desde la latitud del cabo York (10°40' S) hacia el sudeste hasta 21°00' S 152°55' E. Desde esa posición, el límite del REEFREP se amplía del siguiente modo:

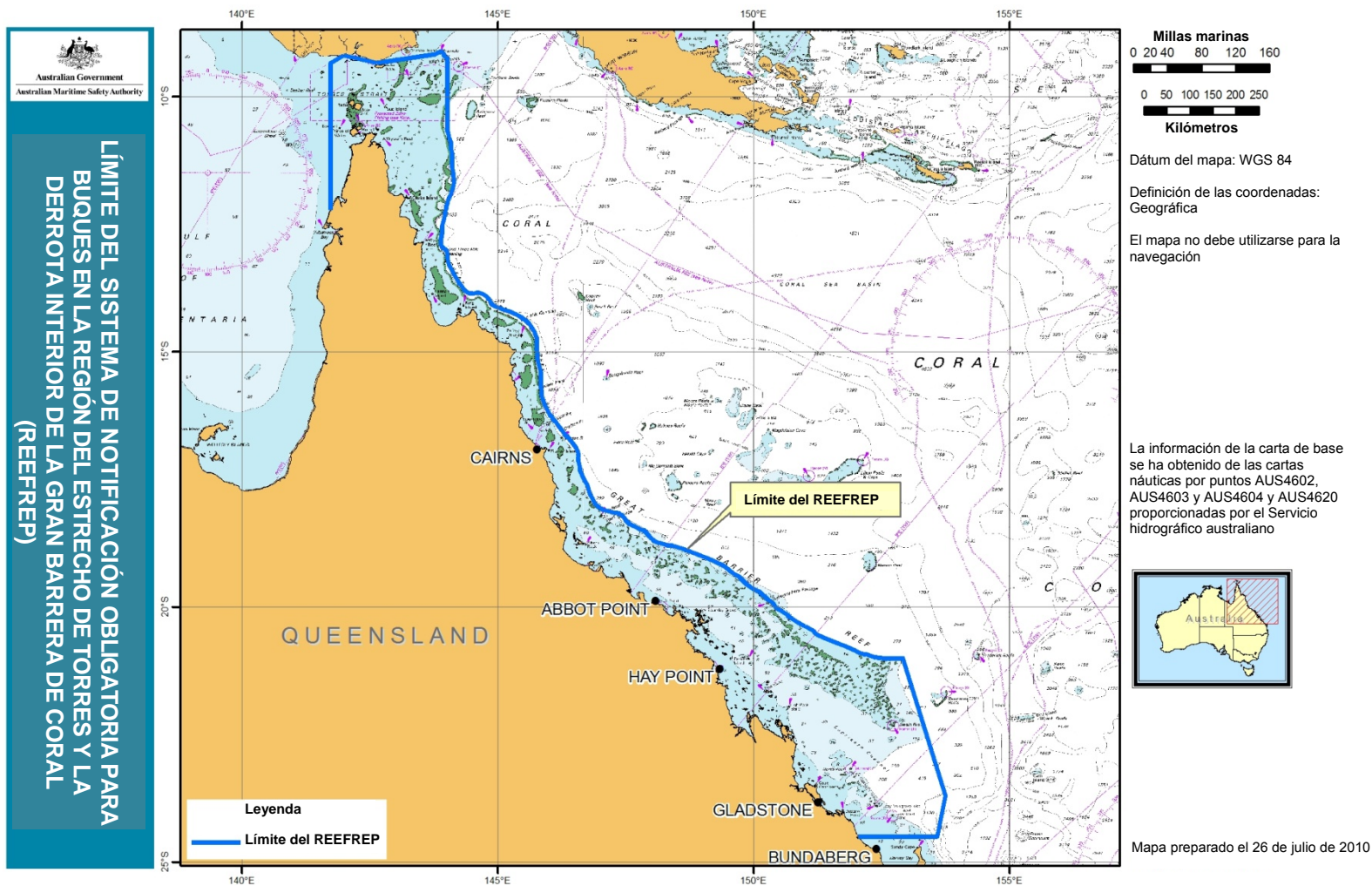
- a) hasta la posición 23°42' S, 153°45' E,
- b) desde ahí hasta la posición 24°30' S, 153° 35' E,
- c) desde ahí hacia el oeste en la latitud 24°30' S hasta donde cruza la línea costera de Queensland en la línea de bajamar, y
- d) desde ahí en general hacia el noroeste a lo largo de la costa hasta la latitud del cabo York (10°40' S).

2.2 La zona del REEFREP se representa en las cartas AUS 4620 (1996) y AUS 4635 (2010). Para la navegación costera por la zona del REEFREP se dispone de una serie de cartas a gran escala."

2 El apéndice 1 se sustituye por el que figura a continuación:

APÉNDICE 1

ZONA GENERAL COMPRENDIDA POR EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN



ANEXO 15

**RESOLUCIÓN MSC.316(88)
(adoptada el 29 de noviembre de 2010)**

**MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA
BUQUES EXISTENTE "A LA ALTURA DE LA COSTA MERIDIONAL
Y SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA" (TRANSREP)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), relativa a la adopción por la Organización de sistemas de notificación obligatoria para buques,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), por la que se decidió que el Comité desempeñe la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64), enmendada por las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 56º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP) descritas en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques existente entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2011;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización.

ANEXO

MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA
BUQUES EXISTENTE "A LA ALTURA DE LA COSTA MERIDIONAL
Y SUDOCCIDENTAL DE ISLANDIA" (TRANSREP)

Sección 1 – Categorías de buques obligados a participar en el sistema

- 1 Se añaden los siguientes párrafos a continuación del párrafo 1.1.2 existente:
- "3 buques de arqueo bruto igual o inferior a 20 000, en ruta hacia o desde la bahía de Faxaflói, que no transporten mercancías peligrosas ni materiales nocivos a granel ni en tanques de carga, que podrán transitar por la zona a evitar oriental al sur de la latitud 63°45' N; y
- .4 buques de pasaje, sin límite de tamaño, que podrán transitar solamente por la derrota interior (paso de Húllid) y la zona a evitar oriental durante el periodo del 1 de mayo al 1 de octubre."

Sección 2 – Cobertura geográfica del sistema y número y edición de las cartas de referencia utilizadas para fijar los límites del sistema

- 2 El segundo párrafo, que se refiere a la carta de referencia, se sustituye por el siguiente:
- "La carta de referencia, que incluye toda la zona de cobertura del sistema, es la carta de Islandia N° 31 (INT 1103) *Dyrhólaey – Snæfellsnes* (edición de mayo de 2008), levantada utilizando el dátum del Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84)."

ANEXO 16

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.815(19), mediante la cual adoptó como criterio de la OMI para el reconocimiento y la aceptación de sistemas de radionavegación de uso internacional el Informe sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación, que se adjunta a dicha resolución,

RECONOCIENDO la necesidad de establecer un sistema mundial de radionavegación que permita a los buques determinar su situación en todo el mundo,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de modificar el antedicho Informe sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su 88º periodo de sesiones,

1. ADOPTA como criterio de la OMI, para el reconocimiento y la aceptación de sistemas de radionavegación de uso internacional el Informe revisado sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que mantengan informada a la Organización del desarrollo operacional de cualquier sistema de radionavegación adecuado que se ajuste a dicho criterio, y que la Organización podría examinar para su utilización por los buques en todo el mundo;
3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos y a las organizaciones que ofrezcan sistemas de radionavegación a que consientan que la OMI reconozca dichos sistemas;
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que reconozca los sistemas que se ajusten a las prescripciones recogidas en el anexo de la presente resolución y que publique información sobre los mismos;
5. PIDE TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el antedicho informe sometido a examen para introducir en él los cambios que sean necesarios;
6. REVOCA la resolución A.953(23).

ANEXO

INFORME REVISADO SOBRE EL ESTUDIO DE UN SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Desde 1983 se han venido realizando estudios sobre un sistema mundial de radionavegación. Dichos estudios han sentado las bases para enmendar el capítulo V del Convenio SOLAS 1974 e incluir una prescripción que obliga a los buques a llevar a bordo medios para recibir las transmisiones procedentes de sistemas de radionavegación adecuados durante todo el viaje previsto.

1.2 Las prescripciones operacionales de los sistemas mundiales de radionavegación figuran en el apéndice.

1.3 No se considera viable que la OMI financie un sistema mundial de radionavegación. Por consiguiente, se han estudiado los sistemas existentes o previstos, establecidos y explotados por Gobiernos u organizaciones, con objeto de determinar las condiciones en que tales sistemas podrían ser reconocidos o aceptados por la OMI.

2 PROCEDIMIENTOS Y RESPONSABILIDADES RELATIVOS AL RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS

2.1 Procedimientos y funciones de la OMI

2.1.1 El reconocimiento por la OMI de un sistema de radionavegación significaría que la Organización reconoce que el sistema puede proporcionar información adecuada para determinar la situación dentro de su zona de cobertura y que el equipo receptor que han de llevar los buques para utilizar el sistema satisface las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

2.1.2 La OMI no debería reconocer ningún sistema de radionavegación sin el consentimiento del Gobierno u organización que lo haya establecido y explote.

2.1.3 Para decidir si conviene o no reconocer un sistema de radionavegación, la OMI debería tener en cuenta si:

- .1 el Gobierno o la organización que ha establecido y explota el sistema ha declarado oficialmente que este está en servicio y puede ser utilizado por la marina mercante;
- .2 se garantiza la continuidad del mismo;
- .3 el sistema puede proporcionar información sobre la situación dentro de la zona de cobertura declarada por el Gobierno o la organización que ha establecido y explota el sistema, con un nivel de eficacia no inferior al indicado en el apéndice;
- .4 se han tomado medidas adecuadas para publicar las características y parámetros del sistema y su estado, incluidas las modificaciones necesarias; y

- .5 se han tomado medidas adecuadas para proteger la seguridad de la navegación en caso de que sea necesario introducir cambios en las características o parámetros del sistema que pudieran afectar negativamente al funcionamiento del equipo receptor de a bordo.

2.1.4 Cuando se modifique de alguna manera un sistema reconocido, deberían aplicarse los criterios enumerados en el párrafo 2.1.3 para decidir si debería mantenerse el reconocimiento otorgado.

2.2 Responsabilidades de los Gobiernos u organizaciones

2.2.1 La responsabilidad de establecer y explotar un sistema de radionavegación incumbe a los gobiernos u organizaciones interesados.

2.2.2 Los Gobiernos u organizaciones que deseen que la OMI reconozca un sistema de radionavegación, deberían notificar oficialmente a la Organización que el sistema está en servicio y a disposición de la marina mercante. El Gobierno u organización debería indicar también la zona de cobertura del sistema y facilitar cualquier otra información que sea posible para ayudar a la OMI a aplicar los criterios indicados en el párrafo 2.1.3.

2.2.3 Los Gobiernos u organizaciones que tengan un sistema reconocido por la OMI no deberían permitir que se modifiquen las características operacionales del sistema que dieron lugar al reconocimiento sin notificarlo a la Organización (véase la resolución A.577(14)).

3 EQUIPO RECEPTOR DE A BORDO

3.1 A fin de evitar la necesidad de que un buque tenga que llevar a bordo más de un aparato receptor, el equipo receptor de a bordo debería poder funcionar tanto con un sistema mundial de radionavegación como con los sistemas de radionavegación que ofrezcan cobertura en las zonas por las que navegue el buque.

3.2 El equipo receptor de a bordo debería ajustarse a las normas de funcionamiento pertinentes que no sean inferiores a las adoptadas por la Organización.

3.3 Los sistemas de radionavegación deberían permitir que el equipo receptor de a bordo seleccione automáticamente las estaciones adecuadas para determinar la situación del buque con la eficacia requerida.

3.4 El equipo receptor de a bordo debería estar provisto de al menos un dispositivo de salida* que permita suministrar a otros equipos información sobre la situación en forma normalizada.

* Publicación 61162 de la CEI.

APÉNDICE

PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las prescripciones operacionales de los sistemas mundiales de radionavegación deberían ser de carácter general y poder ser satisfechas por varios sistemas. Todos los sistemas deberían poder ser utilizados por un número ilimitado de buques.

1.2 Las prescripciones podrán ser satisfechas con un solo sistema de radionavegación o con una combinación de varios.

1.3 Se considera que el sistema está disponible si presenta la integridad prescrita para el nivel de precisión determinado.

2 NAVEGACIÓN EN AGUAS OCEÁNICAS

2.1 Cuando se utilice un sistema de radionavegación para ayudar a los buques a navegar en aguas oceánicas, el sistema debería proporcionar información sobre la situación con un error no superior a 100 metros y con una probabilidad del 95 %. Este grado de precisión es adecuado para la navegación en general y para suministrar información sobre la situación en el SMSSM.

2.2 Teniendo en cuenta que las flotas mercantes operan en todo el mundo, la información que proporcione un sistema de navegación ha de ser adecuada para la navegación general de los buques dedicados a efectuar viajes internacionales en cualesquiera aguas oceánicas.

2.3 Teniendo en cuenta el espectro de radiofrecuencias, la cobertura del sistema debería ser adecuada para que se pueda determinar la situación durante toda esta fase de la navegación.

2.4 El sistema de radionavegación debería permitir una frecuencia de actualización de los datos sobre la situación calculados que no sea inferior a una vez cada dos segundos.

2.5 La disponibilidad de la señal debería ser superior al 99,8 %.

2.6 Debería enviarse a los usuarios un aviso de integridad sobre funcionamiento defectuoso, falta de disponibilidad o interrupción del sistema lo antes posible por los sistemas de información sobre seguridad marítima (ISM).

3 NAVEGACIÓN EN LAS ENTRADAS Y ACCESOS A PUERTOS Y EN LAS AGUAS COSTERAS*

3.1 Cuando se utilice un sistema de radionavegación para ayudar a los buques a navegar en aguas de estas características, el sistema, incluida cualquier intensificación del mismo, debería proporcionar información sobre la situación con un error no superior a 10 metros y con una probabilidad del 95 %.

* La regla V/13 del Convenio SOLAS prescribe que todo Gobierno Contratante establezca, según estime factible y necesario, ya sea individualmente o en colaboración con otros Gobiernos Contratantes, las ayudas a la navegación que justifique el volumen de tráfico y exija el grado de riesgo.

3.2 Teniendo en cuenta el espectro de radiofrecuencias, la cobertura del sistema debería ser adecuada para que se pueda determinar la situación durante toda esta fase de la navegación.

3.3 El sistema de radionavegación debería permitir una frecuencia de actualización de los datos sobre la situación calculados no debería ser inferior a una vez cada dos segundos**.

3.4 La disponibilidad de la señal debería ser superior al 99,8 %.

3.5 Cuando el sistema esté disponible, la continuidad del servicio debería ser $\geq 99,97$ %, medida durante un periodo de 15 minutos.

3.6 Debería enviarse a los usuarios un aviso de integridad sobre el funcionamiento defectuoso, falta de disponibilidad o interrupción del sistema en el plazo de 10 segundos.

3.7 Se considerará que el sistema está disponible si presenta la integridad prescrita para el nivel de precisión determinado.

** Esto es aplicable a los datos sobre la situación calculados y presentados, pero no a la frecuencia de actualización de los datos de corrección, que seguirán siendo válidos durante al menos 30 segundos.

ANEXO 17

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo 28 a) de dicho Convenio, el cual dispone que el Comité de Seguridad Marítima examine, entre otras cosas, la dotación de los buques de navegación marítima desde el punto de vista de la seguridad,

OBSERVANDO que la dotación mínima de seguridad es función del número de marinos cualificados o experimentados que se necesita a bordo para garantizar la seguridad y la protección del buque, la tripulación, los pasajeros, la carga y los bienes, así como la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la importancia de las prescripciones de los instrumentos pertinentes de la OMI y de los adoptados por la OIT, la UIT y la OMS sobre seguridad marítima y protección del medio marino,

TENIENDO PRESENTES las disposiciones de la regla V/14, enmendada, del Convenio SOLAS sobre la expedición de un documento adecuado, o su equivalente, relativo a la dotación de seguridad como prueba de que llevan la dotación mínima de seguridad,

TENIENDO PRESENTES TAMBIÉN las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias,

CONSCIENTE de que la aptitud de la gente de mar para observar estas prescripciones depende de que se mantenga su eficacia mediante determinadas condiciones en lo que respecta a la formación, las horas de trabajo y de descanso, la seguridad, la salud y la higiene en el trabajo, y una alimentación adecuada,

CONVENCIDA de que la aceptación internacional de principios generales como base para que las Administraciones determinen la dotación de seguridad de los buques contribuiría considerablemente a acrecentar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 88º periodo de sesiones,

1. ADOPTA los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad que están compuestos por las Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación mínima de seguridad, las Directrices para determinar la dotación mínima de seguridad, las Responsabilidades en la aplicación de los principios relativos a la dotación mínima de seguridad, la Orientación sobre el contenido y el modelo del documento relativo a la dotación mínima de seguridad y el Marco para determinar la dotación mínima de seguridad, que figuran en los anexos 1, 2, 3, 4 y 5, respectivamente, de la presente resolución;
2. RECOMIENDA que los Gobiernos, al determinar la dotación mínima de seguridad de los buques que enarbolan su pabellón, observen los Principios enunciados en el anexo 1 y los procedimientos que figuran en el anexo 5 y tengan en cuenta las directrices que figuran en los anexos 2 y 3;
3. INSTA a los Gobiernos a que garanticen que los documentos relativos a la dotación mínima de seguridad contengan, por lo menos, la información especificada en el anexo 4;
4. INSTA ADEMÁS a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión propias del Estado rector del puerto en virtud de los convenios internacionales en vigor con respecto a un buque extranjero que visite sus puertos, consideren el cumplimiento de lo especificado en los documentos relativos a la dotación mínima de seguridad como prueba de que el buque lleva la debida dotación de seguridad;
5. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga la presente resolución sometida a examen;
6. REVOCA las resoluciones A.890(21) y A.955(23).

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las presentes directrices deben utilizarse al aplicar los principios relativos a la dotación mínima de seguridad enunciados en la sección 3, con el fin de garantizar la explotación en condiciones de seguridad de los buques a los que se aplica el artículo III del Convenio de Formación, 1978, enmendado, la protección de los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y la protección del medio marino.

1.2 La Administración podrá mantener o adoptar disposiciones que difieran de las recomendadas aquí, especialmente adaptadas a los adelantos técnicos y a tipos especiales de buques y de actividades. No obstante, habrá de tener la certeza en todo momento de que las disposiciones detalladas que se tomen en cuanto a la dotación ofrecen un grado de seguridad por lo menos equivalente al que establecen las presentes directrices.

2 OBJETIVOS

El objetivo de las presentes directrices es asegurarse de que un buque cuente con una dotación suficiente, eficaz y eficiente que garantice su seguridad y protección, su navegación y explotación en el mar en condiciones de seguridad, unas operaciones portuarias sin riesgos, la prevención de lesiones personales o pérdida de vidas humanas, la prevención de daños al medio marino y a los bienes y el bienestar y la salud de la gente de mar, para lo cual se evitará la fatiga de la tripulación. Para lograr estos objetivos es necesario:

- .1 adoptar un enfoque basado en objetivos;
- .2 habilitar procedimientos normalizados que garanticen su implantación eficaz; y
- .3 adoptar medidas de cumplimiento eficaces.

3 PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

3.1 Al determinar la dotación mínima de seguridad de un buque deberán observarse los siguientes principios:

- .1 la capacidad para:
 - .1 mantener guardias seguras de navegación, de máquinas y en puerto, y escuchas radioeléctricas, de conformidad con la regla VIII/2 del Convenio de Formación, 1978, enmendado, así como una vigilancia general del buque;
 - .2 amarrar y desamarrar el buque con seguridad;
 - .3 atender las funciones de seguridad del buque cuando esté estacionario o casi estacionario en la mar;

- .4 efectuar las operaciones necesarias para evitar causar daños al medio marino;
 - .5 mantener los dispositivos de seguridad y la limpieza de todos los espacios accesibles para reducir al mínimo el riesgo de incendio;
 - .6 prestar cuidados médicos a bordo;
 - .7 garantizar la seguridad del transporte de la carga durante el viaje;
 - .8 inspeccionar y mantener, según proceda, la integridad estructural del buque; y
 - .9 explotar el buque de conformidad con su plan de protección aprobado; y
- .2 la capacidad para:
- .1 accionar todos los medios de cierre estancos, mantenerlos en buen estado, y establecer una patrulla competente de lucha contra averías;
 - .2 utilizar el equipo de lucha contra incendios y de emergencia de a bordo, así como los dispositivos de salvamento, llevar a cabo las operaciones de mantenimiento de dicho equipo que se deban efectuar en la mar, y reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo; y
 - .3 hacer funcionar las máquinas propulsoras principales y la maquinaria auxiliar, en particular el equipo de prevención de la contaminación, manteniéndolas en buen estado de manera que el buque pueda superar los peligros previsibles del viaje.
- 3.2 Cuando proceda, se tendrán en cuenta asimismo las siguientes funciones de a bordo:
- .1 formación continua necesaria de todo el personal en el funcionamiento y utilización del equipo de lucha contra incendios y de emergencia, los dispositivos de salvamento y los medios de cierre estancos;
 - .2 formación especializada necesaria para determinados tipos de buques y en los casos en que los tripulantes lleven a cabo tareas a bordo que crucen los límites entre las secciones;
 - .3 provisión de alimentos adecuados y de agua potable;
 - .4 necesidad de desempeñar deberes y asumir responsabilidades en caso de emergencia; y
 - .5 necesidad de ofrecer oportunidades a la gente de mar novel para permitirle adquirir la formación y experiencia requeridas.

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

1.1 La dotación mínima de seguridad de un buque se establecerá teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los siguientes:

- .1 tamaño y tipo del buque;
- .2 número, potencia y tipo de unidades propulsoras principales y auxiliares;
- .3 grado de automatización del buque;
- .4 construcción y equipo del buque;
- .5 método de mantenimiento empleado;
- .6 carga que se va transportar;
- .7 frecuencia de las escalas en los puertos, duración y naturaleza de los viajes que se van a realizar;
- .8 zona(s) de navegación, rutas del buque y operaciones que realiza;
- .9 medida en que se realizan actividades de formación a bordo;
- .10 grado de apoyo que la compañía presta al buque desde tierra;
- .11 prescripciones aplicables a las horas de trabajo y de descanso; y
- .12 las disposiciones del plan de protección del buque aprobado.

1.2 La determinación de la dotación mínima de seguridad de un buque debe basarse en el desempeño, al nivel adecuado de responsabilidad, tal como se establece en el Código de Formación, de las funciones siguientes:

- .1 navegación, la cual incluye las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
 - .1 planificar y dirigir la travesía navegando en condiciones de seguridad;
 - .2 realizar una guardia de navegación segura de conformidad con los requisitos del Código de Formación;
 - .3 maniobrar y gobernar el buque en todas las situaciones; y
 - .4 amarrar y desamarrar el buque en condiciones de seguridad;

- .2 manipulación y estiba de la carga, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para planificar y vigilar el embarque, la estiba, la sujeción, el cuidado durante la travesía y el desembarque de la carga que ha de transportar el buque y cerciorarse de que dichas operaciones se efectúan con seguridad;
- .3 funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
 - .1 garantizar la seguridad y protección de todas las personas que se encuentran a bordo y mantener los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad en buen estado de funcionamiento;
 - .2 accionar y mantener todos los medios de cierre estancos;
 - .3 llevar a cabo las operaciones necesarias para reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo;
 - .4 llevar a cabo las operaciones necesarias para garantizar la protección del medio marino;
 - .5 prestar cuidados médicos a bordo; y
 - .6 realizar las tareas administrativas que garanticen la explotación del buque en condiciones de seguridad y su protección;
- .4 maquinaria naval, la cual incluye las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
 - .1 hacer funcionar y vigilar la maquinaria propulsora principal y auxiliar del buque y evaluar sus prestaciones;
 - .2 realizar una guardia de máquinas segura de conformidad con lo estipulado en el Código de Formación;
 - .3 organizar y efectuar las operaciones de combustible y de lastre; y
 - .4 garantizar la seguridad de los equipos, sistemas y servicios de la maquinaria del buque;
- .5 instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
 - .1 hacer funcionar el equipo eléctrico y electrónico del buque; y
 - .2 garantizar la seguridad de los sistemas eléctricos y electrónicos del buque;

- .6 radiocomunicaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
 - .1 transmitir y recibir información utilizando el equipo de radiocomunicaciones del buque;
 - .2 mantener una escucha radioeléctrica segura de acuerdo con las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y las reglas del Convenio SOLAS 1974 enmendado; y
 - .3 garantizar servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia; y
- .7 mantenimiento y reparaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de la maquinaria, el equipo y los sistemas del buque, según lo requiera el método de mantenimiento y reparación empleado.

1.3 Además de los factores y funciones que se exponen en los párrafos 1.1 y 1.2, al determinar la dotación mínima de seguridad convendrá tener en cuenta:

- .1 la gestión de las funciones de seguridad, protección marítima y protección del medio ambiente de un buque en el mar cuando no esté navegando;
- .2 salvo en buques de tamaño limitado, la asignación de oficiales de puente cualificados de modo que no sea preciso que el capitán realice guardias regulares, adoptando un sistema de tres turnos de guardia;
- .3 salvo en buques de potencia propulsora limitada o que presten servicio de acuerdo con disposiciones aplicables a los espacios de máquinas sin dotación permanente, la asignación de oficiales de máquinas cualificados de modo que no sea preciso que el jefe de máquinas realice guardias regulares, adoptando un sistema de tres turnos de guardia;
- .4 la observancia de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo a bordo; y
- .5 el suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo, según sea necesario.

1.4 Al determinar la dotación mínima de seguridad de un buque también se tendrá en cuenta:

- .1 el número de personas cualificadas y demás personal necesario para hacer frente a las situaciones y condiciones de actividad máxima, habida cuenta de las horas de trabajo a bordo y de los periodos de descanso que se han de asignar a los marinos; y
- .2 la capacidad del capitán y la dotación para coordinar las actividades que se requieren para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino.

ANEXO 3

RESPONSABILIDADES EN LA APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

1 RESPONSABILIDADES DE LAS COMPAÑÍAS

1.1 La Administración puede pedir a la compañía responsable de la explotación del buque que elabore y presente su propuesta de dotación mínima de seguridad del buque en un formato especificado por ella.

1.2 Al preparar una propuesta de dotación mínima de seguridad del buque, la compañía debería aplicar los principios, recomendaciones y directrices recogidos en la presente resolución, y se le debería exigir que:

- .1 evalúe las tareas, deberes y responsabilidades de la dotación necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia;
- .2 se cerciore de que se respetan las disposiciones sobre aptitud para el servicio y se lleva un registro de las horas;
- .3 evalúe el número de personas que han de integrar la dotación, con su categoría o cargo, para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia;
- .4 elabore y presente a la Administración una propuesta de dotación mínima de seguridad basada en la evaluación del número de personas que han de integrar la dotación, con su categoría o cargo, para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y en la que se explique cómo la dotación propuesta del buque hará frente a situaciones de emergencia, incluida la evacuación de los pasajeros, si ésta es necesaria;
- .5 garantice que la dotación mínima de seguridad es adecuada en todo momento y en todos los aspectos, especialmente para hacer frente a las situaciones, condiciones y exigencias de actividad máxima, y se ajuste a los principios, recomendaciones y directrices recogidos en la presente resolución; y
- .6 elabore y presente a la Administración una nueva propuesta de dotación mínima de seguridad, caso de que haya habido cambios en las zonas de navegación, la construcción, la maquinaria, el equipo, la explotación y el mantenimiento o la gestión del buque, que puedan afectar a la dotación de seguridad.

2 APROBACIÓN POR LA ADMINISTRACIÓN

2.1 La propuesta de dotación mínima de seguridad de un buque, presentada por una compañía a la Administración, será evaluada por ésta para cerciorarse de que:

- .1 la dotación propuesta del buque incluye el número de personas requerido, con la categoría o cargo necesarios, para desempeñar las tareas, deberes y responsabilidades que se precisan para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia; y
- .2 el capitán, los oficiales y los demás miembros de la dotación del buque no tengan que trabajar un número de horas que, por excesivo, pueda comprometer el desempeño de sus funciones y la seguridad del buque, y que se pueden cumplir las prescripciones sobre horas de trabajo y descanso que establezca la reglamentación nacional aplicable.

2.2 Al aplicar estos principios, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los instrumentos existentes en vigor de la OMI, la OIT, la UIT y la OMS sobre las siguientes cuestiones:

- .1 mantenimiento de la guardia;
- .2 horas de trabajo y de descanso;
- .3 gestión de la seguridad;
- .4 titulación de la gente de mar;
- .5 formación de la gente de mar;
- .6 seguridad, salud e higiene en el trabajo;
- .7 alojamiento de la tripulación y alimentación;
- .8 protección marítima; y
- .9 radiocomunicaciones.

2.3 La Administración pedirá a la compañía que modifique la dotación mínima de seguridad propuesta para un buque si, después de haber evaluado la propuesta original presentada por la compañía, considera que no puede aprobar la composición propuesta para la dotación del buque.

2.4 La Administración aprobará únicamente una propuesta de dotación mínima de seguridad de un buque y expedirá el correspondiente documento relativo a la dotación mínima de seguridad si está plenamente convencida de que la dotación propuesta del buque se ha establecido de conformidad con los principios, recomendaciones y directrices recogidos en la presente resolución y es adecuada en todos los aspectos para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino.

2.5 La Administración podrá retirar el documento relativo a la dotación mínima de seguridad de un buque si la compañía no presenta una nueva propuesta de dotación mínima de seguridad cuando haya habido cambios en las zonas de navegación, la construcción, la maquinaria, el equipo o la explotación y el mantenimiento del buque, que afecten a la dotación de seguridad.

2.6 La Administración examinará y podrá retirar, según proceda, el documento relativo a la dotación mínima de seguridad de un buque que incumpla reiteradamente las prescripciones relativas a las horas de descanso.

2.7 La Administración examinará con sumo cuidado las circunstancias antes de permitir que en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad se contemple la posibilidad de que haya menos de tres oficiales cualificados a cargo de la guardia de navegación, aunque respete todos los principios relativos a la determinación de la dotación de seguridad.

ANEXO 4

ORIENTACIÓN SOBRE EL CONTENIDO Y EL MODELO DEL DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

1 En el documento relativo a la dotación mínima de seguridad expedido por la Administración para especificar el nivel mínimo de dotación de seguridad se consignará la siguiente información:

- .1 una indicación clara del nombre del buque, puerto de matrícula, número o letras distintivos, número IMO, arqueo bruto, potencia propulsora de la máquina principal, tipo y zona de navegación, si el espacio de máquinas tiene o no dotación permanente y el nombre de la compañía, según se define en el Código IGS;
- .2 un cuadro en el que se indique el número de personas que es necesario llevar a bordo, con su categoría o cargo, así como cualesquiera condiciones especiales u otras observaciones;
- .3 una declaración oficial de la Administración de que, de conformidad con los principios y las directrices expuestos en los anexos 1 y 2, se considerará que el buque cuyo nombre figura en el documento tiene la dotación de seguridad adecuada si, cuando se haga a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas, con la categoría o cargo indicado, que se especifica en el documento, a reserva de cualesquiera condiciones especiales en él consignadas;
- .4 una declaración respecto de toda limitación relativa a la validez del documento, tanto si es en razón de las características del buque de que se trate como de la naturaleza del servicio a que esté destinado; y
- .5 la fecha de expedición y, si ha lugar, la de vencimiento del documento, junto con la firma y el sello de la Administración.

2 Se recomienda que el documento relativo a la dotación mínima de seguridad se redacte siguiendo el modelo que figura en el apéndice del presente anexo. Si el idioma utilizado no es el inglés, el documento deberá incluir también una traducción a dicho idioma.

APÉNDICE

MODELO DE DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones de la regla V/14.2.2 del

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1974, enmendado**

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre del Estado)

por
(Administración)

*Datos relativos al buque**

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Número IMO
Puerto de matrícula
Arqueo bruto:
 Nacional
 Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969
Potencia propulsora de la máquina principal (en kW)
Tipo de buque

Espacio de máquinas sin dotación permanente sí/no

Compañía que explota el buque:
.....

* Los datos también pueden presentarse en columnas.

Zona de navegación**

Se considerará que el buque cuyo nombre figura en el presente documento tiene la dotación de seguridad adecuada si, al hacerse a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas con las categorías o cargos indicados en el cuadro siguiente.

Categoría/cargo	Título (regla del Convenio de Formación)	Número de personas

Requisitos o condiciones especiales, si los hay:

Expedido en el
(día, mes y año)

Fecha de vencimiento (si procede)

(Sello de la Administración)

.....
(Firma en nombre de la Administración)

** Si la zona de navegación no es ilimitada, habrá que incluir en el documento una descripción clara, o un mapa, de dicha zona.

ANEXO 5

MARCO PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

PREÁMBULO

Este marco se ha elaborado para ayudar a las Administraciones y las compañías a determinar la dotación mínima de seguridad.

PASOS PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

1 PRESENTACIÓN DE UNA PROPUESTA POR PARTE DE LA COMPAÑÍA

1.1 La compañía presenta una propuesta relativa a la dotación mínima de seguridad en la que se defina la naturaleza de la explotación del buque.

1.2 Es necesario que en esta propuesta se tengan en cuenta las prescripciones de los anexos 2 y 3 en el contexto de la gestión de la seguridad, la protección marítima y la protección de las funciones de un buque relativas al medio marino.

1.3 El proceso que se describe a continuación debería permitir a las compañías conocer y entender mejor las interdependencias e interacciones de los elementos operacionales que influyen en la carga de trabajo asignada a los tripulantes y, por ende, en la dotación mínima de seguridad propuesta.

Funciones operacionales

1.4 Para comenzar este proceso, es necesario desglosar los elementos operacionales en funciones. En el anexo 2 se facilitan orientaciones sobre las funciones pertinentes que es necesario tener en cuenta. No obstante, esta lista no es exhaustiva. Cada función se podrá desglosar a su vez en una lista de tareas que incluya los aspectos que figuran a continuación:

- .1 **Duración:** ¿Cuánto tiempo se necesita para ejecutar cada tarea? En este caso, el tiempo es una medida del total de las horas hombre necesarias en función del tiempo real utilizado para llevar a cabo la tarea, ya que algunas tareas pueden realizarse en un tiempo más corto utilizando varias personas.
- .2 **Frecuencia:** ¿Con qué frecuencia se lleva a cabo la tarea? Esto puede determinarse mediante un intervalo normalizado (por ejemplo: hora, día, semana, etc.).
- .3 **Competencia:** ¿Qué conocimientos prácticos, formación y cualificaciones se necesitan para llevar sistemáticamente a cabo la tarea de manera adecuada?
- .4 **Importancia:** ¿Cuáles son los riesgos o las consecuencias que conlleva la realización inadecuada de la tarea?

Factores operacionales

1.5 Una vez que la función se ha desglosado en tareas específicas y aspectos de las tareas, es necesario determinar para cada caso la cualificación del personal, los procedimientos y políticas operacionales y la infraestructura/tecnología que se necesita para llevar a cabo cada tarea. Es importante tener en cuenta que esos elementos determinarán unas dotaciones mayores o menores en función de la disponibilidad de unos procedimientos apropiados y de la tecnología y automatización necesarias para una capacidad específica.

Capacidad para realizar la tarea

1.6 La información obtenida tras definir los factores y funciones operacionales se debería utilizar para determinar cuántas tareas pueden llevarse a cabo mediante una sola persona en la serie de posibles condiciones operacionales. En esta etapa son consideraciones críticas las limitaciones del factor humano y las normas y reglas pertinentes. Entre esas limitaciones cabe señalar el sueño y las necesidades circadianas, la carga de trabajo física y mental que comporta cada tarea y los límites de exposición a las condiciones ambientales a bordo, como el ruido, la temperatura y las toxinas.

Evaluaciones de la carga de trabajo

1.7 Una vez que se han llevado a cabo las etapas relacionadas con las funciones operacionales, los factores operacionales y la capacidad para realizar la tarea, la información se utiliza para determinar si la carga de trabajo excederá de las horas mínimas de descanso y/o trabajo establecidas en los reglamentos nacionales e internacionales pertinentes. Las consideraciones de esta etapa incluyen la duración del periodo de trabajo, el programa de trabajo y si un solo tripulante puede llevar a cabo las tareas en uno o varios periodos de trabajo específicos por día de trabajo.

2 EVALUACIÓN POR LA ADMINISTRACIÓN

2.1 La Administración debería evaluar/aprobar la propuesta de la compañía teniendo en cuenta las directrices y prescripciones normativas pertinentes en el ámbito nacional e internacional.

2.2 Tras haber evaluado y aprobado la propuesta, la Administración debería publicar un documento relativo a la dotación mínima de seguridad que incluya las prescripciones y condiciones especiales.

3 MANTENIMIENTO DEL DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

Las compañías deberían informar a la Administración de cualquier cambio que afecte al documento relativo a la dotación mínima de seguridad y, en tales casos, deberían elaborar y presentar una nueva propuesta teniendo en cuenta el anexo 3.

4 VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO

La Administración debería examinar periódicamente las medidas relativas a la dotación mínima de seguridad.

ANEXO 18

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA V/14 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

REGLA 14

Dotación de los buques

- 1 El párrafo 2 actual se sustituye por el nuevo párrafo siguiente:
 - "2 Para todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I, la Administración:
 - .1 establecerá la dotación mínima de seguridad adecuada mediante un procedimiento transparente teniendo en cuenta las orientaciones pertinentes adoptadas por la Organización; y
 - .2 expedirá el correspondiente documento relativo a la dotación mínima de seguridad, o equivalente, como prueba de que el buque lleva la dotación mínima de seguridad considerada necesaria para cumplir lo dispuesto en el párrafo 1."

* Véanse los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad, que serán adoptados por la Asamblea.

ANEXO 19

PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PICT CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2012-2013

- 1 Fomento de la implantación efectiva de los convenios y otros instrumentos de obligado cumplimiento, en particular el Convenio SAR y el Convenio de Formación, especialmente prestando asistencia e impartiendo formación a los países en desarrollo para dar cumplimiento a las enmiendas de Manila al Convenio de Formación, y el Código IGS y el Código de Investigación de Siniestros, de forma que se consideren 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 el ámbito del transporte marítimo.
- 2 Fomento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y de la continua adopción de medidas eficaces para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, y su refuerzo, e incremento de la seguridad y de la protección en la interfaz buque-puerto, de conformidad con las normas y recomendaciones pertinentes de la OMI y fomentando y mejorando los aspectos de la protección marítima relacionados con los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, incluida la facilitación y la implantación eficaz del Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.
- 3 Apoyo a las Administraciones marítimas para que refuercen sus capacidades en recursos humanos a fin de cumplir las responsabilidades que les corresponden como Estados de abanderamiento y Estados rectores de puertos, y fomento de la armonización y coordinación mundiales de las actividades en el marco de los memorandos de entendimiento sobre la supervisión por el Estado rector del puerto.
- 4 Apoyo a las Administraciones marítimas para que refuercen sus servicios dedicados a la seguridad de la navegación y la supervisión del tráfico marítimo.
- 5 Creación de capacidad para la participación efectiva en el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y el cumplimiento eficaz del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.
- 6 Apoyo a las Administraciones marítimas mediante la creación de capacidad para que refuercen sus capacidades con objeto de abordar las disposiciones de los Códigos IMDG e IMSBC.
- 7 Fomento de la aceptación e implantación de los instrumentos de la OMI, con particular énfasis en el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores de 1995, así como medidas de seguridad anticipadoras en relación con los buques pesqueros y su personal.
- 8 Fomento e incremento de los aspectos relacionados con la seguridad marítima por lo que respecta a los buques no sujetos a convenios, incluidos los buques pesqueros pequeños y los buques transbordadores de pasajeros que realizan travesías nacionales.
- 9 Apoyo a los centros de formación marítima y los programas de becas.

ANEXO 20

ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC/MEPC		BLG	De plazo indefinido
2.0.1.13	Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004	MEPC	BLG		2012
5.2.1.3	Código de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes a las del gas natural licuado	MSC	BLG	FP y DE	2012
5.2.1.4	Revisión del Código CIG	MSC	BLG	FP, DE, SLF y STW	2014
5.2.1.25	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	MSC	DSC	BLG y FP	2011
5.2.1.31	Examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ	MSC	BLG	FP	2011
5.2.2.9	Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados	MSC	DSC	BLG	2012
7.1.2.14	Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques	MEPC	BLG		2012

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 15.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
7.2.1.31	Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro	MEPC	BLG	DE	2012
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	MEPC	BLG		De plazo indefinido
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	MEPC	BLG		2011
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x	MEPC	BLG		2012
12.3.1 12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	BLG	De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
5.2.2.9	Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados	MSC	DSC	BLG	2012
5.2.3.1	Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas	MSC	DSC		2011
5.2.3.3	Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel	MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido
5.2.3.4	Enmienda 36-12 al Código IMDG y a sus suplementos	MSC	DSC		2011
5.2.3.5	Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	MSC	DSC		De plazo indefinido
5.2.3.6	Estiba de materias que reaccionan con el agua	MSC	DSC	FP	2011
5.2.3.14	Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte	MSC	DSC		2013
5.2.3.16	Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos	MSC	DSC		2011
5.3.1.4	Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores	MSC	DSC		2011
12.3.1 12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	DSC	De plazo indefinido
12.3.1.3	Informe sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias	MEPC	DSC		De plazo indefinido

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 16.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC			De plazo indefinido
2.0.1.3	Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios	MSC	FP		2011
2.0.1.9	Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios	MSC	FP		2011
2.0.1.30	Elaboración de interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000	MSC	FP		2012
5.1.1.4	Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta	MSC	FP	DSC	2011
5.1.1.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	2013
5.1.1.10	Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje	MSC	DE	FP	2012
5.1.1.11	Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes	MSC	FP		2011
5.2.1.2	Pirorresistencia de los conductos de ventilación	MSC	FP		2011
5.2.1.6	Medios de evacuación desde los espacios de máquinas	MSC	FP		2011
5.2.1.9	Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque	MSC	FP	BLG	2011

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 55.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
5.2.1.12	Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido	MSC	FP		2011
5.2.1.25	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	MSC	DSC	STW, BLG y FP	2011
5.2.1.32	Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques	MSC	DE	FP	2013
5.2.2.9	Elaboración de enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios	MSC	FP		2012
5.2.3.15	Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación	MSC	FP	BLG DE	2011
12.1.2.2	Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios	MSC	FSI		De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC		FSI	De plazo indefinido
1.1.2.4	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006	MSC	FSI		2011
2.0.1.13 5.2.2.2	Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	MEPC	FSI		2013
2.0.1.18	Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas	MSC	FSI		2011
2.0.1.25 2.0.2.7/8	Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.1.25 5.3.1.8	Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.1.27	Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.2.2	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
5.1.2.3	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	MSC	FSI		2011
5.2.1.22	Instrumentos no obligatorios: reglas para los buques no regidos por los convenios	MSC		FSI	En curso

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 19.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
5.2.1.23	Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC	MSC	FSI		De plazo indefinido
7.1.2.10	Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques	MEPC	FSI		2011
5.3.1.6 5.3.1.7 12.3.1.2	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	MSC	FSI		De plazo indefinido
12.1.2.1/2 12.3.1.1/3	Estadísticas e investigaciones de siniestros	MSC	FSI		De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.10 1.1.2.17	Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R; y cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT: Declaraciones de coordinación para/de la UIT: radiocomunicaciones	MSC	COMSAR		De plazo indefinido
1.3.5.2	Enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI	MSC	COMSAR		De plazo indefinido
2.0.3.2	Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM: Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM	MSC	COMSAR		De plazo indefinido
2.0.3.6	Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento	MSC	COMSAR		2011
5.1.1.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	2011
5.1.2.3	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	MSC	COMSAR	FSI/FAL	2011

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 15.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
[5.2.4**	Elaboración de una resolución de la Asamblea sobre el Servicio Mundial de Información y Avisos Meteorológicos y Oceanográficos	MSC	COMSAR		2011]
5.2.5.1	Enmiendas a NAVTEX y SafetyNET	MSC	COMSAR		2011
5.2.5.2	Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM): Disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos	MSC	COMSAR		De plazo indefinido
5.2.5.4	Ampliación del Plan general SMSSM relativo a las instalaciones en tierra, incluida la conclusión de la implantación de servicios plenos de ISM en el Ártico en 2011	MSC	COMSAR		De plazo indefinido
5.2.5.5	Servicios satelitarios (Inmarsat y Cospas-Sarsat)	MSC	COMSAR		De plazo indefinido
5.2.5.6	Evaluación y reconocimiento de los sistemas futuros de comunicaciones móviles por satélite para su utilización en el SMSSM	MSC	COMSAR		2011
5.2.5.7	Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas	MSC	COMSAR		2011
5.2.5.9	Revisión de las normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19))	MSC	COMSAR		2011

** Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
5.2.5.10	Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM	MSC	COMSAR		2012
5.2.6.1	Plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica	MSC	NAV	COMSAR STW	2012
12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	COMSAR	De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC	NAV		De plazo indefinido
1.1.2.10	Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R	MSC	NAV		2011
1.1.2.17	Cuestiones relacionadas con la UIT	MSC	NAV		De plazo indefinido
5.2.4.1	Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas	MSC	NAV		De plazo indefinido
5.2.4.9	Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS	MSC	NAV		2011
5.2.4.11	Enmiendas a las Normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S	MSC	NAV		2011
5.2.4.13	Elaboración de políticas y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA	MSC	NAV		2013
5.2.4**	Elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros	MSC	NAV		2012
5.2.6.1	Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica	MSC	NAV	COMSAR STW	2012
12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	NAV	De plazo indefinido

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 57.

** Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC		DE	De plazo indefinido
5.1.1.1	Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate para todos los tipos de buques	MSC	DE		2011
5.1.1.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	2011
5.1.1.10	Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje	MSC	DE	FP	2012
5.1.2.1	Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1	MSC	DE	FSI, NAV y STW	2011
5.1.2.1	Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas	MSC	DE		2011
5.1.2.4	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento	MSC	DE		2012
5.2.1.1/ 5.3.1.1	Enmiendas a la resolución A.744(18)	MSC	DE		2011
5.2.1.8	Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión	MSC	DE		2011

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 55.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
5.2.1.13	Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS	MSC	DE		2011
5.2.1.14	Comportamiento térmico de los trajes de inmersión	MSC	DE		2012
5.2.1.19	Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares	MSC	DE		2012
5.2.1.24	Revisión de la resolución A.760(18)	MSC	DE		2011
5.2.1.26	Protección contra los ruidos a bordo de los buques	MSC	DE		2011
5.2.1.28	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	MSC	DE		2011
5.2.1.32	Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques	MSC	DE	FP	2013
5.2.1**	Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas	MSC	DE		2012
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	MEPC	DE		2011
7.1.2***	Revisión de la resolución MEPC.159(55)	MEPC	DE		2012

** Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

*** Nuevo resultado no previsto aprobado por el MEPC 61. El Consejo le asignará oportunamente el número de nuevo resultado que proceda.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC		SLF	De plazo indefinido
2.0.1.4 5.2.1.20	Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros	MSC	SLF	DE STW	2012
2.0.1.8	Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques	MSC	SLF	STW	2011
5.1.1.2	Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque	MSC	SLF	FP	2011
5.1.1.3	Normas relativas a la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo	MSC	SLF		2011
5.1.1.5	Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado	MSC	SLF		2011
5.1.1.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	2011
5.2.1.16	Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación	MSC	SLF		2012

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 53.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
5.2.1.17	Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería	MSC	SLF		2012
5.2.1.18	Enmiendas a las normas de compartimentado del capítulo II-1 del Convenio SOLAS para los buques de carga	MSC	SLF		2011
5.2.1.21	Seguridad de los buques pesqueros pequeños	MSC	SLF		2011
5.2.1.30	Elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993	MSC	SLF		2011
5.2.4.2	Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 en relación con la zona periódica	MSC	SLF	NAV	2011

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)*					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
2.0.1.31	Elaboración de una interpretación unificada de la expresión "periodo de embarco aprobado"	MSC	STW		2011
5.1.1.9	Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate	MSC	STW	DE	2012
5.2.1.25	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	MSC	DSC	BLG, FP y STW	2011
5.2.2.4	Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo	MSC	STW		2011
5.2.2.5	Validación de los cursos modelo de formación	MSC	STW		De plazo indefinido
5.2.2.7	Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia	MSC	STW		De plazo indefinido
5.2.6.1	Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica	MSC	NAV	COMSAR STW	2012
12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	STW	De plazo indefinido

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 42.

ANEXO 21

ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) 15º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
 - 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
 - 5 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
 - 6 Código de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes a las del gas natural licuado
 - 7 Análisis de siniestros
 - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 9 Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
 - 10 Revisión del Código CIG
 - 11 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x
 - 12 Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro
 - 13 Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
 - 14 Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados
 - 15 Examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ
 - 16 Orden del día bienal y orden del día provisional del BLG 16
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los Comités

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS,
CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)
16º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .2 enmienda 36-12 al Código IMDG y a sus suplementos
 - 4 Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
 - 5 Informes y análisis de siniestros y sucesos
 - 6 Estiba de materias que reaccionan con el agua
 - 7 Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte
 - 8 Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores
 - 9 Instalación de equipo para la detección de objetos contaminados por radiactividad en los puertos
 - 10 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas
 - 11 Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados
 - 12 Orden del día bienal y orden del día provisional del DSC 17
 - 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 14 Otros asuntos
 - 15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)
55º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios
 - 4 Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido
 - 5 Piroresistencia de los conductos de ventilación
 - 6 Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación
 - 7 Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes
 - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 9 Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque
 - 10 Medios de evacuación desde los espacios de máquinas
 - 11 Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta
 - 12 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios
 - 13 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
 - 14 Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje
 - 15 Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios
 - 16 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
 - 17 Elaboración de interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000
 - 18 Elaboración de enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios
 - 19 Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques
 - 20 Orden del día bienal y orden del día provisional del FP 56
 - 21 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 22 Otros asuntos
 - 23 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)
19º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL
 - 5 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 6 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 7 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
 - 8 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 9 Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques
 - 10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 11 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC
 - 12 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 13 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
 - 14 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas
 - 15 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
 - 16 Orden del día bienal y orden del día provisional del FSI 20
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los Comités

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)
15º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
 - .1 Cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
 - .2 Disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos
 - .3 Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM
 - .4 Elaboración de una resolución de la Asamblea sobre el Servicio Mundial de Información y Avisos Meteorológicos y Oceanográficos
 - 4 Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT
 - .1 Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R
 - .2 Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT
 - 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y Cospas-Sarsat)
 - 6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM
 - .1 Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento
 - .2 Plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
 - 7 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
 - 8 Revisión del Manual IAMSAR
 - 9 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
 - 10 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

- 11 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
- 12 Revisión de las Normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19))
- 13 Orden del día bienal y orden del día provisional del COMSAR 16
- 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
- 15 Otros asuntos
- 16 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)
57º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas
 - 4 Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S
 - 5 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R
 - 6 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
 - 7 Examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS
 - 8 Elaboración de políticas y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA
 - 9 Análisis de siniestros
 - 10 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 11 Elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros
 - 12 Orden del día bienal y orden del día provisional del NAV 58
 - 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 14 Otros asuntos
 - 15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)
55º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 4 Normas de rendimiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques
 - 5 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
 - 6 Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje
 - 7 Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1
 - 8 Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas
 - 9 Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento
 - 10 Enmiendas a la resolución A.744(18)
 - 11 Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión
 - 12 Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares
 - 13 Revisión de la resolución A.760(18)
 - 14 Protección contra los ruidos a bordo de los buques
 - 15 Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro
 - 16 Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina
 - 17 Revisión de la resolución MEPC.159(55)
 - 18 Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas
 - 19 Orden del día bienal y orden del día provisional del DE 56
 - 20 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 21 Otros asuntos
 - 22 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)
53º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones y elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación
 - 4 Directrices para incrementar la seguridad de los buques pesqueros pequeños
 - 5 Directrices para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques
 - 6 Normas relativas a la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo
 - 7 Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque
 - 8 Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros
 - 9 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde buques de pasaje
 - 10 Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado
 - 11 Opciones jurídicas y técnicas para facilitar y agilizar la entrada en vigor más pronta posible del Protocolo de Torremolinos de 1993
 - 12 Enmiendas a las normas de compartimentado del capítulo II-1 del Convenio SOLAS para los buques de carga
 - 13 Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga de 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 en relación con la zona periódica
 - 14 Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería
 - 15 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 16 Orden del día bienal y orden del día provisional del SLF 54
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)
42º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Validación de los cursos modelo de formación
 - 4 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia
 - 5 Análisis de siniestros
 - 6 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
 - 7 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
 - 8 Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo
 - 9 Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate
 - 10 Elaboración de una interpretación unificada de la expresión "periodo de embarco aprobado"
 - 11 Orden del día bienal y orden del día provisional del STW 43
 - 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 13 Otros asuntos
 - 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

ANEXO 22

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011*

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	2011	ASAMBLEA CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido		
1.1.2.1	Cooperación con la FAO: seguimiento de la segunda reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, e identificación de los cambios que quizás sea necesario realizar en el Protocolo de Torremolinos de 1993 a fin de que resulte aceptable para el número exigido de Gobiernos, con objeto de garantizar su entrada en vigor,	2011	MSC	SLF		En curso		

* Conviene observar que algunos de los resultados aceptados enumerados figuran en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011. No obstante, teniendo en cuenta la resolución A.1013(26), se han trasladado al orden del día postbienal, dado que no se espera iniciar la labor relativa a ellos en este bienio.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas	Tarea continuada	MSC			De plazo indefinido		
1.1.2.3	Cooperación con el OIEA: establecimiento de acuerdos oficiales para hacer frente a situaciones de emergencia nuclear o radiológica ocasionadas por los buques, incluida la contribución de la OMI a la próxima versión del "Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas de las organizaciones internacionales"	Tarea continuada	MSC	DSC		De plazo indefinido		
1.1.2.4	Cooperación con la OIT: supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar	2010	MSC	FSI		En curso		
1.1.2.6	Cooperación con la OHI: cuestiones de hidrografía (MSC)	Tarea continuada	MSC	NAV		De plazo indefinido		
1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	COMITÉS			De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.9	Cooperación con la OACI: reunión anual del Grupo de trabajo mixto OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (supervisión de las novedades SAR, revisión continua del Manual IAMSAR y elaboración de recomendaciones para su examen por el Subcomité COMSAR)	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		
1.1.2.10	Cooperación con la UIT: reunión anual del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas (coordinación de cuestiones marítimas para las reuniones de las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R y las conferencias mundiales de radiocomunicaciones (CMR) y elaboración de la postura de la OMI para la CMR de 2011)	Tarea continuada	MSC	COMSAR NAV		De plazo indefinido		
1.1.2.13	Declaraciones de coordinación para o de la AISM: servicios de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, navegación electrónica y SIA	Tarea continuada	MSC	NAV		De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.14	Declaraciones de coordinación para o de la CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación	Tarea continuada	MSC	COMSAR NAV		De plazo indefinido		
1.1.2.15	Declaraciones de coordinación para o de la OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo	Tarea continuada	MSC	NAV		De plazo indefinido		
1.1.2.16	Declaraciones de coordinación para o de la OIT: cuestiones relativas a la gente de mar	Tarea continuada	MSC	STW		De plazo indefinido		
1.1.2.17	Declaraciones de coordinación para o de la UIT: radiocomunicaciones	Tarea continuada	MSC	COMSAR NAV		De plazo indefinido		
1.1.2.18	Declaraciones de coordinación para o de la ACNUR: personas rescatadas en el mar	Tarea continuada	MSC FAL	COMSAR		De plazo indefinido		
1.1.2.19	Declaraciones de coordinación para o de la OMM: cuestiones meteorológicas	Tarea continuada	MSC	NAV		De plazo indefinido		
1.1.2.20	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7	Tarea continuada	MSC	DSC		De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.21	Aportación de políticas u orientaciones para la OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), 2006	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
1.1.2.22	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores	Tarea continuada	MSC	FSI	SLF	Aplazado		
1.1.2.23	Aportación de políticas u orientaciones para el Comité Técnico 8 de la ISO: elaboración de normas consensuadas por el sector	Tarea continuada	MSC MEPC	N/A		De plazo indefinido		
1.1.2.24	Aportación de políticas u orientaciones para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto: novedades conexas en el seno de la OMI	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
1.1.2.25	Aportación de políticas u orientaciones para el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas	Tarea continuada	MSC	DSC		De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
1.1.2.38	Política y estrategia para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo	Tarea continuada	MSC LEG TCC FAL			De plazo indefinido		
1.3.5.1	Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos y del OIEA	Tarea continuada	MSC	DSC		De plazo indefinido		
1.3.5.2	Enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		
2.0.1.1	Instrumentos obligatorios: examen del proyecto de Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego revisado	2010	MSC	FP		Alcanzado		MSC.307(88)
2.0.1.3	Instrumentos obligatorios: medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios	2011	MSC	FP		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.4	Instrumentos no obligatorios: directrices para la verificación de la estabilidad con avería de petroleros y graneleros	2012	MSC	SLF	DE STW	En curso		
2.0.1.5	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes	2010	MSC	SLF	DE	Alcanzado		MSC.1/Circ.1381
2.0.1.6	Instrumentos no obligatorios: orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de principios uniformes para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación	2010	MSC	DE	SLF	Alcanzado		MSC.1/Circ.1381
2.0.1.7	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre la interrelación de los puestos centrales de control y los centros de seguridad	2010	MSC	FP	NAV	Alcanzado		MSC.1/Circ.1368
2.0.1.8	Instrumentos no obligatorios: directrices para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques	2011	MSC	SLF	STW	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.9	Instrumentos no obligatorios: revisión de las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios	2011	MSC	FP		En curso		
2.0.1.10	Instrumentos no obligatorios: directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco	2010	MSC	FP	BLG	Alcanzado		MSC.1/Circ.1370
2.0.1.18	Código para las organizaciones reconocidas	2011	MSC	FSI		En curso		
2.0.1.25	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios	Tarea continuada	MSC MEPC		FSI	De plazo indefinido		
2.0.1.29	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	2010 (DE) 2011(MSC)	MSC MEPC	DE		Alcanzado En curso		
2.0.1.30	Instrumento no obligatorio: elaboración de interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000	2012	MSC	FP		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.1.31	Instrumento obligatorio: elaboración de interpretaciones unificadas de la expresión "periodo de embarco aprobado"	2011	MSC	STW		En curso		
2.0.2.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	Tarea continuada	MSC MEPC	FSI		De plazo indefinido		
2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	Tarea continuada	ASAMBLEA CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido		
2.0.3.1	Orientaciones técnicas para el establecimiento de MRCC y MRSC regionales en África con apoyo financiero del Fondo ISAR	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		
2.0.3.2	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		
2.0.3.4	Informes acerca del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje	2010	MSC	COMSAR		Alcanzado		COMSAR 14/6/3
2.0.3.5	Supervisión de los informes sobre el sistema Cospas-Sarsat y actualización de la lista de documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC	Tarea continuada	MSC			De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
2.0.3.6	Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento	2011	MSC			En curso		
3.5.1.2	Aportación al PICT en materia de seguridad y protección marítimas	Tarea continuada	MSC			De plazo indefinido		
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	2011	COMITÉS			En curso		
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda	Tarea continuada	COMITÉS		FSI	De plazo indefinido		
4.0.2.2	Elaboración y gestión de sistemas de asignación de un número de la OMI de carácter obligatorio	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	COMITÉS		FSI	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	Tarea continuada	CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido		
5.1.1.1	Instrumentos obligatorios: normas de funcionamiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques	2011	MSC	DE	STW	En curso		
5.1.1.2	Instrumentos obligatorios: características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto con propulsión propia o mediante remolque	2011	MSC	SLF	FP	En curso		
5.1.1.3	Instrumentos obligatorios: normas sobre la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje después de avería en función del tiempo	2011	MSC	SLF		En curso		
5.1.1.4	Instrumentos obligatorios: examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta	2011	MSC	FP	DSC	En curso		
5.1.1.5	Instrumentos obligatorios: examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado	2011	MSC	SLF		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.1.1.6	Instrumentos no obligatorios: notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad	2010	MSC	FP	DE SLF	Alcanzado		MSC.1/Circ.1369
5.1.1.7	Instrumentos no obligatorios: disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	2011	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	En curso		
5.1.1.8	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre los medios alternativos para las prescripciones relativas a la inspección del fondo de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado	2010	MSC	DE		Alcanzado		MSC.1/Circ.1348
5.1.1.9	Instrumentos no obligatorios: normas de formación para los sistemas de rescate	2012	MSC	STW	DE	En curso		
5.1.1.10	Instrumentos no obligatorios: directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje	2012	MSC	DE	FP	En curso		
5.1.1.11	Instrumentos no obligatorios: recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes	2011	MSC	FP		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.1.2.1.1	Instrumentos obligatorios: conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1*	2010	MSC	DE	FSI NAV STW	En curso		
5.1.2.1.2	Instrumentos no obligatorios: directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas*	2010	MSC	DE	FSI NAV STW	En curso		
5.1.2.2	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre la compatibilidad de los dispositivos de salvamento	2010	MSC	DE		Alcanzado		MSC.1/Circ.1348
5.1.2.3	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	2011	MSC	COMSAR	FSI	En curso		
5.1.2.4	Instrumentos obligatorios: nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento	2012	MSC	DE		En curso		
5.2.1.1	Instrumentos obligatorios: enmiendas a la resolución A.744(18)	2011	MSC	DE		En curso		
5.2.1.2	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la piroresistencia de los conductos de ventilación	2011	MSC	FP		En curso		

* Este resultado se ha dividido en dos partes. El nombre del resultado anterior era "Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas".

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.3	Instrumentos obligatorios: Código de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes a las del gas natural licuado	2012	MSC	BLG	FP DE	En curso		
5.2.1.4	Instrumentos obligatorios: revisión del Código CIG	2014	MSC	BLG	FP, DE, SLF y STW	En curso		
5.2.1.5	Instrumentos obligatorios: prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural	2010	MSC	BLG		Alcanzado		MSC.1/Circ.1363
5.2.1.6	Instrumentos obligatorios: enmiendas relativas a los medios de evacuación desde los espacios de máquinas	2011	MSC	FP		En curso		
5.2.1.7	Instrumentos obligatorios: enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico	2010 (FP) 2010 (MSC)	MSC	FP		Alcanzado En curso		MSC 88/26/Add.1, anexo 8
5.2.1.8	Instrumentos no obligatorios: enmiendas relativas al revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión	2011	MSC	DE		En curso		Resultado con nuevo nombre. Véase DE 53/26, anexo 11

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.9	Instrumentos obligatorios: armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque	2011	MSC	FP	BLG	En curso		
5.2.1.10	Instrumentos obligatorios: examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta (MSC)	2011	MSC	FP	DSC	En curso		
5.2.1.11	Instrumentos obligatorios: examen de la integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en buques de pasaje y buques de carga	2011 (FP) 2011 (MSC)	MSC	FP		Alcanzado En curso		MSC 88/26/Add.1, anexo 9
5.2.1.12	Instrumentos obligatorios: prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido	2011	MSC	FP		En curso		
5.2.1.13	Instrumentos obligatorios: elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS	2011	MSC	DE		Aplazado		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.14	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión	2012	MSC	DE		En curso		
5.2.1.15	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables	Un periodo de sesiones	MSC	DE		Aplazado		
5.2.1.16	Instrumentos obligatorios: elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación	2012	MSC	SLF		En curso		
5.2.1.17	Instrumentos obligatorios: revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería	2012	MSC	SLF		En curso		
5.2.1.18	Instrumentos obligatorios: enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS relativas a las normas de compartimentado para los buques de carga	2011	MSC	SLF		En curso		
5.2.1.19	Instrumentos obligatorios: elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares	2012	MSC	DE		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.20	Instrumentos no obligatorios: directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros	2012	MSC	SLF		En curso		
5.2.1.21	Instrumentos no obligatorios: directrices para mejorar la seguridad de los buques pesqueros pequeños	2011	MSC	SLF	DE, COMSAR, FP, NAV y STW	En curso		
5.2.1.22	Instrumentos no obligatorios: reglas para los buques no regidos por los convenios		MSC		FSI	En curso		
5.2.1.23	Instrumentos no obligatorios: directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
5.2.1.24	Instrumentos no obligatorios: revisión de la resolución A.760(18)	2011	MSC	DE		En curso		
5.2.1.25	Instrumentos no obligatorios: revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	2010(DSC) 2011(MSC)	MSC	DSC	BLG FP	Alcanzado En curso		DSC 15/18, anexo 6
5.2.1.26	Instrumentos no obligatorios: protección contra los ruidos a bordo de los buques	2011	MSC	DE		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.27	Instrumentos no obligatorios: enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento	2011(DE) 2011(MSC)	MSC	DE		Alcanzado En curso		DE 54/23, anexo 6
5.2.1.28	Instrumentos no obligatorios: 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	2011	MSC	DE		En curso		
5.2.1.29	Fomento de la implantación de la resolución A.925(22), Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995	2011	MSC	SLF	STW	En curso		
5.2.1.30	Opciones jurídicas y técnicas para facilitar y acelerar lo más posible la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993, contempladas en la resolución A.1003(25), incluida la elaboración de un acuerdo sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993	2011	MSC	SLF		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.1.31	Instrumento obligatorio: examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ	2011	MSC	DSC	BLG FP	En curso		
5.2.1.32	Instrumento no obligatorio: elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques	2013	MSC	DE	FP	Aplazado		
5.1.2.[...]*	Instrumentos obligatorios: revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas	2012	MSC	DE		En curso		
5.2.2.1	Instrumentos obligatorios: examen general del Convenio de Formación y el Código de Formación	2010	MSC	STW		Alcanzado		STW 41/16/Add.1
5.2.2.3	Instrumentos no obligatorios: revisión de los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21)), incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad	2010 (STW) 2010 (MSC) 2011 (A 27)	MSC	STW	NAV	Alcanzado Alcanzado En curso		MSC 88/26/Add.1, anexos 17 y 18

* Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.2.4	Instrumentos no obligatorios: elaboración de modelos de procedimiento para ejecutar las medidas de emergencia a bordo	2011	MSC	STW		En curso		
5.2.2.5	Validación de los cursos modelo de formación	Tarea continuada	MSC	STW		De plazo indefinido		
5.2.2.6	Orientaciones sobre la formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad	2010	MSC	STW		Alcanzado		
5.2.2.9	Instrumento obligatorio: enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados	2012	MSC	DSC	BLG	En curso		
5.2.2.10	Instrumento obligatorio: elaboración de enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios	2012	MSC	FP		En curso		
5.2.3.1	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Convenio CSC 1972 y circulares conexas	2011	MSC	DSC		En curso		
5.2.3.2	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas	2010	MSC	DSC		Alcanzado		MSC.1/Circ.1352

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.3.3	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel	Tarea continuada	MSC	DSC		De plazo indefinido		
5.2.3.4	Instrumentos obligatorios: enmienda 36-12 al Código IMDG y a sus suplementos	2011	MSC	DSC		En curso		
5.2.3.5	Instrumentos obligatorios: Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	Tarea continuada	MSC	DSC		De plazo indefinido		
5.2.3.6	Instrumentos obligatorios: estiba de materias que reaccionan con el agua	2011	MSC	DSC		En curso		
5.2.3.7	Instrumentos obligatorios: examen del Código BLU	2009	MSC	DSC		Alcanzado		MSC.304(87)
5.2.3.8	Instrumentos obligatorios: revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera	2010 (DSC) 2011 (MSC) 2011 (A 27)	MSC	DSC		Alcanzado En curso En curso		DSC 15/18, anexo 4
5.2.3.9	Instrumentos obligatorios: Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos	2009	MSC	DSC		Alcanzado		MSC.308(88)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.3.12	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre la indumentaria protectora	2010	MSC	DSC		Aplazado		
5.2.3.13	Instrumentos no obligatorios: examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques	2009	MSC	DSC		Alcanzado		MSC.1/Circ.1361
5.2.3.14	Instrumentos no obligatorios: revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte	2013	MSC	DSC		En curso		
5.2.3.15	Medidas para prevenir los incendios y las explosiones en los petroleros para productos y quimiqueros de menos de 20 000 toneladas de peso muerto que operen sin sistemas de gas inerte	2011	MSC	FP	BLG DE	En curso		
5.2.3.16	Disposiciones para la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas y de objetos contaminados por la radiactividad en los puertos	2011	MSC	DSC		En curso		
5.2.4.1	Instrumentos obligatorios: nuevas medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques, incluidas las correspondientes medidas de protección de las ZMES	Tarea continuada	MSC	NAV		De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.4.2	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 relativas a las zonas periódicas	2011	MSC	SLF	NAV	En curso		
5.2.4.3	Instrumentos obligatorios: enmiendas al Sistema mundial de radionavegación	2010 (DSC) 2010 (MSC) 2011 (A 27)	MSC	NAV		Alcanzado Alcanzado En curso		MSC 88/26/Add.1, anexo 16
5.2.4.4	Instrumentos no obligatorios: código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar	2009	MSC	NAV	FSI	Alcanzado		MSC.303(87)
5.2.4.5	Instrumentos no obligatorios: orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de la CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI	2011	MSC			En curso		
5.2.4.6	Instrumentos no obligatorios: directrices sobre la disposición y el diseño ergonómico de los centros de seguridad en los buques de pasaje	2010	MSC	NAV	FP	Alcanzado		MSC.1/Circ.1368
5.2.4.7	Instrumentos no obligatorios: incremento de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos	2010	MSC	NAV	DE	Alcanzado		MSC.303(88)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.4.8	Instrumentos no obligatorios: medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA	2009	MSC	NAV		Alcanzado		SN.1/Circ.290
5.2.4.9	Instrumentos no obligatorios: examen de las expresiones vagas de la regla V/22 del Convenio SOLAS	2011	MSC	NAV		En curso		
5.2.4.10	Instrumentos no obligatorios: revisión de las Orientaciones sobre la aplicación de los mensajes binarios SIA	2009	MSC	NAV		Alcanzado		SN.1/Circ.289
5.2.4.11	Instrumentos no obligatorios: enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S	2011	MSC	NAV		En curso		
5.2.4.12	Instrumentos no obligatorios: directrices para el examen de las solicitudes de establecimiento de zonas de seguridad que se extiendan a una distancia mayor de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras en la ZEE	2010	MSC	NAV		Alcanzado		SN.1/Circ.295
5.2.4.13*	Instrumentos no obligatorios: elaboración de políticas y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA	2013	MSC	NAV		En curso		

* El MSC 88 ha modificado el nombre de este resultado, que antes era "Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA".

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.4.14	Instrumentos no obligatorios: directrices para los SIP, incluidas normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente	2009	MSC	NAV		Alcanzado		SN.1/Circ.288
5.2.4.[...]**	Instrumentos no obligatorios: elaboración de una resolución de la Asamblea sobre el Servicio Mundial de Información y Avisos Meteorológicos y Oceanográficos	2011	MSC	COMSAR		En curso		
5.2.4.[...]**	Instrumentos no obligatorios: elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros	2012	MSC	NAV		En curso		
5.2.5.1	Instrumentos no obligatorios: enmiendas a los manuales NAVTEX y SafetyNET	2011	MSC	COMSAR		En curso		
5.2.5.2	Instrumentos no obligatorios: examen de los documentos relacionados con las disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM)	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		

** Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.5.3	Instrumentos no obligatorios: directrices sobre radiocomunicaciones de emergencia, incluidos los falsos alertas	2009	MSC	COMSAR		Alcanzado		MSC.1/Circ.1365
5.2.5.4	Ampliación del Plan general del SMSSM relativo a las instalaciones en tierra, incluida la conclusión de la implantación de servicios plenos de ISM en el Ártico en 2011	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		
5.2.5.5	Supervisión de las novedades relacionadas con Inmarsat y Cospas-Sarsat	Tarea continuada	MSC	COMSAR		De plazo indefinido		
5.2.5.6	Evaluación y reconocimiento de los sistemas futuros de comunicaciones móviles por satélite para su utilización en el SMSSM	2011	MSC	COMSAR		En curso		
5.2.5.7	Informes sobre los avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas	2011	MSC	COMSAR		En curso		
5.2.5.8	Procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo	2010	MSC	NAV	COMSAR	Alcanzado		MSC.1/Circ.1389
5.2.5.9	Revisión de las Normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables de MHz (resolución A.810(19))	2011	MSC	COMSAR		En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.2.6.1	Instrumentos no obligatorios: plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica	2012	MSC	NAV	COMSAR STW	En curso		
5.3.1.1	Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))	2011	MSC	DE		En curso		
5.3.1.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices revisadas sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, si es necesario	Tarea continuada	MSC			De plazo indefinido		
5.3.1.3	Instrumentos no obligatorios: procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21))	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
5.3.1.4	Instrumentos no obligatorios: examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores	2011	MSC	DSC		En curso		
5.3.1.6	Procedimientos armonizados de supervisión por el Estado rector del puerto	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
5.3.1.7	Método para el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
5.3.1.8	Comparación basada en la evaluación de riesgos entre los siniestros y sucesos marítimos y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto	Tarea continuada	MSC	FSI		Aplazado		
5.4.1.1	Instrumentos no obligatorios: orientaciones para incorporar la cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental en las compañías	2011	MSC	JWGHE		En curso		
5.4.1.2	Instrumentos no obligatorios: directrices sobre la forma de presentar la información pertinente a la gente de mar	2011	MSC	JWGHE		En curso		
6.1.1.1	Instrumentos no obligatorios: directrices y orientaciones sobre la aplicación e interpretación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	2011	MSC			En curso		
6.1.1.2	Instrumentos no obligatorios: medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores	2011	MSC FAL			En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
6.2.1.1	Informes mensuales, trimestrales y anuales	Tarea continuada	MSC			De plazo indefinido		
6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta		MSC LEG			En curso		
6.3.2.1	Estrategia con respecto al papel del factor humano en el ámbito de las medidas para incrementar la protección marítima, habida cuenta de los derechos humanos, la carga de trabajo de la gente de mar, el Convenio SUA 1988 revisado y su Protocolo y los avances en la revisión del Convenio de Formación, si es necesario	2010	MSC	STW		Alcanzado		STW 41/16/Add.1
7.2.1.1	Circulares MSC semestrales sobre la designación de servicios de asistencia marítima (MAS)	Tarea continuada	MSC	NAV		De plazo indefinido		
7.2.2.1	Evaluación de los aspectos de seguridad de las variantes de proyecto de buques tanque	Tarea continuada	MSC			Aplazado		
8.0.2.7	Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))		FAL MSC			En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
10.0.1.1	Instrumentos obligatorios: enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS para los distintos tipos de buques	2010	MSC			En curso		
10.0.1.2	Instrumentos obligatorios: elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques	2010	MSC			En curso		
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del milenio	Tarea continuada	ASAMBLEA CONSEJO COMITÉS			De plazo indefinido		
12.1.1.1	Revisión de las Directrices relativas a la EFS, incluidos los criterios del riesgo ambiental	2011	MSC MEPC	FSAEG		En curso		
12.1.1.2	Constitución del Grupo de expertos en EFS para examinar los estudios de EFS	2011	MSC	FSAEG		En curso		
12.1.2.1	Directrices para todos los subcomités sobre el proceso de análisis de siniestros	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
12.1.2.2	Implantación y supervisión eficaces del proceso de análisis de siniestros	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
12.1.2.3	Instrumentos obligatorios: prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad	2010 (DSC) 2010 (MSC) 2011 (A 27)	MSC	STW	NAV	Alcanzado Alcanzado En curso		MSC 88/26/Add.1, anexos 17 y 18
12.2.1.1	Instrumentos no obligatorios: directrices y formación correspondiente a fin de ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código IGS	2011	MSC	JWGHE		En curso		
12.2.1.2	Instrumentos no obligatorios: revisión de las Directrices para las Administraciones (resolución A.913(22)) a fin de hacerlas más eficaces y fáciles de usar	2011	MSC	JWGHE		En curso		
12.3.1.1	Orientaciones sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
12.3.1.2	Recopilación y divulgación de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportadas en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	Tarea continuada	MSC	DSC	FSI	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1	Situación de los resultados para el año 2	Referencias
12.5.1.1	Tratamiento eficaz de la gestión de recursos del puente mediante el examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación	2010	MSC	STW	NAV	Alcanzado		STW 41/16/Add.1
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	COMITÉS SECRETARÍA			De plazo indefinido		

ANEXO 23

ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (MSC)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodo de sesiones)	Referencias
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
1	1.1.2	1.1.2.1	Cooperación con la FAO: preparación y celebración de la 3ª reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993, las medidas del Estado rector del puerto para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y elaboración de un registro mundial para los buques pesqueros	MSC/MEPC	FSI	SLF	2	
2	2.0.1		Aplicación obligatoria de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de graneleros y petroleros	MSC	DE		2	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 50/27, sección 4

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (MSC)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodo de sesiones)	Referencias
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
3	2.0.1		Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de todos los tipos de buques	MSC	DE		2	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 50/27, sección 4
4	2.0.1		Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros que figuran en el Convenio SOLAS y en el Código MODU	MSC	DE		2	DE 52/21, párrafo 5.5; MSC 86/26, párrafo 23.39
5	2.0.1		Prescripciones generales sobre instalaciones eléctricas	MSC	DE		2	MSC 86/26, párrafo 23.36
6	5.2.1		Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones de la Conferencia en este ámbito	MSC	STW		2	STW 34/14, párrafo 11.8
7	5.2.1		Control del humo y ventilación	MSC	FP		2	FP 46/16, sección 4
8	5.2.1	5.2.1.15 ¹	Enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables	MSC	DE		1	MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 47/25, párrafo 19.2

¹ El DE 53 ha aplazado la labor relativa a este resultado.

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (MSC)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodo de sesiones)	Referencias
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
9	5.2.1		Pruebas de los compartimientos estancos	MSC	DE		2	MSC 86/26, párrafo 23.36
10	5.2.1		Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables	MSC	DE		1	MSC 87/26, párrafo 24.30
11	5.2.1 ²		Examen de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre la ubicación de los AREE	MSC	FP		2013	MSC 88/26, párrafo 23.10
12	5.2.1 ³		Elaboración de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje	MSC	SLF		2014	MSC 88/26, párrafo 23.31 y 23.36
13	5.2.1 ⁴		Elaboración de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, al Código PEF y a la circular MSC/Circ.1120 para aclarar las prescripciones relativas a las tuberías de plástico de los buques	MSC	FP		2013	MSC 88/26, párrafo 23.12

² Se incluirá en el orden del día provisional del FP 56.

³ Se incluirá en el orden del día provisional del SLF 54.

⁴ Se incluirá en el orden del día provisional del FP 56.

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (MSC)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodo de sesiones)	Referencias
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
14	5.2.2 ⁵		Preparación de directrices para la implantación de las normas técnicas de las Enmiendas de Manila	MSC	STW		2013	MSC 88/26, párrafo 23.42
15	5.2.3 ⁶	5.2.3.12	Orientaciones sobre la indumentaria protectora	MSC	DSC		1	MSC 87/26, párrafo 24.30; DSC 15/18, párrafo 6.5
16	5.2.4		Elaboración de directrices definitivas para las naves de vuelo rasante	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	2	MSC 88/26, párrafo 23.30
17	5.2.5		Medidas para evitar falsos alertas de socorro	MSC	COMSAR	NAV	2	MSC 87/26, párrafo 24.24
18	7.2.2	7.2.2.2 ⁷	Evaluación de los aspectos de seguridad de las variantes de proyecto de buques tanque	MSC MEPC	BLG		De plazo indefinido	BLG 3/18, párrafo 15.7

⁵ Se incluirá en el orden del día provisional del STW 43.

⁶ El DSC 15 ha aplazado la labor relativa a este resultado.

⁷ La labor relativa a este resultado se llevará a cabo cuando se presente a la Organización una propuesta de variante de proyecto de buques tanque.

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA (MSC)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodo de sesiones)	Referencias
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
19	7.3.1 ⁸ 13.0.3		Elaboración de enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS y orientaciones conexas sobre la gestión de la calidad del aire para la ventilación en los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial	MSC	FP		2013	MSC 88/26, párrafo 23.11

⁸ Se incluirá en el orden del día provisional del FP 56.

ANEXO 24

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA

"Gracias Sr. Presidente,

Agradecemos al Presidente y a los miembros del Grupo especial de trabajo por elaborar el proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas.

Señor, tenemos ciertas observaciones respecto de las enmiendas propuestas al capítulo III del Convenio SOLAS y las directrices para los ganchos existentes que quisiéramos compartir con los distinguidos delegados. De conformidad con las enmiendas propuestas a la regla III/1.5 del Convenio SOLAS, los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas que no cumplen lo dispuesto en los párrafos 4.4.7.6.3 a 4.4.7.6.5 del Código IDS deberán sustituirse por equipo que cumpla lo previsto en el Código. Los párrafos 2, 3 y 4 del proyecto de directrices contienen prescripciones similares. Sin embargo, el párrafo 22 de las directrices (MSC 88/3/4) estipula que las bases de los ganchos y las estructuras de soporte que no se fabrican con materiales resistentes a la corrosión, como se estipula en el párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS, no necesitan sustituirse si están en buen estado e instalados en un lugar protegido. El párrafo 22, en su versión actual, puede interpretarse como que las disposiciones del párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS también se aplican a los ganchos existentes, con la excepción de las bases de los ganchos y las estructuras de soporte.

Las disposiciones del párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS estipulan que todos los componentes de la unidad del gancho, la unidad del tirador de suelta, los cables de control o las conexiones de accionamiento mecánico y las conexiones estructurales fijas de los botes salvavidas deberán ser de un material resistente a la corrosión sin que estén necesariamente revestidos o galvanizados. Como en la regla III/1.5 del Convenio SOLAS no se hace referencia al párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS, nuestro entendimiento es que no estaba previsto que esta prescripción de materiales resistentes a la corrosión se aplicara a los ganchos existentes. Como la versión actual del párrafo 22 de las directrices podría interpretarse erróneamente como que el párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS es aplicable a los ganchos existentes, sugeriríamos suprimir o modificar adecuadamente este párrafo a fin de evitar confusiones. También quisiéramos señalar que, si el Comité decide incluir en las directrices las disposiciones del párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS, a nuestro parecer tendría que sustituirse casi el 80 % de los ganchos existentes antes de siquiera pensar en efectuar una revisión del proyecto y la evaluación de la estabilidad, dado que estos no se fabrican con materiales resistentes a la corrosión, como acero inoxidable u otros. Por consiguiente, India no puede apoyar la inclusión del párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS en las directrices.

Además, de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 10 a 13 de las directrices, los fabricantes deben proponer todos los tipos de sistema existente de suelta de botes salvavidas para una evaluación, que debe ser presenciada por la Administración o por una organización reconocida que actúe en su nombre. Por otra parte, el fabricante deberá presentar a la Administración u organización reconocida toda la documentación de apoyo respecto del proyecto, los cálculos y las pruebas que figura en el certificado de aprobación antes de someter a pruebas al sistema de suelta existente. Los elementos que no se presenten con la totalidad de la documentación de apoyo del proyecto no se admitirán para ser sometidos a pruebas. A este respecto, recordamos la declaración formulada el viernes pasado por el distinguido delegado de la IACS de que hay aproximadamente entre 350 y 400 tipos de sistemas existentes de ganchos que pueden requerir una revisión del

proyecto y una evaluación de la estabilidad. Aunque asignemos un plazo para completar este ejercicio, ¿cómo puede la Administración de abanderamiento garantizar la realización de esta actividad cuando es posible que la mayoría de los ganchos instalados en sus buques se fabriquen en otros países y la Administración de abanderamiento no tiene ningún control sobre dichos fabricantes? Además del tiempo y el costo que supone la realización de este ejercicio, tenemos serias preocupaciones y dudas respecto de si estos fabricantes se interesarían verdaderamente en efectuar y concluir este ejercicio. Por otra parte, quizá sea difícil obtener la documentación total del proyecto de un sistema de ganchos que se aprobó hace 15 o 20 años, los cuales serían rechazados automáticamente inclusive antes de que se los someta a un examen de proyecto. Por consiguiente, no apoyamos delegar esta responsabilidad en los fabricantes debido a las razones declaradas anteriormente.

En tercer lugar, nos preocupa profundamente lo dispuesto en los párrafos 18 y 19 de las directrices (MSC 88/3/4, anexo 1) con respecto de la función del fabricante del equipo original en la decisión de la compañía de utilizar equipo alternativo. El párrafo 18 prescribe que, cuando sea posible, las compañías deben seleccionar equipo de sustitución aprobado por el fabricante del equipo original o que debe solicitarse el acuerdo del fabricante del equipo original. El párrafo 19 estipula que, si el fabricante del equipo original rechaza la propuesta por razones técnicas que, a juicio de la Administración, sean válidas, el equipo propuesto no deberá instalarse.

Señor, pensamos que no es necesario obtener la aprobación o acuerdo de un fabricante de equipo original para la instalación de un sistema de suelta nuevo que vaya a sustituir a un sistema de suelta existente, a condición de que la compañía instale el gancho apropiado, aprobado por la Administración de abanderamiento o que sea aceptable para dicha Administración.

Por último, India opina que algunas de las disposiciones de las directrices en su versión actual son imprácticas para implantarlas siguiendo un calendario determinado y que es necesario continuar afinándolas. En consecuencia, apoyamos firmemente la utilización de dispositivos de prevención de caídas como medida provisional y estimamos que la decisión que se adopte a este respecto debe dejarse a juicio de cada Administración de abanderamiento.

Señor, más allá de las declaraciones que hemos formulado, apoyamos plenamente todos los esfuerzos de OMI para mejorar la seguridad de las personas a bordo y, a tal fin, como una medida inmediata, apoyamos la adopción de las enmiendas propuestas al capítulo III/1.5 del Convenio SOLAS y el Código IDS para todos los buques nuevos. Para los buques existentes, la cuestión debe examinarse más a fondo, según proceda.

Le agradezco, Sr. Presidente, por permitirnos esta larga intervención.

Solicitamos que esta declaración se incluya en el informe de su Comité."

ANEXO 25

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA

"Sr. Presidente,

Quisiera exponer ciertos puntos.

Estando ya en el entorno de producción, y como la LRIT ya está en funcionamiento como un sistema, podemos vigilar y evaluar de manera más estrecha cómo funcionan los polígonos que Turquía ha cargado en el DDP para ver si se adaptan a nuestras necesidades. Entendemos que tenemos que continuar modificando las coordenadas de los polígonos existentes y posiblemente volver a cargar y activar nuevos polígonos. Para nosotros, esto es crucial si deseamos lograr una imagen marítima más blanca en el mar Egeo y el mar Mediterráneo.

Los distinguidos delegados recordarán que continúan existiendo ciertos problemas fundamentales para hacer un seguimiento adecuado de los buques de pabellón griego en el sistema LRIT. Los polígonos del mar territorial cargados por Grecia –que abarcan una parte considerable del mar Egeo– ocultan la información de los buques de pabellón griego que navegan por dichos polígonos.

Esta situación, indeseable para la protección legítima de mi país, una vez más nos hace pensar en las fallas de la arquitectura del sistema LRIT. Si bien el mar Egeo es totalmente único en sus especificidades geográficas, el sistema LRIT carece de una modalidad que permita a Estados ribereños opuestos en mares cerrados o semicerrados evaluar la repercusión negativa que tiene la aplicación de sus polígonos del mar territorial. En consecuencia, la LRIT no cumple las prescripciones de algunos de sus Gobiernos Contratantes.

Sin embargo, siendo consciente de esta aberración, el Presidente, al formular sus conclusiones durante el MSC 86, estipuló que los Gobiernos Contratantes tienen la opción de no proporcionar coordenadas geográficas para sus aguas internas y/o mar territorial, permitiendo de esta manera que otros reciban información LRIT transmitida por todos los buques que navegan dentro de sus aguas internas y por los buques que enarbolan su pabellón y que navegan dentro de su mar territorial.

Creemos que la propuesta del Presidente es razonable para superar las dificultades mencionadas previamente y que es una manera apropiada de corregir las deficiencias del sistema LRIT para las regiones con características geográficas especiales. Teniendo esto presente, en el 87º periodo de sesiones del MSC nos pusimos en contacto con Grecia respecto de los polígonos de su mar territorial en el mar Egeo cargados en el sistema, e invitamos al Presidente y a la Secretaría a que encontraran una solución práctica para que quizá podamos hacer un seguimiento de los movimientos de los buques de pabellón griego que navegan dentro de los polígonos del mar territorial de Grecia. Y una vez más, quisiera repetir nuestra exhortación al respecto.

Para finalizar, quiero dejar claro que Turquía está preparada para cooperar plenamente y trabajar en coordinación con Grecia para alcanzar un entendimiento técnico y práctico mutuamente conveniente para ambos países de manera bilateral o utilizando los mecanismos adecuados de la OMI.

Solicito que esta declaración se incluya en el informe del Comité.

Muchas gracias."

ANEXO 26

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE GRECIA Y TURQUÍA

Parte 1

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA

"En respuesta a la declaración formulada por la delegación de Turquía, Grecia desea remitirse a su declaración formulada durante el 87º periodo de sesiones del Comité y reiterar lo siguiente:

En primer lugar, Grecia presentó sus polígonos del mar territorial de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las decisiones conexas del MSC 84 y el MSC 86. Por consiguiente, no comprendemos las inquietudes de Turquía respecto de la inclusión de nuestros polígonos en el plan de distribución de datos LRIT (DDP), principalmente respecto de los presuntos problemas de protección que supone.

En segundo lugar, el sistema LRIT se aplica sin excepciones a todas las zonas marítimas, por lo cual no existe ningún fundamento jurídico para que Turquía solicite la adopción de medidas especiales o de arreglos prácticos para el mar Egeo, incluida la supresión de nuestros polígonos del sistema. A este respecto, Grecia desea reiterar que la noción de mares cerrados o semicerrados no guarda ninguna relación con el sistema LRIT. El artículo 123 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 simplemente prevé que los Estados que tienen costas en mares semicerrados deben cooperar en los siguientes ámbitos: investigación científica marítima, protección del medio marino y pesquerías. No hay ninguna relación entre el artículo 123 y el funcionamiento del sistema LRIT.

En tercer lugar, debemos recordar que, al retirar del entorno de producción del DDP del su polígono del mar territorial, Turquía no observó las prescripciones de la Organización. Como señalamos durante el 87º periodo de sesiones del Comité (MSC 87/6/5), el polígono del "mar territorial" de Turquía se extendía hasta 100 millas marinas de la costa de Turquía, con lo que cubría la mitad del mar Egeo y una parte considerable del Mediterráneo oriental y el mar Negro, mucho más allá de la noción jurídica de mar territorial y su extensión máxima permisible de conformidad con el derecho internacional. Por estas razones, habíamos invitado al Comité a que pidiera a Turquía que cumpliera sus obligaciones en virtud de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y que definiera sus polígonos de conformidad con el derecho internacional.

Para concluir, deseamos subrayar que no es necesario abrir un debate con Turquía, ni en el marco de la OMI ni de manera bilateral, respecto de los polígonos del mar territorial griego, los cuales se han presentado de conformidad con la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las decisiones conexas del Comité."

Parte 2

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA

"Nos consterna profundamente ver que la delegación de Grecia no ha podido captar el mensaje básico de nuestros repetidos llamamientos para encontrar una manera de resolver las necesidades legítimas de mi país. Lamentamos profundamente que nuestro llamamiento hacia la cooperación reciba una respuesta tan inflexible. En vista de este trasfondo, repito, una vez más, que esperamos ansiosamente que el MSC y la Secretaría intervengan para encontrar una solución que tenga en cuenta nuestras necesidades en el mar Egeo. De lo contrario, esta configuración disfuncional e insatisfactoria va a minar el sistema LRIT en su totalidad en el futuro."

Parte 3

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA

"En respuesta a la declaración formulada por la delegación de Turquía, Grecia desea recalcar que el sistema LRIT se aplica sin excepciones a todas las zonas marítimas, y que no existe ninguna razón jurídica ni de otro tipo para que Turquía solicite la adopción de medidas especiales para el mar Egeo.

En consecuencia, no existe ningún motivo para debatir esta cuestión bilateralmente ni en el marco de la OMI."

ANEXO 27

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL CANADÁ

"Gracias Sr. Presidente,

El documento MSC 88/11/3 responde al documento MSC 88/11/2, presentado por los Estados Unidos e Intertanko, el cual trata de las *Northern Canada Vessel Traffic Service Zone Regulations* (Reglas de la zona de servicios de tráfico marítimo del norte de Canadá) (NORDREG).

Sr. Presidente, las NORDREG son consecuentes con el derecho internacional y con el Convenio SOLAS y cumplen todas las resoluciones pertinentes de la OMI.

El documento MSC 88/11/3 proporciona información de apoyo sobre el artículo 234 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). En el artículo 234 se codifican los derechos y las responsabilidades especiales de los Estados ribereños árticos con respecto a la conservación del medio marino en las zonas cubiertas de hielo. Cabe señalar que, en las negociaciones sobre este artículo del derecho del mar, el Canadá desempeñó una función fundamental para asegurarse de que existan salvaguardias adecuadas para la protección del frágil medio marino en las aguas cubiertas de hielo del archipiélago ártico del Canadá y en zonas árticas similares cubiertas de hielo.

A pesar de la reducción de la extensión del hielo marino de verano en los últimos años, las aguas árticas del Canadá están sujetas a variaciones extremas de cantidad, cobertura y duración del hielo marino. Cantidades de hielo viejo potencialmente mayores pasarán a ser más móviles, yendo a la deriva en zonas de tráfico marítimo y agravando condiciones de por sí ya peligrosas. Los marinos en las aguas septentrionales seguirán confrontando una gran variedad de condiciones de hielo impredecibles que suponen desafíos importantes a la navegación. La probabilidad de un suceso y los riesgos conexos de daños al medio ambiente y de seguridad de los buques aumenta con el volumen de tráfico. El Canadá instituyó su sistema obligatorio teniendo en cuenta estos riesgos nuevos y existentes.

Las NORDREG fueron promulgadas hace 30 años como un sistema de notificación voluntaria para buques, y continúan siendo fundamentales para evitar los accidentes y permitirle al Servicio de Guardacostas del Canadá responder eficazmente a las emergencias, incluida la respuesta inmediata para la lucha contra la contaminación y la búsqueda y salvamento. Varios casos recientes de varada en las aguas árticas del Canadá han puesto en evidencia la función crucial que desempeñan las NORDREG para responder a las emergencias.

Habida cuenta del compromiso del Canadá durante el NAV 56 y con arreglo a lo dispuesto en la regla V/11.4 del Convenio SOLAS, el Canadá presentó a la OMI los detalles del régimen de las NORDREG para su reconocimiento y difusión.

Sr. Presidente, quisiera agradecer a la Secretaría por distribuir el documento presentado por el Canadá con la signatura SN.1/Circ.291. Además quisiera señalar a la atención del Comité que se ha informado a los marinos mediante los avisos para la navegación, los avisos a los navegantes y mediante el STM NORDREG, según procediera, de las prescripciones de notificación obligatoria del sistema NORDREG.

Con su venia, Sr. Presidente, abordaré brevemente las preguntas planteadas con respecto a las NORDREG del Canadá:

Como se mencionó anteriormente, las NORDREG del Canadá se ajustan al derecho internacional. El artículo 234 de la CONVEMAR estipula el derecho de los Estados ribereños a adoptar y hacer cumplir leyes y reglas no discriminatorias para la prevención, la reducción y el control de la contaminación del mar por los buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

A diferencia de otras disposiciones de la CONVEMAR que tratan la protección del medio marino, como el artículo 211 (párrafos 5 y 6), que trata de la contaminación por los buques, el artículo 234 no contiene una prescripción que estipule que el Estado ribereño deba ajustarse a "reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente". El artículo 234 no se incluyó en otras secciones que tratan la protección del medio marino, incluido el artículo 211 ya mencionado, sino que está por sí solo como único artículo de la sección 8 de la parte XII. Es entonces obvio que, en las zonas cubiertas de hielo, el artículo 234 permite a los Estados promulgar estas leyes y reglas sin solicitar aprobación previa de la OMI –aun cuando la OMI tenga reglas conexas.

Por consiguiente Sr. Presidente, el artículo 234 de la CONVEMAR proporciona, para las NORDREG, una justificación jurídica completa con base en el derecho internacional.

Las NORDREG también son compatibles con el Convenio SOLAS y con las reglas de la OMI. Como ya se señaló, el Canadá presentó las NORDREG a la Organización para su reconocimiento y difusión según lo estipulado en el capítulo V del Convenio SOLAS.

La regla 11.4 del capítulo V del Convenio SOLAS prevé que los "sistemas de notificación para buques que no se hayan presentado a la Organización para su adopción no han de cumplir necesariamente la presente regla". Por consiguiente, como queda claro en la regla 11.4, es obvio que no se prescribe la presentación para la adopción en todos los casos. También debe tomarse nota de que la regla 11.9 también estipula que "nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las directrices y criterios conexos irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de los Gobiernos en virtud del derecho internacional".

Si bien la regla 12, que trata de los servicios de tráfico marítimo, dispone que la "utilización de un STM solamente se podrá hacer obligatoria en las zonas marítimas que se hallen dentro de las aguas territoriales", esta limitación está matizada por el párrafo 5 de la regla 12, que prevé que "nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las directrices adoptadas por la Organización irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de los Gobiernos en virtud del derecho internacional".

Sr. Presidente, el Canadá ha conferido carácter obligatorio al STM NORDREG en su ZEE ártica de 200 millas marinas. De esta manera, el Canadá está actuando de conformidad con los derechos consagrados en el derecho internacional en virtud del artículo 234 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Los derechos y las responsabilidades del Canadá en virtud del artículo 234 de la CONVEMAR tienen precedente sobre la limitación de 12 millas marinas prescrita en la regla 12 del Convenio SOLAS.

Con su venia, voy a dar una breve exposición sobre la prescripción de aprobación según las NORDREG.

La aprobación se basa en un examen de la información suministrada en el plan de navegación del buque. Su finalidad es promover la navegación segura y eficaz y evitar la contaminación en la zona NORDREG cubierta de hielo. La aprobación es una prescripción integral para asegurarse de que los buques puedan navegar por estas aguas peligrosas con seguridad sin poner en peligro innecesariamente al frágil medio marino.

En consecuencia, la prescripción para obtener aprobación de conformidad con las NORDREG es plenamente compatible con la responsabilidad de tener debidamente en cuenta la navegación y la protección y conservación del medio marino, como estipula de manera expresa el artículo 234. Es imposible separar los dos elementos.

El STM NORDREG, operado por el Centro de radiocomunicaciones y servicios de tráfico marítimo del Servicio de Guardacostas del Canadá, sigue las directrices y criterios de la OMI para los STM que se recogen en la resolución A.857(20) de la OMI. Por otra parte, las NORDREG siguen las recomendaciones y directrices de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM).

En cuanto a las cualificaciones de los miembros del personal NORDREG, los miembros del personal del STM NORDREG se capacitan y titulan de conformidad con lo dispuesto en la recomendación V103 de la AISM, *Standards for Training and Certification of VTS personnel* (Normas para la capacitación y la titulación del personal del STM).

Por otra parte, el componente de los sistemas de notificación para buques (SRS) de NORDREG cumple lo dispuesto en la resolución A.851(20) de la OMI en cuanto a los principios generales para los SRS.

NORDREG es tanto un servicio STM de información costera como un servicio de organización del tráfico marítimo. Muchos de los servicios que se prestan en la zona NORDREG figuran en el documento MSC 88/11/3 junto con información sobre sus capacidades. Basándose en esto y en más de 30 años de operaciones, no debe existir ninguna confusión respecto del nivel de servicios que proporciona NORDREG.

Para concluir, Sr. Presidente, en reconocimiento de los derechos y las responsabilidades de los Estados consagrados en el artículo 234 de la CONVEMAR para adoptar medidas para la prevención de la contaminación del mar por los buques y para la conservación del medio marino en las zonas marinas cubiertas de hielo, desearía solicitar respetuosamente a través de usted, Sr. Presidente, que este Comité apoye la iniciativa NORDREG del Canadá.

Sr. Presidente, con su permiso y la gentil asistencia de la Secretaría, el Canadá también estaría dispuesto a dar una presentación con información adicional sobre NORDREG para los miembros.

Gracias, Sr. Presidente, por darme esta oportunidad de explicar la iniciativa NORDREG del Canadá."

ANEXO 28

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR

"Singapur, al igual que los Estados Unidos e INTERTANKO, apoya la intención del Canadá de defender la seguridad de la navegación y proteger al medio marino en la región ártica. Al mismo tiempo, reconocemos la necesidad y la importancia de que toda medida que se proponga se ajuste al derecho internacional, incluida la CONVEMAR, y observe las reglas y directrices adoptadas por la OMI.

Tomamos nota de que la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS describe un enfoque práctico para el establecimiento de los sistemas de notificación para buques. Se han elaborado directrices claras e integrales para elaborar y presentar a la OMI propuestas sobre los sistemas de notificación para buques con fines de adopción. Si bien no tiene carácter obligatorio, se alienta a los Gobiernos Contratantes a que apliquen estas directrices como mejores prácticas. A este respecto, instamos al Canadá a que haga lo mismo.

Por otra parte, no es evidente cómo se relaciona la notificación obligatoria para buques y el STM establecidos en virtud de las NORDREG con el objetivo fundamental del artículo 234 de la CONVEMAR en zonas cubiertas de hielo, que es evitar, reducir y controlar la contaminación del mar. La necesidad de dicho sistema obligatorio debe estar fundamentada en las mejores pruebas científicas disponibles.

A este respecto, sería útil si pudieran proporcionarse datos empíricos para demostrar cómo conferir carácter obligatorio a las NORDREG ayudaría a lograr esta meta.

Mi delegación también toma nota de que, bajo las NORDREG, se exige a los buques que obtengan la aprobación del Centro de radiocomunicaciones y servicios de tráfico marítimo del Servicio de Guardacostas del Canadá (MCTS). La prescripción de que los buques deben solicitar aprobación implica que debe obtenerse permiso de la autoridad STM del Canadá antes de proceder.

Si bien el artículo 234 permite que el Estado ribereño imponga medidas de prevención, reducción y control de la contaminación del mar, estas deben implantarse "[respetando] debidamente la navegación". Sin embargo, a esta delegación no le queda claro cómo la prescripción propuesta para la aprobación "[respetaría] debidamente la navegación".

Si bien reconocemos la importancia de proteger al medio marino y mejorar la seguridad de la navegación en la región ártica, también es importante que cualquier medida que se adopte no comprometa la libertad de la navegación. Estas medidas deben cumplir las reglas y el derecho internacional y, como mejores prácticas, presentarse a la OMI para su adopción antes de que se implanten.

Solicitamos que quede constancia de la presente declaración en el informe del Comité."

ANEXO 29

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ARGENTINA

"Sr. Presidente,

El Gobierno de la República Argentina ha juzgado necesario poner en conocimiento de este Comité hechos graves que revelan la violación reiterada y deliberada del Gobierno de Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de normas de la Organización Marítima Internacional poniendo en peligro la seguridad de la navegación en el Atlántico sudoccidental.

En efecto, el viernes 8 de octubre pasado el Reino Unido informó "por primera vez", y reitero "por primera vez", al Servicio de Hidrografía Naval Argentino, en su calidad de coordinador de la NAVAREA VI, la realización de ejercicios de armas que incluían disparos de misiles desde el territorio de las Islas Malvinas entre el 11 y el 23 de octubre y demarcando un área marítima aledaña a las islas que sería afectada por dicho ejercicio.

En el marco de sus obligaciones y responsabilidades como coordinador de la NAVAREA VI, que abarca el océano Atlántico sudoccidental, el Servicio de Hidrografía Naval de la República Argentina, luego de haber evaluado la gravedad de los riesgos para la seguridad de la navegación ínsitos en los ejercicios británicos y habiendo sido notificado con menos de cinco días de anticipación, que es el plazo mínimo establecido por el párrafo 4.2.1.3.13 del anexo 1 a la resolución A.706(17), enmendada, para asegurar la efectividad de los radioavisos, procedió a emitir un radioaviso NAVAREA, haciendo expresa reserva de los derechos de soberanía argentinos sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, que forman parte del territorio nacional argentino.

Simultáneamente, el 9 de octubre, la República Argentina presentó una nota de protesta al Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en virtud de la disputa de soberanía que ambos países mantienen sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos circundantes; disputa que es reconocida por las Naciones Unidas. En esa nota, la Argentina rechazó la realización de tales ejercicios por constituir una provocación inaceptable y susceptible de generar una carrera armamentista en la región, que se contraponen totalmente a la política argentina de apego a la búsqueda de una solución pacífica de la controversia, de conformidad con los llamamientos de la comunidad internacional.

Tales ejercicios contravienen el objeto y el fin de los acuerdos bilaterales sobre medidas de fomento de la confianza en el orden militar vigentes entre los dos países, al tiempo que se suman a la larga serie de acciones unilaterales que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte realiza en contravención de la Resolución 31/49 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Dicha nota de protesta ha sido comunicada al Secretario General de las Naciones Unidas, a la Organización de Estados Americanos y a la UNASUR, y circula adjunta a la nota presentada por el Gobierno argentino al Secretario General de la OMI el 14 de octubre denunciando la violación por parte del Gobierno británico de sus obligaciones internacionales asumidas en este mismo foro. Me refiero a la circular N° 3113 de la OMI.

En respuesta a la nota de protesta presentada por mi país el 9 de octubre, el *Foreign and Commonwealth Office* británico me hizo entrega el jueves 21 de octubre de una nota que hace referencia a una anterior nota del Reino Unido del 13 de noviembre de 2008 en la que el Gobierno británico afirma que está realizando ejercicios militares con misiles desde el territorio de las Islas Malvinas al mar "desde hace 26 años" y reconoce de ese modo no estar cumpliendo de manera deliberada con las normas de la Organización Marítima Internacional en materia de salvaguardia de la vida humana en el mar afirmando, y cito, que "estos ejercicios son rutinarios y no requieren notificación previa". Ambas notas británicas figuran adjuntas a la nota que el Gobierno argentino presentó al Secretario General de la OMI el 26 de octubre y que fue puesta a disposición de los Estados Miembros y observadores de esta Organización por la circular N° 3120.

Estos ejercicios británicos, Sr. Presidente, no solo constituyen una provocación inaceptable al llevarse a cabo en un área sobre la que existe una disputa de soberanía reconocida por las Naciones Unidas, susceptible de generar una carrera armamentista, sino que, como si ello no fuese suficiente, fueron realizados en abierta violación de las normas de la OMI sobre el sistema mundial de radioavisos náuticos y para la difusión de información sobre seguridad marítima, impidiendo a la Argentina cumplir sus propias obligaciones y responsabilidades internacionales de coordinador de la NAVAREA VI, y con total desdén por los riesgos involucrados a la navegación en la zona y la vida humana en el mar.

Sr. Presidente,

El Reino Unido ha incumplido durante 28 años, según su propia admisión, de manera deliberada y reiterada, la regla V/4 del Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) en su forma enmendada, ya que no comunicó a quien debió comunicarlo y de la manera formal en que debió hacerlo, el evidente peligro para la seguridad de la navegación que representaban los ejercicios militares en las aguas adyacentes a las Islas Malvinas.

El Reino Unido no ha observado las recomendaciones para la implementación del Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos contenidas en la resolución A.706(17) enmendada, que explícitamente incluye, dentro de las categorías de operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, el lanzamiento de misiles.

El Gobierno argentino no puede dejar de observar que en 2006, ante un hecho similar, el Reino Unido copatrocinó el documento MSC 82/11/1 presentado en el Comité de Seguridad Marítima de diciembre de 2006, que resultó en la adopción de la circular MSC.1/Circ.1225.

En esa oportunidad, el Reino Unido solicitó que se señalase a la atención de los Estados Miembros la resolución A.706(17) enmendada, y la circular MSC/Circ.893, a fin de "garantizar que se emitan los radioavisos náuticos adecuados con antelación a operaciones que puedan poner en peligro la seguridad de la navegación". Entre estas, destaca expresamente lo dispuesto en el párrafo 4.2.1.3.13 de dicha resolución, que incluye el lanzamiento de misiles.

No se comprende, entonces, el margen de discrecionalidad que se toma el Gobierno británico para informar al coordinador de la NAVAREA VI. Esta actitud revela el "doble estándar" del Gobierno británico de exigir el cumplimiento de sus obligaciones internacionales a los otros Estados, a la vez que hace caso omiso de tales obligaciones cuando se trata de sus propios ejercicios.

Sr. Presidente,

Permítame sintetizar las violaciones y las actitudes británicas que motivaron que mi Gobierno tuviera que reaccionar. El Reino Unido ha reconocido explícitamente en su nota del 21 de octubre de 2010 que remite a su nota del 13 de noviembre de 2008 que desde hace 28 años viene realizando ejercicios militares que incluyen el lanzamiento de misiles en un territorio ilegítimamente ocupado, contraviniendo acuerdos bilaterales y los mandatos de las Naciones Unidas con la consecuencia de un agravamiento inaceptable de la controversia. Durante todos estos años lo hizo incumpliendo deliberadamente con las normas de la Organización Marítima Internacional en materia de salvaguardia de la vida humana en el mar.

Cuando después de 28 años, el Gobierno británico se avino finalmente a comunicar sus ejercicios al Servicio de Hidrografía Naval Argentino el pasado 9 de octubre, lo hizo con apenas 48 horas de antelación, es decir, con menos de la mitad del tiempo mínimo que recomiendan las normas de la OMI. Asimismo, y mientras violaba una y otra vez las normas de la OMI, el Reino Unido patrocinaba resoluciones exigiendo el cumplimiento de aquellas mismas normas de parte de los Estados Miembros de la Organización.

Sr. Presidente,

Como surge de estos antecedentes, se trata de hechos muy graves que ameritan que intervenga este Comité. La Argentina solicita por ello que el Comité tome debida nota de la información presentada y que reitere la necesidad de que TODOS los Estados cumplan estrictamente con la resolución A.706(17) enmendada, "Servicio mundial de radioavisos náuticos" y con las circulares MSC/Circ.893 y MSC.1/Circ.1225, "Radioavisos náuticos relativos a operaciones que ponen en peligro la seguridad de la navegación".

La República Argentina reafirma una vez más sus derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos circundantes.

La República Argentina reitera su firme voluntad de reanudar las negociaciones con el Reino Unido para alcanzar una solución pacífica y duradera a la disputa de soberanía de conformidad con las resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas y de los reiterados llamados de la comunidad internacional en este sentido.

Finalmente, Sr. Presidente, pedimos que esta declaración sea agregada al informe de este Comité.

Como los hechos denunciados tuvieron lugar cuando ya había vencido el plazo reglamentario para presentar formalmente un documento a este Comité, el Gobierno Argentino se reserva el derecho de hacerlo y a volver a plantear el tema en la próxima reunión del Comité de Seguridad Marítima y/o de los otros órganos competentes de la Organización Marítima Internacional."

ANEXO 30

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO

"El Reino Unido tomó nota de la declaración formulada por la delegación de Argentina y señaló que los ejercicios con misiles "Rapier" forman parte de los ejercicios militares que se vienen llevando a cabo semestralmente durante los últimos 28 años. La Argentina ha estado al tanto de estas pruebas durante cierto tiempo. El último ejercicio fue en octubre de 2010. Por consiguiente, los lanzamientos son rutinarios y no representan ninguna modificación de la posición de defensa del Reino Unido en el Atlántico sur.

El Reino Unido respondió a la nota original de protesta de la Argentina el 21 de octubre. La información sobre los lanzamientos de misiles "Rapier" está disponible en fuentes de dominio público. Las pruebas tienen lugar únicamente dentro de las aguas territoriales de las Islas Malvinas (Falkland Islands) y siempre se transmiten previamente los alertas para la navegación. No se han puesto vidas en riesgo y todos los ejercicios se han ejecutado en condiciones de seguridad.

El Reino Unido señaló que la Argentina es un asociado importante del Reino Unido. Los dos países tienen una relación estrecha y productiva en una gama de cuestiones bilaterales y multilaterales, incluidas la situación económica mundial (en particular en el G20), los derechos humanos, el cambio climático, el desarrollo sostenible y la lucha contra la proliferación. El Reino Unido continúa buscando oportunidades para proseguir profundizando la relación con la Argentina."

ANEXO 31

DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE BIMCO

"Sr. Presidente, BIMCO elogia el documento presentado por INTERTANKO mencionado en los párrafos 18.32 a 18.36, pero, una vez más, quisiéramos hacer un llamamiento a la comunidad internacional para que esta cuestión se trate sin demora, de manera más profunda y más significativa. El resumen del informe, si bien recoge el debate habido con exactitud, no refleja la realidad de la situación. BIMCO acepta la conclusión, pero quisiera formular observaciones al respecto y que sus observaciones se incluyan en el informe final.

El Secretario General nos recordó gentilmente la última resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (1950) pero previamente se han elaborado dos resoluciones que estipulaban exactamente lo mismo, es decir, que:

- Los Estados deben tipificar como delito la piratería de conformidad con su legislación nacional y considerar favorablemente el procesamiento de los presuntos piratas y el encarcelamiento de los piratas convictos.
- Los Estados que son Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA) deben implantar plenamente sus obligaciones en virtud de estos Convenios y el derecho internacional consuetudinario.

Los esfuerzos del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del Grupo de trabajo 2 del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia y las diversas resoluciones de la Asamblea de la OMI no han tenido un efecto profundo. En efecto, en este mismo informe se reflejan los resultados del Comité Jurídico; en el párrafo 18.17 se señala que solo 41 Estados Miembros habían remitido pormenores de su legislación existente y que el LEG 97 ha solicitado a la Secretaría que vuelva a emitir la solicitud de información que se recoge en la circular.

Sr. Presidente, comprendemos que no existe ningún impedimento jurídico internacional; sin embargo, a la fecha, tan solo este año, y por carencias de las legislaciones de los Estados que efectuaron las detenciones para procesar a las personas arrestadas con confianza, han sido liberados entre 700 y 800 piratas.

En efecto, en tres años se ha avanzado poco o nada respecto de esta cuestión salvo la contribución y los esfuerzos continuos de los gobiernos de Kenya y de las islas Seychelles, a quienes la comunidad internacional debe estar sumamente agradecida. Nadie imagina que esta es una solución definitiva, o que la legislación nacional puede enmendarse de la noche a la mañana. Sin embargo, en la actualidad, la credibilidad del elemento disuasorio que suponen las armadas (cuyos esfuerzos debemos aplaudir) debe ser seriamente cuestionable dados los niveles actuales de "detenciones y liberaciones" de piratas impuestos por sus Gobiernos.

Sr. Presidente, quisiéramos pedir al Comité que quede constancia de esta declaración en el informe final. Si bien no es necesario elaborar otra circular sobre esta cuestión, es desilusionante ver que los Estados no están actuando en respuesta a lo que ya son tres resoluciones sustantivas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, numerosas exhortaciones de la Asamblea de la OMI y las circulares MSC a fin de tipificar la piratería como delito y proporcionar el elemento disuasorio necesario para dar credibilidad a la labor

de las armadas de la coalición. Mientras perdure esta situación seguirá habiendo piratería, dado que la relación recompensa-riesgo continúa favoreciendo a los piratas. Entretanto, los propietarios de buques carecerán de otra opción pragmática y seguirán pagando rescates para liberar a los marinos y a sus buques y carga.

Sr. Presidente, actualmente no existe ninguna otra estrategia –salvo la detención y procesamiento adecuado de los piratas– que pueda tener un efecto tan rápido y significativo para disuadir y reducir la incidencia de la piratería frente a la costa de Somalia."

ANEXO 32

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE KENYA

"Gracias Sr. Presidente,

Esta delegación quisiera asociarse con los sentimientos expresados por BIMCO en nombre del sector hacia el final de la sesión de ayer.

En nuestras intervenciones anteriores habíamos instado a que se adoptaran medidas más estrictas respecto de los piratas que operan en las aguas de Somalia y, de hecho, en todo el océano Índico occidental. También somos conscientes de que están liberándose piratas somalíes capturados debido a la falta de facilitación por los Gobiernos para el procesamiento y encarcelamiento de presuntos piratas.

Esta delegación felicita al Gobierno de Francia por haber adoptado medidas adecuadas para promulgar una legislación antipiratería moderna y espera que otros Gobiernos sigan el ejemplo de Francia.

En nuestras intervenciones anteriores hemos exhortado a la comunidad internacional a que ayude a Kenya a adquirir capacidad para patrullar su ZEE y una zona aun mayor, o al menos para crear un corredor seguro para que los buques con destino a Kenya y a toda África oriental no queden expuestos a la grave amenaza que supone la piratería, pero hasta la fecha no hemos recibido ninguna respuesta positiva. Si se materializa dicha asistencia, esta delegación puede garantizar a la comunidad internacional que Kenya llevará a cabo las patrullas con la misma resolución que ha mostrado en el procesamiento de los piratas.

Dada la enorme cantidad de ataques efectuados recientemente contra buques destinados a Mombasa, Kenya ha designado un corredor de protección de 20 por 10 millas marinas en el cual la Armada de Kenya redoblará las patrullas para proporcionar protección a los buques destinados a Mombasa.

Se ha recomendado a botes pesqueros, esquifes y embarcaciones de recreo que se mantengan lejos de este corredor de protección, dado que las tripulaciones de varios buques los han confundido con esquifes piratas. Las coordenadas del corredor de protección son las siguientes:

A.	Punto AA	04 grados 06,5 minutos S	040 grados 02,5 minutos E
B.	Punto BB	04 grados 23,5 minutos S	040 grados 53,0 minutos E
C.	Punto CC	04 grados 15,5 minutos S	039 grados 38,5 minutos E
D.	Punto DD	03 grados 58,5 minutos S	039 grados 49,5 minutos E

Esta situación seguirá siendo válida hasta nuevo aviso. Toda información adicional o cambio de situación se anunciará adecuadamente.

Muchas gracias Sr. Presidente."

ANEXO 33

DECLARACIONES DE LOS OBSERVADORES DE LA CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS) Y DEL CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)

"Presidente,

El DSC 15 examinó las conclusiones y las recomendaciones del proyecto de investigación conjunto estatal-sectorial "*Lashing at sea*" coordinado por los Países Bajos, y acordó que se deben examinar los medios y arbitrios necesarios para que se declare al operador el peso correcto de los contenedores y se comunique a los capitanes antes de proceder a cargar el buque, y se formuló una invitación para que se presentara al Comité más información, incluida una justificación en caso de resultados inesperados, si fuera necesario. La ICS y el WSC apoyan plenamente las conclusiones del Subcomité y creen que existe la necesidad acuciante de incluir este tema en el programa de trabajo del DSC 16.

La gran cantidad de contenedores con exceso de peso dentro de la cadena de distribución y su contribución a los sucesos y siniestros en la modalidad marítima viene siendo una preocupación desde hace mucho tiempo tanto para el sector como para los Estados. Las unidades de transporte con exceso de peso presentan riesgos de seguridad tanto a bordo como en las zonas portuarias y ponen en peligro la seguridad y las vidas de los trabajadores de a bordo y de tierra. Pueden dañar a las estructuras del buque, aumentar las tensiones de los cascos y reducir la estabilidad. Los derrumbes de pilas de contenedores son un riesgo considerable cuando, sin saber, se estiban contenedores con exceso de peso; las unidades con exceso de peso suelen ser una causa común en los casos de pérdida por la borda. También pueden causar la pérdida de la carga u ocasionar daños y puede obstaculizar la eficiencia operativa de los buques, llevando a que el buque consuma más combustible, con lo que se incrementan las emisiones.

El Convenio SOLAS contiene disposiciones que rigen el pesaje de los contenedores, que son específicas para las responsabilidades de los expedidores y que limitan la sobrecarga de las unidades más allá de su peso bruto máximo. El documento "*Safe Transport of Containers by Sea*" de la ICS/WSC refuerza estas prescripciones con mejores prácticas recomendadas para los expedidores, las terminales y los buques, y el capítulo sobre llenado de contenedores se emitió como un folleto gratuito para los expedidores con miras a fomentar las mejores prácticas en el primer punto de la cadena de distribución. Sin embargo, continúan expidiéndose muchas unidades con exceso de peso en la cadena de distribución, lo que significa que es necesario adoptar medidas adicionales para tratar integralmente este problema.

Los contenedores con exceso de peso suponen riesgos considerables a la seguridad de los buques, la gente de mar y los miembros del personal en tierra, y también tienen posibles efectos comerciales y ambientales. Si bien reconocemos que solamente los Miembros pueden proponer nuevos puntos del programa de trabajo del Subcomité, deseamos expresar nuestro firme convencimiento de que el DSC debe examinar esta cuestión cuanto antes y estamos dispuestos a trabajar con los Gobiernos para encontrar soluciones a este importante riesgo para el transporte marítimo.

Gracias, Sr. Presidente."