



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
88<sup>o</sup> periodo de sesiones  
Punto 26 del orden del día

MSC 88/26  
15 diciembre 2010  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE  
A SU 88<sup>o</sup> PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>		<b>Página</b>
1	INTRODUCCIÓN	5
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, INCLUIDOS LOS RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE 2010 SOBRE EL CONVENIO DE FORMACIÓN	8
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	9
4	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	18
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	27
6	CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	28
7	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 53 <sup>o</sup> periodo de sesiones y cuestiones urgentes derivadas del 54 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	39
8	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (informe del 14 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	43
9	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (informe del 54 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	46
10	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 18 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	49
11	SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 56 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	53
12	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (cuestiones urgentes derivadas del 15 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	62
13	FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 41 <sup>o</sup> periodo de sesiones del Subcomité)	65

<b>Sección</b>		<b>Página</b>
14	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	68
15	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	70
16	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	72
17	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	75
18	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	77
19	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	88
20	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	90
21	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	93
22	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	94
23	PROGRAMA DE TRABAJO	95
24	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	106
25	OTROS ASUNTOS	106

#### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.307(88) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO, 2010 (CÓDIGO PEF 2010)
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 (CONVENIO CSC 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 ICS Y WSC

## 1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 88º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 24 de noviembre al 3 de diciembre de 2010 bajo la presidencia del Sr. Neil Ferrer (Filipinas). El Vicepresidente del Comité, Sr. Christian Breinholt (Dinamarca), también estuvo presente.

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

ALEMANIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ANTIGUA Y BARBUDA	IRLANDA
ARABIA SAUDITA	ISLAS COOK
ARGELIA	ISLAS MARSHALL
ARGENTINA	ISRAEL
AUSTRALIA	ITALIA
AZERBAIYÁN	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
BAHAMAS	JAMAICA
BAHREIN	JAPÓN
BANGLADESH	JORDANIA
BÉLGICA	KAZAJSTÁN
BELICE	KENYA
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	KIRIBATI
BRASIL	LETONIA
BULGARIA	LIBERIA
CAMBOYA	LITUANIA
CAMERÚN	LUXEMBURGO
CANADÁ	MALASIA
CHILE	MALTA
CHINA	MARRUECOS
CHIPRE	MÉXICO
COLOMBIA	NIGERIA
CÔTE D'IVOIRE	NORUEGA
CUBA	NUEVA ZELANDIA
DINAMARCA	PAÍSES BAJOS
DOMINICA	PANAMÁ
ECUADOR	PAPUA NUEVA GUINEA
EGIPTO	PERÚ
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	POLONIA
ESPAÑA	PORTUGAL
ESTADOS UNIDOS	QATAR
ESTONIA	REINO UNIDO
ETIOPÍA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DE COREA
FILIPINAS	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
FINLANDIA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
FRANCIA	RUMANIA
GEORGIA	SAINT KITTS Y NEVIS
GHANA	SAN MARINO
GRECIA	SANTA LUCÍA
HONDURAS	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
HUNGRÍA	SIERRA LEONA
INDIA	SINGAPUR
INDONESIA	SUDÁFRICA

SUDÁN  
SUECIA  
SUIZA  
TAILANDIA  
TRINIDAD Y TABAGO  
TÚNEZ  
TURQUÍA

TUVALU  
UCRANIA  
URUGUAY  
VANUATU  
VENEZUELA (REPÚBLICA  
BOLIVARIANA DE)  
YEMEN

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)  
MACAO (CHINA)

ISLAS FEROE

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

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

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)  
COMISIÓN EUROPEA (CE)  
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR  
SATÉLITE (IMSO)  
ACUERDO DE COOPERACIÓN REGIONAL PARA COMBATIR LOS ACTOS DE  
PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES EN ASIA  
(ReCAAP-ISC)  
FORO INTERNACIONAL DE INVESTIGADORES DE ACCIDENTES MARÍTIMOS  
(MAIIF)]

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS  
NÁUTICAS (ICOMIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE  
SALVAMENTO (ILAMA)  
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P e I)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE IMPRIMIR (IPPIC)  
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)  
NACE INTERNATIONAL  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA DE PUERTOS Y AEROPUERTOS (IAASP)  
INSTITUTO NAÚTICO (NI)  
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES DE GRANDES YATES (SYBAss)

1.4 Al periodo de sesiones asistieron también el Sr. J.G. Lantz (Estados Unidos), Presidente del Consejo, el Sr. L. Chai (República de Corea), Presidente del Comité Jurídico, y el Sr. G. Olimbo (Italia), Presidente del Comité de Cooperación Técnica. Asimismo, estaban presentes los presidentes de todos los subcomités, excepto los Presidentes de los Subcomités BLG y SLF.

#### **Discurso de apertura del Secretario General**

1.5 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto se reproduce íntegramente en el documento MSC 88/INF.20.

#### **Observaciones del Presidente**

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

### **Adopción del orden del día y cuestiones conexas**

1.7 El Comité adoptó el orden del día (MSC 88/1) y acordó que las anotaciones al orden del día (MSC 88/1/1) y el calendario provisional recogido en el anexo del documento MSC 88/1/2 le servirían de guía durante el periodo de sesiones. El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MSC 88/INF.22.

1.8 El Comité aceptó las disposiciones relativas a los grupos de trabajo y de redacción propuestas por la Secretaría en el documento MSC 88/1/2 y que además figuran en las correspondientes secciones del presente informe.

### **Verificación de poderes**

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

## **2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, INCLUIDOS LOS RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE 2010 SOBRE EL CONVENIO DE FORMACIÓN**

### **Resultados del 60º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica**

2.1 El Comité acordó examinar los resultados del 60º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (MSC 88/2) en el marco del punto 14 del orden del día (Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas).

### **Resultados de los periodos de sesiones ordinarios 104º y 105º del Consejo**

2.2 El Comité tomó nota de las decisiones de los periodos de sesiones ordinarios 104º y 105º del Consejo (MSC 88/2/1 y Add.1) y adoptó medidas en el marco de los correspondientes puntos del orden del día.

### **Resultados del 36º periodo de sesiones del Comité de Facilitación**

2.3 El Comité tomó nota de los resultados del 36º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (MSC 88/2/2) y adoptó medidas en el marco de los correspondientes puntos del orden del día.

### **Resultados del 61º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino**

2.4 El Comité tomó nota de las decisiones del 61º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MSC 88/2/3) y adoptó medidas en el marco de los correspondientes puntos del orden del día.

### **Resultados de la Conferencia de 2010 sobre el Convenio de Formación**

2.5 El Comité acordó examinar los resultados de la Conferencia de 2010 sobre el Convenio de Formación (MSC 88/2/4) en el marco del punto 13 del orden del día (Formación y guardia).



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

#### **GENERALIDADES**

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

- .1 los capítulos II-1, II-2, III y V del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, y el apéndice de su anexo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla II-1/3.22 del Convenio SOLAS 1974; y
- .3 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla III/3.10 del Convenio SOLAS 1974.

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

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo III b) i) del Convenio SOLAS, las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante las circulares N° 2978, de 17 de julio de 2009, y N° 3064, de 21 de mayo de 2010.

3.4 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS a que participaran en el examen y adopción de las propuestas de enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo. Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes Partes que representaban más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, tal como se dispone en los artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

3.5 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las propuestas de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS mediante la circular N° 3066, de 21 de mayo de 2010.

3.6 Se invitó a las Partes Contratantes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC 1972) a que participaran en el examen y adopción de las propuestas de enmiendas a los anexos del Convenio. Durante el examen y adopción de las enmiendas mencionadas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes Partes Contratantes que representaban más de un tercio del total de las Partes Contratantes del Convenio CSC 1972, tal como se dispone en los párrafos 1 y 2 del artículo X del Convenio CSC 1972. Las propuestas de enmiendas al Convenio CSC 1972 se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Partes Contratantes del Convenio mediante la circular N° 3067, de 21 de mayo de 2010.

3.7 También se invitó al Comité a que examinara y adoptara la propuesta de Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), con objeto de conferirle carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974.

3.8 Asimismo, se invitó al Comité a que examinara y aprobara la propuesta de circular MSC sobre las directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas, elaborada por el Grupo de trabajo interperiodos sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, y a que abordara otras medidas cuya adopción le había pedido el Grupo anteriormente mencionado (MSC 88/3/4), además de la adopción de las enmiendas a la regla III/1 del Código SOLAS y al Código IDS.

## **EXAMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO Y DE LOS NUEVOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PROPUESTOS**

### **PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974**

3.9 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 (MSC 88/3, anexo 1) habían sido elaboradas por el FP 53, el DE 52 y el NAV 55, y aprobadas por el MSC 86 y el MSC 87.

3.10 El Comité recordó asimismo que el MSC 87 había examinado el ámbito de aplicación de la regla II-1/41.6 del Convenio SOLAS y había aprobado el proyecto de enmiendas a la regla para su adopción en el actual periodo de sesiones.

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS***

#### **Regla 41 – Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado**

3.11 El Comité tomó nota de que no se había presentado observación alguna sobre el proyecto de enmiendas a la regla II-1/41.6 y confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS***

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

#### **Regla 3 – Definiciones**

#### **Regla 7 – Detección y alarma**

3.12 El Comité, tras tomar nota de que en la regla II-2/1 había corchetes en varios párrafos en relación con las fechas de aplicación, acordó sustituirlos por la fecha de entrada en vigor, y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.13 El Comité tomó nota de que no se había presentado observación alguna sobre el proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1, II-2/3 y II-2/7 y confirmó el contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS***

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

3.14 El Comité recordó que el MSC 87 había acordado aplazar hasta el actual periodo de sesiones el examen de la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1, que había sido elaborada por el DE 52 y aprobada por el MSC 86, a fin de examinar dicha propuesta a la vez

que se examina la aprobación del proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas que elabore el Grupo de trabajo interperiodos sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas (Grupo de trabajo interperiodos), junto con el correspondiente proyecto de enmiendas al Código IDS.

3.15 El Comité acordó examinar el proyecto de enmiendas junto con el informe del Grupo de trabajo interperiodos (MSC 88/3/4), en particular la modificación propuesta para el proyecto de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 (MSC 88/3/4, anexo 2) (véanse los párrafos 3.34 a 3.42).

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS***

##### **Regla 18 – Aprobación, reconocimientos y normas de funcionamiento de los sistemas y aparatos náuticos y del registrador de datos de la travesía**

3.16 El Comité tomó nota de que no se había presentado observación alguna sobre el proyecto de enmiendas a la regla V/18, y confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

##### **Regla 23 – Medios para el transbordo de prácticos**

3.17 El Comité, tras tomar nota de que la expresión "fecha de entrada en vigor" figuraba entre corchetes en el proyecto de regla V/23 y de que no se había presentado observación alguna sobre el proyecto de regla, acordó sustituirla por la fecha de entrada en vigor y confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción, y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción. El Comité acordó también que se aclarase la fecha de instalación del equipo y los medios para el transbordo de prácticos, establecida en el párrafo 1.2 de la regla, y encargó al Grupo que elaborase un proyecto de interpretación unificada para la regla V/23 del Convenio SOLAS a fin de aclarar la fecha de instalación.

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO SOLAS 1974***

##### **Modelo de certificado de seguridad para buques de pasaje**

##### **Modelo de certificado de seguridad de construcción para buques de carga**

##### **Modelo de certificado de seguridad del equipo para buques de carga**

3.18 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al apéndice (modelos de certificados) del anexo del Convenio SOLAS 1974 habían sido elaboradas por la Secretaría, de conformidad con la solicitud formulada por el Comité, y aprobadas por el MSC 87.

3.19 Tras tomar nota de que no se había presentado observación alguna sobre las propuestas de enmiendas al apéndice, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

#### ***FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS***

3.20 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS propuestas para adopción en el periodo de sesiones actual se consideren aceptadas el 1 de enero de 2012 y entren en vigor el 1 de julio de 2012, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para la adopción.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS****Modelo de certificado de seguridad para buques de pasaje****Modelo de certificado de seguridad de construcción para buques de carga****Modelo de certificado de seguridad del equipo para buques de carga****Modelo de certificado de seguridad para buques de carga**

3.21 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al apéndice (modelos de certificados) del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS (MSC 88/3/1, anexo) habían sido elaboradas por la Secretaría, conforme a la petición del Comité, y aprobadas por el MSC 87.

3.22 Tras tomar nota de que no se había presentado observación alguna sobre las propuestas de enmiendas al apéndice, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

**Fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmiendas**

3.23 El Comité acordó que las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS propuestas para adopción en el periodo de sesiones actual se consideren aceptadas el 1 de enero de 2012 y entren en vigor el 1 de julio de 2012, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para la adopción.

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

3.24 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas a los anexos del Convenio CSC 1972 (MSC 88/3/2, anexo) habían sido acordadas por el DSC 14 y aprobadas por el MSC 87.

**Anexo I – Reglas para la prueba, inspección, aprobación y conservación de los contenedores****Anexo II – Normas y pruebas estructurales de seguridad****Anexo III – Control y verificación**

3.25 Tras tomar nota de que no se había presentado observación alguna sobre el proyecto de enmiendas, el Comité confirmó su contenido, en principio, a reserva de posibles mejoras de redacción, a la espera de los resultados del examen del documento MSC 88/20 (Secretaría), en relación con la consulta sobre la celebración de una Conferencia de las Partes Contratantes del Convenio CSC 1972 (véanse los párrafos 20.12 a 20.20).

**Fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmiendas**

3.26 El Comité acordó que las enmiendas a los anexos del Convenio CSC 1972 propuestas para adopción en el periodo de sesiones actual entren en vigor el 1 de enero de 2012 a menos que con anterioridad al 1 de julio de 2011, cinco o más Partes Contratantes hayan notificado al Secretario General que recusan las enmiendas, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para la adopción.

---

## PROPUESTAS DE ENMIENDAS A CÓDIGOS DE CARÁCTER OBLIGATORIO

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI***

3.27 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código SSCI (MSC 88/3, anexo 2) habían sido elaboradas por el FP 53 y aprobadas por el MSC 87 y, tras tomar nota de que no se había presentado observación alguna sobre el proyecto de enmiendas, confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

### **Fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmiendas**

3.28 El Comité acordó que las enmiendas al Código SSCI propuestas para adopción en el periodo de sesiones actual se consideren aceptadas el 1 de enero de 2012 y entren en vigor el 1 de julio de 2012, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto del proyecto de resolución MSC necesario para la adopción.

### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS***

3.29 El Comité recordó que el MSC 87 había acordado aplazar el examen de las propuestas de enmiendas al Código IDS elaboradas por el DE 52 y aprobadas por el MSC 86 al periodo de sesiones actual, a fin de examinar las enmiendas al mismo tiempo que el proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas que elabore el Grupo de trabajo interperiodos sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, junto con el correspondiente proyecto de enmiendas a la regla III/1 del Convenio SOLAS.

3.30 El Comité acordó examinar las propuestas de enmiendas al Código IDS (MSC 88/3, anexo 3) junto con el informe del Grupo de trabajo interperiodos (MSC 88/3/4) (véanse los párrafos 3.34 a 3.42).

## PROPUESTA DE NUEVO INSTRUMENTO OBLIGATORIO

### ***CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO, 2010 (CÓDIGO PEF 2010)***

3.31 El Comité recordó que el proyecto de Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010) (MSC 88/3/3, anexo) fue elaborado por el FP 54 y aprobado por el MSC 87, con objeto de conferirle carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974.

3.32 Tras tomar nota de que no se había presentado observación alguna sobre la propuesta de Código PEF 2010, el Comité confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

### **Fecha de entrada en vigor**

3.33 El Comité acordó que el Código PEF 2010 propuesto para adopción en el periodo de sesiones actual entre en vigor el 1 de julio de 2012, tras tomar nota de que esa fecha debía coincidir con la fecha de entrada en vigor de las correspondientes enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, es decir, el 1 de julio de 2012, y encargó al Grupo de redacción que elaborase el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para la adopción.

## **RESULTADOS DEL GRUPO DE TRABAJO INTERPERIODOS SOBRE LOS GANCHOS DE SUELTA DE LOS BOTES SALVAVIDAS**

### **DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LOS SISTEMAS DE SUELTA Y RECUPERACIÓN DE LOS BOTES SALVAVIDAS**

3.34 El Comité recordó que el MSC 87 había acordado aplazar al periodo de sesiones actual el examen del proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas, a las que se hace referencia en la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS, junto con el proyecto de enmiendas a la regla III/1 del Convenio SOLAS y las correspondientes enmiendas al Código IDS, y había aprobado la celebración de una reunión interperiodos de un grupo de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas para ultimar el proyecto de directrices (véase también el párrafo 3.8).

3.35 El Comité, tras aprobar el informe del Grupo de trabajo interperiodos (MSC 88/3/4) en general, examinó el proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y el proyecto de circular MSC conexas, elaborados por el Grupo de trabajo interperiodos (MSC 88/3/4, anexo 1), y tomó nota de que había opiniones divergentes en cuanto a la conveniencia de aprobar y/o adoptar, según procediera, las directrices, junto con los correspondientes proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código IDS, en el periodo de sesiones actual.

3.36 El Comité tomó nota de que numerosas delegaciones que respaldaban los resultados del Grupo de trabajo interperiodos habían defendido la aprobación de las directrices y la adopción de las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS y al Código IDS en el periodo de sesiones actual, de modo que las correspondientes enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento se ultimarían en el DE 55 para su adopción en el MSC 89, a fin de completar la serie de medidas relativas a la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas. En opinión de dichas delegaciones, el problema de los sistemas que no cumplen las disposiciones requería una solución urgente y oportuna y las directrices elaboradas por el Grupo de trabajo interperiodos serían útiles a tal efecto.

3.37 Otras muchas delegaciones, si bien reconocieron que las directrices elaboradas por el Grupo de trabajo interperiodos constituían una mejora, estimaban que no eran suficientemente sólidas ni adecuadas al fin al que estaban destinadas. Opinaron que no se habían examinado a fondo las propuestas pertinentes del sector, por ejemplo, las relacionadas con un examen de los proyectos y con las pruebas de estabilidad, y que el Grupo de trabajo interperiodos se había concentrado en cambio en el régimen de desgaste mecánico de los ganchos, que en opinión de esas delegaciones no constituía la causa principal del fallo. Tales delegaciones señalaron que sería prematuro aprobar las directrices y adoptar las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS y al Código IDS en el actual periodo de sesiones. A este respecto, la delegación de la India manifestó su opinión sobre las propuestas de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y el proyecto de directrices en una declaración que figura en el anexo 24.

3.38 El observador del Instituto Náutico consideró que la suposición de que el régimen de desgaste previsto de las piezas esenciales a lo largo de la vida útil de los mecanismos de suelta es el factor determinante no era apropiada ni aceptable y opinó que deberían seguir incluyéndose recomendaciones relativas a las pruebas de estabilidad de los ganchos en las directrices, teniendo en cuenta factores específicos además del régimen de desgaste de tales mecanismos, y siguió instando a que se utilizaran los dispositivos de prevención de caídas (DPC) con los procedimientos y la formación pertinentes, tras señalar que si no se abordaba debidamente el problema se podrían producir en el futuro accidentes en los que la gente de mar sufriera lesiones graves o consecuencias peores.

3.39 Las delegaciones que se pronunciaron a favor de aplazar la adopción de las enmiendas mencionadas manifestaron que, como medida provisional, deberían elaborarse disposiciones más rigurosas sobre la utilización de los dispositivos de prevención de caídas (DPC) a fin de abordar el problema de los sistemas de suelta y recuperación deficientes. Por consiguiente, el Comité acordó que la cuestión se volviese a examinar en el DE 55.

3.40 El Comité tomó nota asimismo de la opinión de que debía establecerse una fecha para la ultimación de la evaluación de los sistemas de suelta y recuperación a fin de garantizar una sustitución oportuna y uniforme a escala mundial de los sistemas que no cumplen las disposiciones, tal como se establece en el proyecto de enmiendas a la regla III/1.5 del Convenio SOLAS, es decir, "a más tardar en la primera entrada programada en dique seco después del [fecha]". Por consiguiente, el Comité acordó que se incluyera en las directrices una fecha prevista de ultimación de las evaluaciones de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas.

3.41 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité, reconociendo la preocupación general en cuanto a la nueva evaluación de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y la necesidad de avanzar con respecto a la cuestión con un enfoque integral (es decir, nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS, enmiendas al Código IDS, proyecto de directrices y enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento), decidió aplazar la adopción de la propuesta de nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS y las enmiendas al Código IDS, así como la aprobación del proyecto de directrices, hasta el MSC 89, en el que se adoptará una decisión definitiva sobre la cuestión. A pesar de la decisión anterior, el Comité acordó que la fecha de implantación de las nuevas prescripciones del Convenio SOLAS fuese el 1 de julio de 2014 y, a continuación, encargó al DE 55 que resolviera con carácter de urgencia las siguientes cuestiones asignándoles la máxima prioridad:

- .1 ultimación del proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas;
- .2 ultimación del correspondiente proyecto de enmiendas a la regla III/1 del Convenio SOLAS;
- .3 ultimación del correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo IV del Código IDS;
- .4 elaboración del correspondiente proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, para su ultimación;
- .5 elaboración de un procedimiento para notificar a la Organización los resultados de la evaluación de cada tipo de sistema de suelta y recuperación de botes salvavidas existente;
- .6 nuevo examen de cuestiones relacionadas con la utilización de los DPC; y

presentara un informe al MSC 89.

3.42 A fin de facilitar las tareas antedichas, el Comité acordó también constituir un grupo especial de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas con el mandato indicado en el párrafo 3.41, que se reunirá con anterioridad al DE 55, del 16 al 18 de marzo de 2011 (véase el párrafo 23.58), de modo que el Grupo prosiga su labor durante el DE 55 como un grupo de trabajo del Subcomité DE. Además, el Comité acordó ampliar hasta el 14 de enero de 2011 el plazo para la presentación al DE 55 de documentos voluminosos relacionados con las cuestiones antedichas.

3.43 La delegación de Alemania señaló que el hecho de que siguieran produciéndose accidentes con botes salvavidas les causaba gran preocupación, y que hasta la fecha Alemania había respaldado activamente todos los esfuerzos realizados para resolver el problema, incluido el apoyo a la reunión del Grupo de trabajo interperiodos, como resultado de la cual se habían mejorado nuevamente las directrices para la evaluación. Señalaron además que, habida cuenta de las repercusiones de seguir aplazando la adopción de medidas positivas para evitar nuevos accidentes, Alemania no podía respaldar la decisión de remitir al Subcomité DE la serie de medidas, incluidas las enmiendas al Convenio SOLAS, las enmiendas al Código IDS y las propias directrices.

### **CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN**

3.44 Tras los pertinentes debates, el Comité constituyó un grupo especial de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento bajo la presidencia del Sr. Yoshida (Japón), y le encargó que elaborase lo siguiente:

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y el correspondiente proyecto de resolución MSC;
- .2 un proyecto de interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS para aclarar la fecha de instalación;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y el correspondiente proyecto de resolución MSC;
- .4 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio CSC 1972 y el correspondiente proyecto de resolución MSC;
- .5 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Código SSCI y el correspondiente proyecto de resolución MSC; y
- .6 el texto definitivo del proyecto de Código PEF 2010 y el correspondiente proyecto de resolución MSC,

a fin de someterlos al examen del Comité para su aprobación y adopción, según proceda.

### **INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN**

3.45 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 88/WP.3), el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

### **ADOPCIÓN DE UN NUEVO INSTRUMENTO DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

#### ***ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO, 2010 (CÓDIGO PEF 2010)***

3.46 El Comité examinó el texto definitivo preparado por el Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 6) y adoptó el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), mediante la resolución MSC.307(88), que figura en el anexo 1.



---

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974**

3.47 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 98 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 preparadas por el Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 1) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.308(88), que figura en el anexo 2.

3.48 Al adoptar la resolución MSC.308(88), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas a los capítulos II-1, II-2, III y V del Convenio SOLAS, y al apéndice del Anexo de dicho Convenio, se consideren aceptadas el 1 de enero de 2012 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entren en vigor el 1 de julio de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

#### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS**

3.49 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 73 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo preparadas por el Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 4) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.309 (88), que figura en el anexo 3.

3.50 Al adoptar la resolución MSC.309(88), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que las enmiendas adoptadas al Protocolo se consideren aceptadas el 1 de enero de 2012 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS) y entren en vigor el 1 de julio de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

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

3.51 El Comité, compuesto por las delegaciones de 58 Partes Contratantes del Convenio CSC 1972, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, preparado por el Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 5), y, tras examinar las decisiones pertinentes adoptadas en el marco del punto 20 del orden del día (véanse los párrafos 3.25 y 20.20), adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.310 (88), que figura en el anexo 4.

3.52 Al adoptar la resolución MSC.310(88), el Comité determinó, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo X del Convenio CSC 1972, que las enmiendas adoptadas a los anexos I, II y III del Convenio entren en vigor el 1 de enero de 2012 a menos que, con anterioridad al 1 de julio de 2011, cinco o más Partes Contratantes notifiquen al Secretario General que recusan las enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del mismo.

3.53 A este respecto, el Comité refrendó la recomendación formulada por el Grupo de que el Subcomité DSC examinara la cuestión de la armonización del uso de ciertas expresiones y términos en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (véase el documento MSC 88/WP.3, párrafo 10).

## **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

### **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI**

3.54 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 98 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios elaboradas por el Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 3), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.311 (88), que figura en el anexo 5.

3.55 Al adoptar la resolución MSC.311(88), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código SSCI se consideren aceptadas el 1 de enero de 2012 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entren en vigor el 1 de julio de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

### **APROBACIÓN DE INSTRUMENTOS DE CARÁCTER NO OBLIGATORIO**

3.56 El Comité examinó el proyecto de interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS en relación con la fecha de instalación del equipo y los medios para el transbordo de prácticos, así como el correspondiente proyecto de circular MSC (véase el párrafo 3.17), preparados por el Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 2), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1375: "Interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS".

3.57 Al aprobar la interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS, el Comité, tras tomar nota de la opinión del observador de la IACS de que el párrafo 1.2 de la interpretación unificada difería de la pertinente interpretación para la instalación de sistemas de tratamiento de aguas sucias en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL, agradeció la explicación del Presidente del Grupo de que había principalmente tres casos de instalación de sistemas para el transbordo de prácticos, esto es, en primer lugar, la instalación en buques nuevos; en segundo lugar, la instalación de equipo nuevo en buques existente y su futura sustitución; y, en tercer lugar, la instalación como sustitución de equipo para el transbordo de prácticos instalado antes del 1 de julio de 2012, y que el tercer caso se contemplaba en el párrafo 1.4 de la regla V/23.

### **INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA**

3.58 Al adoptar las mencionadas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos de las enmiendas, según proceda, efectúe cualquier corrección de redacción que pueda ser necesaria y que señale a la atención del Comité todos los errores u omisiones que puedan requerir la adopción de medidas por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y las Partes Contratantes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972.

## **4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

### **Comunicación de información a la Organización**

4.1 Al examinar las modificaciones del módulo de protección marítima de GISIS propuestas por la Secretaría (MSC 88/4), el Comité recordó que el MSC 87 (MSC 87/26, párrafos 4.2 a 4.10) había examinado las cuestiones relacionadas con la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS (Comunicación de información). El MSC 87 había señalado que en la

regla XI-2/13.4 del Convenio SOLAS se prescribe que: "Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada de todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la información comunicada a la Organización de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/13.3 del Convenio SOLAS, durante los cinco años anteriores".

4.2 A este respecto, el Comité observó que si bien existía una prescripción para que se revisasen los planes regularmente, no existía una prescripción para que volvieran a aprobarse los planes tras la revisión. En el formato actual del módulo no se permite que los Gobiernos Contratantes actualicen el GISIS para indicar que los planes se han revisado pero no se han modificado o vuelto a aprobar. Asimismo, no había ningún medio para que los Gobiernos Contratantes que quisieran informar de la expedición de las declaraciones de cumplimiento lo hicieran.

4.3 El Comité recordó que el MSC 87 (MSC 87/26, párrafo 4.8) había tomado nota de que la Secretaría se había ofrecido a ayudar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que tengan dificultades para introducir la información prescrita en virtud de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS o que experimenten otro tipo de dificultades técnicas con el módulo de protección marítima de GISIS.

4.4 El Comité respaldó la propuesta de la Secretaría de mejorar el módulo de protección marítima de GISIS mediante la inclusión de las siguientes dos entradas en la sección relativa a las instalaciones portuarias:

- .1 fecha de la revisión o aprobación más reciente del plan de protección de la instalación portuaria, y
- .2 fecha en la que se expidió la última declaración de cumplimiento, si procede.

4.5 Para concluir, el Comité invitó a los Gobiernos Contratantes a que revisasen, a la mayor brevedad posible, la información que habían facilitado al módulo de protección marítima de GISIS para cerciorarse de que era completa y exacta, y para garantizar que la información se actualizase a medida que se produjeran cambios.

## **Resultados del FAL 36**

### ***Despacho electrónico de buques***

4.6 Al examinar los resultados del FAL 36 en lo que respecta a las medidas para incrementar la protección marítima (MSC 88/4/4), el Comité recordó que el Comité de Facilitación había elaborado un conjunto de datos mínimos normalizados cuya transmisión se exigiría a los buques antes de su entrada en puerto, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1 de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS (Control y cumplimiento), lo que había sido refrendado por el Comité en primer lugar mediante la publicación de la circular MSC/Circ.1130, que se sustituyó por la circular MSC.1/Circ.1305 para incluir el número de la OMI de identificación de la compañía.

4.7 El Comité recordó asimismo que había pedido al Comité de Facilitación que elaborase un sistema de mensajes electrónicos IED para dicho conjunto normalizado de datos, para su aprobación conjunta por el MSC y el Comité de Facilitación, y que el MSC 86 había pedido también al Comité de Facilitación que elaborase un proyecto de formulario que podría utilizarse para la transmisión de información relacionada con la protección.

4.8 El Comité tomó nota de que el FAL 36, en el contexto del examen del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico, había elaborado un mensaje para el intercambio electrónico de datos (IED) que, en caso de que lo aprobaran el Comité y el Comité de Facilitación, podría incluirse en el Compendio. El FAL 36 había elaborado también el proyecto de formulario sobre información relacionada con la protección, tal como se le había solicitado.

4.9 El Comité tomó nota de que el proyecto de mensaje IED y el proyecto de formulario (MSC 88/4/4, anexos 1 y 2, respectivamente) se basaban en la circular MSC/Circ.1130, que había sido sustituida por la circular MSC.1/Circ.1305, y por lo tanto era necesario examinar los proyectos antedichos para garantizar que estaban en consonancia con la última circular. El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG) (véase el párrafo 4.34) que volviese a examinar la cuestión y recomendase el planteamiento que debe adoptarse.

***Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas: aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.1027(26))***

4.10 El Comité recordó que en la resolución A.1027(26) se había autorizado al Comité y al Comité de Facilitación a que elaborasen y adoptasen conjuntamente las enmiendas a las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje que fueran necesarias como resultado de la introducción de la nueva sección 4 (Polizonajes) en el anexo del Convenio de Facilitación, que entró en vigor el 1 de mayo de 2003.

4.11 Tras tomar nota de que el FAL 36 había elaborado y aprobado, para su posterior adopción, un proyecto de resolución FAL acerca de las "Directrices revisadas sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje" (MSC 88/4/4, anexo 3), el Comité acordó, en principio, adoptar las Directrices revisadas mediante una resolución MSC, tras tomar nota de que se volverían a presentar al FAL 37 para su adopción por ese Comité también, y remitió el proyecto de Directrices revisadas al MSPWG (véase el párrafo 4.34) para su examen desde el punto de vista del MSC.

***Permiso de tierra y acceso a los buques***

4.12 El Comité recordó que, en respuesta a las preocupaciones planteadas en el MSC 87 por el hecho de que la gente de mar y las organizaciones de bienestar de la gente de mar y otras organizaciones seguían teniendo dificultades en relación con los permisos de tierra y la obtención de acceso a los buques por la manera en que se interpretaban e implantaban las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP en algunos Estados Miembros, había aprobado la circular MSC.1/Circ.1342: "Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques", y había pedido a la Secretaría que señalara la cuestión a la atención del Comité de Facilitación para que éste la examinara en el FAL 37.

4.13 El Comité tomó nota de que el FAL 36 había aprobado la circular FAL.3/Circ.201: "Aspectos de facilitación de la denegación del permiso de tierra y el acceso a los buques y la implantación del Código PBIP". El Comité tomó nota de que la circular FAL.3/Circ.201 tenía por objeto suprimir restricciones innecesarias resultantes de las divergencias de la aplicación del Código PBIP; se redactó en reconocimiento de la importancia del factor humano y sin perjuicio de los procedimientos de inmigración de los Estados Miembros; y alentaba a que se notifiquen las prácticas injustas y selectivas respecto de la concesión del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra de puertos extranjeros.

4.14 La Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores informó al Comité de que el LEG 97 había examinado el documento LEG 97/6/2 (República Islámica del Irán), en el que se formulaban observaciones sobre el trato injusto de la gente de mar en razón de la nacionalidad o la religión y se citaban varios casos de denegación del permiso de tierra y de atención médica a marinos iraníes enfermos o lesionados, o marinos de buques iraníes que se encontraban en puertos extranjeros, únicamente en razón de su nacionalidad o de la nacionalidad de su lugar de trabajo. Si bien se reconocían las preocupaciones legítimas de los Estados ribereños en cuanto a protección, la mayoría de las delegaciones que intervinieron en el LEG 97 compartían las preocupaciones planteadas en el documento con respecto al trato discriminatorio de la gente de mar en relación con el permiso de tierra, y reconocían el permiso de tierra como un derecho de la gente de mar. El LEG 97 convino en que debían prevalecer las consideraciones humanitarias en los casos de marinos enfermos o lesionados que estén en puerto a bordo de buques de pabellón extranjero y que requieran acceso a instalaciones médicas en tierra. Esa información se facilitó al MSC a petición del Comité Jurídico, que había pedido a los secretarios del Comité Jurídico, el Comité de Facilitación y el MSC que examinasen cuál de los comités era el foro más apropiado para estudiar la cuestión y elaborar medidas para abordarla. El Comité tomó nota de la información facilitada.

## **Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP**

### ***Mejores prácticas para reforzar la resistencia de la cadena de suministro marítimo***

4.15 Al examinar las propuestas del Canadá (MSC 88/4/2) en lo que respecta a la elaboración de orientaciones o mejores prácticas para reforzar la resistencia de la cadena de suministro marítimo en cooperación con el Comité de Facilitación y la Organización Mundial de Aduanas, el Comité recordó que el FAL 34 y el MSC 83 habían aprobado la circular MSC-FAL.1/Circ.1: "Protección y facilitación del comercio internacional", en la que, entre otras cosas, se indicaba que "la OMA tiene primacía sobre la seguridad de la cadena de suministro y la función de la OMI se limita a los aspectos relacionados con los buques y las instalaciones portuarias".

4.16 El Comité tomó nota de que en el Plan de acción de alto nivel de la Organización no se incluían propuestas con respecto a la resistencia de la cadena de suministro, y que tales propuestas constituirían un resultado nuevo o no previsto y tendrían que presentarse nuevamente con una justificación plena, con arreglo a lo dispuesto en las Directrices de los Comités.

4.17 El Comité señaló además que la OMA había informado al FAL 36 de la labor que estaba llevando a cabo sobre las iniciativas de recuperación del comercio, incluida la elaboración de directrices, y que también se estaba ocupando de la cadena de suministro mundial. El Comité tomó nota además (MSC 88/INF.7) de la labor de la ISO para elaborar normas en relación con la cadena de suministro y, en particular, la ISO 28002 sobre la resistencia de la cadena de suministro.

4.18 Habida cuenta de lo anterior, el Comité decidió no seguir ocupándose de la cuestión por el momento.

### ***Buques para fines especiales***

4.19 El Comité recordó que el MSC 81 había acordado que se exigiera a los buques para fines especiales de arqueo bruto igual o superior a 500 que realicen viajes internacionales y las instalaciones portuarias que les prestan servicio que cumplan las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP, y había aprobado la circular MSC.1/Circ.1189: "Plan provisional para que los buques para fines especiales cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima". El Comité tomó nota de que dicho plan dejó de aplicarse el 1 de julio de 2008.

4.20 El Comité recordó además que el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, 2008 (Código SPS 2008) tenía carácter recomendatorio y en él se estipulaba que "todos los buques para fines especiales deberían cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS", ya que un buque para fines especiales es un buque de arqueo bruto no inferior a 500 que, dadas las funciones a que está destinado, lleva a bordo un contingente de personal especial de más de 12 miembros.

4.21 Al examinar las propuestas del Canadá (MSC 88/4/2) en lo que respecta a la incorporación de las disposiciones del Código SPS 2008 relativas a la protección de los buques para fines especiales en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, el Comité estimó que se trataba más bien de garantizar el cumplimiento del Código SPS 2008 que de enmendar el Convenio SOLAS y el Código PBIP. El Comité reconoció que tal vez se tuviera que actualizar la circular MSC.1/Circ.1189, pero no estaba de acuerdo en que se hubiera demostrado la necesidad imperiosa de enmendar el Convenio SOLAS y el Código PBIP, y, para concluir, invitó al Canadá a que contemplara la posibilidad de presentar en su debido momento una propuesta oficial y plenamente justificada de conformidad con las Directrices de los Comités.

### ***Orientaciones para los programas de cumplimiento y aplicación de las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias***

4.22 Al examinar las propuestas del Canadá (MSC 88/4/2) sobre la elaboración de orientaciones relativas a las inspecciones de protección de las instalaciones portuarias a fin de garantizar la calidad de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, el Comité recordó que tanto en el MSC 85 como en el MSC 86 (MSC 85/26, párrafo 4.37.1, y MSC 86/26, párrafo 4.16, respectivamente), se había instado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las organizaciones internacionales a que pusieran en conocimiento del Comité, a la mayor brevedad posible, los resultados de la experiencia adquirida con la utilización de las orientaciones de las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC.1/Circ.1194, para examinar las medidas que debían adoptarse. El Comité tomó nota de que no se habían presentado propuestas sobre esa cuestión al MSC 87 ni al MSC 88.

4.23 El Comité llegó a la conclusión de que, ante la falta de observaciones sobre la utilización de las orientaciones sobre autoevaluación existentes, no estaba justificado constituir un grupo de trabajo por correspondencia, como se había propuesto. No obstante, el Comité acordó que en el proyecto de manual de la OMI sobre protección marítima, actualmente en fase de elaboración, podrían incluirse orientaciones sobre las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias.

4.24 Para concluir, el Comité instó una vez más a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las organizaciones internacionales a que pongan en conocimiento del Comité, a la mayor brevedad posible, los resultados de la experiencia adquirida con la

utilización de las orientaciones de las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC.1/Circ.1194, para examinar las medidas que deben adoptarse.

### ***Buques sin pabellón***

4.25 Al examinar la petición del Canadá (MSC 88/4/2) al Comité para que recuerde a los Gobiernos Contratantes de convenios internacionales que están obligados a determinar el Estado de abanderamiento de los buques que transitan por sus aguas, así como a exigir a todas las autoridades que verifiquen el cumplimiento de los certificados internacionales dispuestos en los convenios y que adopten las medidas oportunas, el Comité tomó nota de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en concreto los artículos 92, 94 y 110 de la Convención, y otros instrumentos jurídicos pertinentes, y alentó a los Estados Miembros a que cumplan lo dispuesto en los convenios internacionales, pero consideró que esta cuestión ya se abordaba debidamente en la CONVEMAR y estaba fuera del ámbito de competencia del Comité.

### ***Elaboración de un manual sobre protección de los puertos y los buques***

4.26 El Comité tomó nota de que la Secretaría estaba elaborando el manual sobre protección de los puertos y los buques, un manual complementario para el Código PBIP destinado a asistir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en la implantación y verificación del cumplimiento y la aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. El manual tiene por objeto también servir de ayuda y referencia única para las personas encargadas de llevar a cabo actividades de creación de capacidad en el ámbito de la protección marítima. El proyecto de manual se hallaba en una fase avanzada de elaboración, y la Secretaría había convocado recientemente un grupo técnico oficioso de examen por expertos para proseguir la elaboración del documento.

4.27 El Comité tomó nota de que el Secretario General había informado al MSC 82 de que tenía previsto que la Secretaría elaborase dicho manual y acogió favorablemente en general la elaboración. Sin embargo, varias delegaciones manifestaron que les preocupaba que no se las hubiese invitado a participar antes. El Comité refrendó la recomendación de la Secretaría de que se constituya un grupo de trabajo por correspondencia, bajo la presidencia conjunta del Canadá y los Estados Unidos, para seguir perfeccionando el proyecto de manual entre el MSC 88 y el MSC 89, periodo en el que podría aprobarse el proyecto de manual.

4.28 Por lo tanto, el Comité encargó al MSPWG (véase el párrafo 4.34) que elaborase el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, que también debería establecer y fijar el objetivo, alcance y principios del manual.

### **Mejores prácticas para los programas de autorización del transporte nacional e internacional**

4.29 El Comité tomó nota (MSC 88/4/1) de las principales conclusiones y las mejores prácticas del Subgrupo Roma/Lyon del G8 sobre seguridad del transporte (TSSG) para incrementar la seguridad del transporte. Muchas de estas conclusiones ofrecían principios rectores que fomentan la eficacia y la eficiencia de los programas de acreditación y controles de seguridad, al mismo tiempo que brindan una protección adecuada de la intimidad y los derechos de las personas.

4.30 El Comité tomó nota de que muchos Estados del G8 expiden certificados de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas y ponen en marcha programas de facilitación transfronteriza por tierra que cuentan con comprobaciones equiparables de antecedentes, que en ocasiones se utilizan a modo de autorización alternativa. El TSSG había

tomado nota de que la existencia de marcos comunes de carácter nacional y/o internacional para las autorizaciones debería brindar normas de referencia para que las comprobaciones de antecedentes sean compatibles entre distintos modos de transporte y Estados y había recomendado normas para las verificaciones de antecedentes de los trabajadores del transporte. Se propuso que las verificaciones de antecedentes fueran proporcionales al nivel de responsabilidad de los trabajadores del transporte, pero que debían conducir a un sistema común de cédulas de identidad cuando existan programas comunes y comparables. Los programas de autorización para la seguridad del transporte deberían abordar también la renovación de las autorizaciones, los diferentes medios de acceso junto con la identificación de los empleados, así como la protección de los derechos individuales.

4.31 El Comité tomó nota de la información facilitada e invitó a la delegación del Canadá a mantener al Comité informado de cualquier avance que se produzca en el TSSG.

#### **Información actualizada sobre la serie de normas ISO 28000**

4.32 El Comité recordó que la ISO había facilitado regularmente información actualizada sobre sus iniciativas en relación con el incremento de la protección portuaria y la protección general de la cadena de suministro y tomó nota (MSC 88/INF.7) de que la ISO contaba actualmente con ocho normas distintas sobre protección (ISO 28000, 28001, 28002, 28003, 28004, 28005, 28006 y 28058).

4.33 El observador de la ISO recordó que en los debates mantenidos durante el MSC 88 se había determinado que la serie de normas ISO 28000, relativas a la protección de la cadena de suministro, y la norma ISO 20858, relativa a la implantación del Código PBIP, eran fundamentales. La serie ISO 28000 servía como norma general de sistemas de gestión, ya que permitía la planificación y recuperación satisfactorias de cualquier trastorno; establecía un marco que podía utilizarse para abarcar todos los aspectos de protección en relación con el terrorismo, la piratería, el robo de carga, fraudes y muchos otros trastornos para la protección; era la única norma publicada y verificable que adoptaba un planteamiento integral y basado en los riesgos a la hora de gestionar los riesgos asociados con cualquier trastorno; y se había implantado en numerosos sectores de la cadena de suministro. El observador señaló que en el Boletín N° 25 de la ISO se facilitaba información adicional; que la ISO seguía colaborando estrechamente con la OMA; que la norma ISO 28002 sobre resistencia se había publicado y que se estaba elaborando una guía para facilitar el proceso de certificación previsto en la serie ISO 28000; y que la ISO había presentado información al FAL 36 sobre las normas ISO 28005-1 y 28005-2 (despacho electrónico en puerto) y había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación a que participaran en la labor con el TC8 de la ISO. En la labor sobre protección, la ISO había emprendido dos iniciativas sobre la piratería: una característica de proyecto contra la piratería en buques nuevos y modificaciones/dispositivos instalados posteriormente en el caso de buques comerciales existentes.

#### **Constitución del Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques**

4.34 Tras examinar la cuestión, el Comité constituyó el MSPWG y, en lo que respecta a la protección marítima (véase también el párrafo 18.50), encargó al Grupo que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar la declaración de información relacionada con la protección (MSC 88/4/4, anexo 2) con objeto de garantizar la coherencia con la circular MSC.1/Circ.1305: "Orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con



la protección antes de la entrada de un buque en puerto", y asesorar al Comité sobre el modo de proceder;

- .2 examinar el proyecto de directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, preparado por el FAL 36 (MSC 88/4/4, anexo 3), y preparar un proyecto de resolución MSC para su adopción; y
- .3 elaborar el proyecto de mandato de un grupo de trabajo por correspondencia para examinar el manual sobre protección marítima elaborado por la Secretaría.

### **Informe del Grupo de trabajo**

4.35 Tras examinar y aprobar en general el informe del MSPWG (MSC 88/WP.6), el Comité, al examinar la parte del informe que trata del punto del orden del día, adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

#### ***Presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto***

4.36 El Comité refrendó, como labor en curso, un proyecto de circular MSC con orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto (MSC 88/WP.6, anexo 2) y recomendó que se aprobase la circular después de que el Comité de Facilitación hubiera ultimado el mensaje IED para la transmisión de información relacionada con la protección (MSC 88/4/4, anexo 1) y en el entendimiento de que en el momento de su aprobación sería necesario incluir las referencias cruzadas oportunas al mensaje IED.

4.37 El Comité estuvo de acuerdo en que había varias incoherencias aparentes entre la numeración y la terminología utilizadas en los elementos relativos a la información del proyecto de mensaje IED y las prescripciones correspondientes de la circular MSC.1/Circ.1305 y encargó a la Secretaría que examinase la columna de la izquierda del anexo 1 del documento MSC 88/4/4 y que señalase esas incoherencias aparentes a la atención del Comité de Facilitación, para su examen, tras solicitarle que respete escrupulosamente la numeración y la terminología de la circular MSC.1/Circ.1305.

#### ***Revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje***

4.38 El Comité adoptó, mediante la resolución MSC.312(88), 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 figura en el anexo 6. El Comité tomó nota de que está previsto que el FAL 37 adopte una resolución correspondiente.

4.39 Tras tomar nota de que a la sazón se estaba examinando el Convenio de Facilitación, el Comité acordó señalar a la atención del Comité de Facilitación los aspectos señalados por el MSPWG que convendría tomar en consideración durante la revisión, entre los que cabe citar:

- .1 la ampliación de la información relacionada con los efectos de los polizones en cuestiones relativas a la seguridad, y especialmente la disponibilidad a bordo de dispositivos de salvamento y el número total de personas permitido;

- .2 un examen sistemático del empleo de las palabras "desembarcado" y "devuelto";
- .3 el examen de la cuestión de apartarse del viaje previsto de un buque; y
- .4 un examen sistemático del empleo de las expresiones "polizón frustrado" y "polizón".

### ***Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia***

4.40 El Comité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del manual de la OMI sobre protección marítima, bajo la presidencia conjunta del Canadá y los Estados Unidos\*, y le asignó el siguiente mandato:

- .1 examinar el proyecto de manual de la OMI sobre protección marítima para garantizar que todo el material pertinente de la OMI relacionado con la protección marítima queda reflejado en el documento;
- .2 examinar y corregir el texto para su exactitud y coherencia;
- .3 añadir texto explicativo según sea necesario;
- .4 añadir pormenores sobre prácticas que ayuden a quienes se ocupan de la protección a conseguir los objetivos en ese ámbito;
- .5 hacer recomendaciones sobre la elaboración de cualquier material complementario (por ejemplo, manuales, DVD, material didáctico) que pudiera ser necesario en un futuro;
- .6 hacer recomendaciones con respecto a la ampliación o revocación del material existente de la OMI; y
- .7 presentar un informe para su examen en el MSC 89.

4.41 El Comité encargó a la Secretaría que facilite a los coordinadores del Grupo de trabajo por correspondencia, para su distribución a los integrantes del Grupo, un conjunto de principios orientadores en los que se determine claramente que la finalidad del manual es refundir el material de la OMI relacionado con la protección actualmente existente en una guía complementaria de fácil lectura del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, que tenga por objeto asistir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en la implantación, la verificación del cumplimiento y la aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, y servir de ayuda y referencia para las personas encargadas de llevar a cabo actividades de creación de capacidad en el ámbito de la protección marítima.

---

\*

#### **Coordinadores:**

Sr. Marc Mes  
Director, Protección Marítima  
Canadian Coast Guard  
200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario  
Canadá K1A 0E6  
Teléfono: 1-613-993-6943 / Facsímil: 1-613-998-3255  
Correo electrónico: [Marc.Mes@dfo-mpo.gc.ca](mailto:Marc.Mes@dfo-mpo.gc.ca)

Sr. Kevin C. Kiefer  
Jefe, Actividades Portuarias y de Facilitación  
Department of Homeland Security, United States Coast Guard  
Commandant (CG-544), 2100 2nd Street SW, Stop 7581  
Washington, DC 20593-7581, Estados Unidos  
Teléfono: 1-202-372-1080 / Facsímil: 1-202-372-1906  
Correo electrónico: [Kevin.C.Kiefer@uscg.mil](mailto:Kevin.C.Kiefer@uscg.mil)

## 5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

### Generalidades

5.1 El Comité recordó que el MSC 87 había adoptado y aprobado, según los casos, una serie de medidas relativas a las normas de construcción de buques basadas en objetivos (GBS) para graneleros y petroleros, a saber:

- .1 las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros;
- .2 las correspondientes enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS a fin de conferir carácter obligatorio a las normas anteriores;
- .3 las Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros;
- .4 las Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque; y
- .5 el calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS.

5.2 El Comité recordó también que el MSC 87, en lo que respecta a la labor futura sobre las GBS, había acordado supervisar los avances logrados con la implantación de las enmiendas al Convenio SOLAS en relación con las GBS y las Normas, y en particular el plan de verificación; seguir elaborando o ultimar las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos; seguir examinando las cuestiones recogidas en las consideraciones a más largo plazo acordadas en el MSC 84; y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al respecto en el presente periodo de sesiones.

### Labor futura con respecto a las GBS

5.3 El Comité tomó nota del documento MSC 88/5 (Secretaría), en el que se recordaban los resultados del MSC 87 en lo que respecta a las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos y las consideraciones del Comité en lo que respecta a la labor futura sobre el punto del orden del día.

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

- .1 MSC 88/5/1 (Alemania), en el que se examina a fondo la labor previa del Comité sobre las GBS y se propone que prosiga la elaboración de las normas basadas en el nivel de seguridad, basándose en el plan de trabajo acordado en el MSC 81 (MSC 81/WP.7). A corto plazo, Alemania propone ultimar el proyecto de directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos (MSC 87/5), aclarar el modo en que ha de especificarse el nivel de seguridad aceptable y concretar el modelo para determinar el nivel de seguridad de las normas; y
- .2 MSC 88/5/2 (República de Corea), que se centra en la seguridad estructural del buque y en el que se examina la validación de los resultados del enfoque del nivel de seguridad mediante la comparación con el enfoque preceptivo con carácter prioritario. A tal efecto, la República de Corea identificó los siguientes requisitos previos esenciales: selección de un método de análisis

adecuado, elementos estructurales específicos que han de revisarse y comportamiento estructural, principios para el establecimiento de un nivel de seguridad deseable, y directrices que incorporen los puntos anteriores. En el anexo figura un estudio sobre la elaboración de reglas estructurales de los buques para el escantillonado del casco en las que se ha aplicado el análisis de la fiabilidad estructural con el enfoque del nivel de seguridad.

5.5 Al examinar las propuestas anteriores, el Comité acordó que prosiguiera la labor sobre las GBS y respaldó ambas propuestas en general, en particular la solución propuesta por Alemania (MSC 88/5/1, párrafo 22), es decir, la ultimación del proyecto de directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos y la especificación del nivel de seguridad aceptable y el modelo para determinarlo. Al mismo tiempo, el Comité reconoció que esto sería un proyecto a largo plazo durante el cual tendrían que examinarse varias cuestiones sin resolver, tales como la función de la EFS en el contexto de las GBS, la disponibilidad de datos y estadísticas pertinentes y la ampliación del alcance más allá de las prescripciones estructurales.

5.6 Por consiguiente, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al MSC 89 propuestas pormenorizadas en consonancia con lo dispuesto en el párrafo 5.5 y acordó constituir un grupo de trabajo sobre las GBS en ese periodo de sesiones con objeto de ultimar el proyecto de directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos y examinar las propuestas presentadas.

5.7 A este respecto, el Comité pidió a la Secretaría que presentara al MSC 89 un documento informativo en el que se enumeren todos los documentos pertinentes presentados en periodos de sesiones anteriores cuyo examen hubiese aplazado el Comité hasta después de la ultimación de las GBS para graneleros y petroleros y que incluyera un resumen de tales documentos.

### **Implantación del plan de verificación en el marco de las GBS**

5.8 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría (MSC 88/5/3), sobre las actividades relativas a la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS que la Secretaría había llevado a cabo de conformidad con el calendario y el programa de actividades acordado en el MSC 87, y de las respuestas pertinentes recibidas de los Gobiernos Miembros, en particular de que, al 26 de noviembre de 2010, siete Gobiernos Miembros habían presentado nueve candidaturas para auditores de las GBS.

## **6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT**

### **NOVEDADES OCURRIDAS DESDE EL MSC 87 RESPECTO DE LA CONCLUSIÓN DEL ESTABLECIMIENTO Y LAS PRUEBAS DE LOS CENTROS DE DATOS LRIT Y DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA LRIT**

6.1 La Secretaría proporcionó un resumen de la información (MSC 88/6 y MSC 88/INF.5) comunicada a la Organización acerca del establecimiento de los centros de datos y su posición con respecto a las pruebas de desarrollo y de integración, o el entorno de producción del sistema LRIT; los proveedores de servicios de aplicaciones autorizados para las pruebas (ASP); las cuestiones relacionadas con la renovación de los certificados de infraestructura en clave pública (PKI); el funcionamiento del servidor del plan de distribución de datos LRIT (DDP), incluido el establecimiento de un sitio de recuperación en caso de desastres para el DDP; y el establecimiento de un servicio de distribución para transmitir información LRIT del Estado de abanderamiento a las fuerzas de seguridad que operan en

las aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental para contribuir a su labor de represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (el servicio de distribución).

### **Información comunicada a la Organización y establecimiento de los centros de datos**

6.2 El Comité tomó nota de que, al 19 de noviembre de 2010:

- .1 noventa y ocho de los 159 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS habían comunicado a la Organización la información especificada en la regla V/19-1.8.2 del Convenio SOLAS y los párrafos 5.2, 8.1 u 8.2, 8.3.2, 11.2 y 16.1.1 de las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (resolución MSC.263(84)) (las Normas de funcionamiento revisadas), 10 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS habían comunicado parte de esa información y 51 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS no habían presentado ninguna información a la Organización; y
- .2 cincuenta y nueve centros de datos estaban operando en el entorno de producción del sistema LRIT prestando servicios a 87 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, siete territorios no metropolitanos y dos regiones administrativas especiales; 11 centros de datos estaban sometidos a pruebas y cuatro centros de datos todavía no habían solicitado comenzar las pruebas.

6.3 El Comité pidió a la Secretaría que continuara actualizando la información contenida en el documento MSC 88/INF.5 y que la pusiera a disposición de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y el Coordinador LRIT.

### **Proveedores de servicios de aplicaciones (ASP) autorizados para las pruebas**

6.4 Con respecto a la lista de los ASP autorizados para las pruebas, el Comité pidió a la Secretaría que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.3 de la circular MSC.1/Circ.1307, publicara la circular MSC.1/Circ.1377: "Lista de proveedores de servicios de aplicaciones autorizados para realizar pruebas de conformidad y expedir informes de pruebas de conformidad de la LRIT en nombre de las Administraciones", para información de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y, en particular, los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto y las organizaciones internacionales. El Comité pidió también a la Secretaría que actualizara dicha lista conforme se produzcan los cambios distribuyendo una versión revisada de la circular MSC mencionada *supra*.

### **Renovación de los certificados PKI**

6.5 El Comité tomó nota de que el cambio de los certificados PKI para todos los componentes del sistema LRIT se había concluido satisfactoriamente el 16 de noviembre de 2010 como resultado de una labor bien coordinada entre todos los centros de datos, el Intercambio internacional de datos (IDE) y la Secretaría de la OMI. Todos los componentes del sistema LRIT habían presentado solicitudes individuales para la expedición de certificados PKI y la Organización había expedido más de 150 certificados PKI en calidad de autoridad expedidora de certificados PKI.

**Cuestiones relacionadas con el funcionamiento del servidor del DDP, incluido el establecimiento de un sitio de recuperación en caso de desastres para el DDP**

6.6 Con respecto al DDP y el servidor del DDP, el Comité tomó nota de los periodos de indisponibilidad del servidor del DDP y de las medidas tomadas por la Secretaría con respecto al problema notificado por la IMSO, en calidad de Coordinador LRIT, que había afectado a algunas de las versiones completas del DDP y a las medidas adoptadas en relación con el establecimiento de un sitio de recuperación en caso de desastres para el servidor del DDP.

6.7 El Comité manifestó su agradecimiento a la IMSO por la asistencia técnica y la cooperación facilitada a la Secretaría al someter a pruebas las correcciones introducidas en el DDP.

6.8 En respuesta a una petición de la delegación de Chipre en relación con los costos asociados con el establecimiento de un sitio de recuperación en caso de desastres para el DDP, la Secretaría presentó la siguiente información:

- .1 el establecimiento del sitio de recuperación en caso de desastres para el servidor DDP y de reserva para el GISIS se inició a partir de las decisiones e instrucciones del MSC 87, como parte del Plan provisional para la continuidad del servicio del sistema LRIT (véase la circular MSC.1/Circ.1344);
- .2 después de examinar las opciones disponibles, la Organización había decidido utilizar los servicios del Centro Internacional de Cálculos Electrónicos de las Naciones Unidas (CICE), sito en Ginebra (Suiza), para establecer un sitio de recuperación en caso de desastres para el DDP y de reserva para el GISIS y a tal fin se concertó un contrato de dos años;
- .3 se calculó que el costo de establecer y alojar el sitio de recuperación en caso de desastres para el servidor del DDP y de reserva para el GISIS, incluidos otros servicios de redes relacionados, sería de 90 000 dólares de los EE.UU. por año. Dado que el CICE funciona sobre la base de la recuperación de costos, sus honorarios incluyen solamente los gastos que supone la prestación de los servicios necesarios, sin ninguna ganancia. Esos costos están plenamente cubiertos por el presupuesto bienal aprobado existente y la dotación de personal de los servicios de Informática y sistemas de información, como parte del desarrollo y mantenimiento continuo del sistema GISIS en general; y
- .4 por el momento, la vigilancia del funcionamiento del sistema de recuperación en caso de desastres del DDP corría a cargo del personal existente, que estaba "de guardia" las 24 horas por día, a distancia fuera del horario de oficina, sin costo adicional para la Organización.

6.9 El Comité tomó nota de la información suministrada por la Secretaría y acordó que el establecimiento de un sitio de recuperación en caso de desastres para el servidor DDP no debía entrañar costos adicionales futuros para los centros de datos ni para el IDE.

---

**Establecimiento de un servicio de distribución para el suministro de información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental**

6.10 Con respecto al servicio de distribución, el Comité tomó nota de que la Secretaría lo había establecido en la sede de la OMI, en Londres, sin costo adicional para la Organización más allá de la utilización de los recursos existentes, y que funciona en la infraestructura de los servicios de informática y sistemas de información de la Organización.

6.11 El Comité también tomó nota de que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS se habían puesto en contacto con el Secretario General para solicitar que se suministrara acceso al servicio de distribución a la Organización del Tratado del Atlántico del Norte (OTAN) y la Fuerza Naval de la Unión Europea (NAVFOR UE), que se asociarían al servicio después de acordar, implantar y someter a pruebas un mecanismo seguro para conectarse al servicio y recibir información LRIT del Estado de abanderamiento. En consecuencia, el Comité tomó nota de que se publicaría una carta circular a este respecto para invitar a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que suministren información LRIT del Estado de abanderamiento a las fuerzas de seguridad mencionadas anteriormente.

**RESULTADOS DE LA 9ª REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL DE TRABAJO SOBRE LA LRIT**

6.12 Tras examinar el informe del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT en su 9ª reunión (MSC 88/6/1), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes.

**Cuestiones relacionadas con el equipo LRIT de a bordo que no funciona dentro del sistema LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas (resolución MSC.263(84))**

6.13 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca de las cuestiones relacionadas con el equipo LRIT de a bordo que no funciona dentro del sistema LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas y, en particular, de los esfuerzos realizados por los centros de datos y los ASP para tratar de resolver los problemas concretos que surjan, así como de la información estadística proporcionada por las Islas Marshall (MSC 88/6/4) sobre la conformidad operacional del equipo de a bordo. A este respecto, el Comité:

- .1 alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que hayan establecido centros de datos a que sigan presentando información sobre todas las cuestiones relacionadas con el equipo LRIT de a bordo que no funciona dentro del sistema LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas, y que informaran de los avances logrados con respecto a la rectificación de los diversos fallos ocurridos;
- .2 instó encarecidamente a las Administraciones a que adoptaran las medidas apropiadas para resolver de manera rápida y eficaz los diversos fallos del equipo, lo que puede incluir, si es necesario, la sustitución del equipo o la instalación de equipo dedicado exclusivamente a transmitir información LRIT, si los esfuerzos para rectificar los fallos no se resolvían en un periodo razonable; y

- .3 encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por varias delegaciones en el Pleno, examinara las cuestiones relacionadas con el equipo LRIT de a bordo que no funciona dentro del sistema LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas, y que recomendara el planteamiento que debía adoptarse.

### **Cuestiones relacionadas con las Especificaciones técnicas del sistema LRIT, incluidos los esquemas XML**

#### ***Enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.3***

6.14 El Comité aprobó las enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.3: "Documentación técnica del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (Parte I)" (en inglés solamente) (MSC 88/6/1, anexo 2) y pidió a la Secretaría que publicara la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.4, según procediera.

### **Cuestiones relacionadas con los protocolos y procedimientos para las fases de pruebas de prototipo, de desarrollo, de integración y de modificación del sistema LRIT**

#### ***Fase de pruebas de modificación del sistema LRIT***

6.15 El Comité tomó nota de los procedimientos y casos de prueba que deben tenerse en cuenta durante la fase de pruebas de modificación del sistema LRIT, y acordó que no sería necesario que el Coordinador LRIT participara en esta fase de pruebas. Sin embargo, el Comité convino en que la Secretaría debería enviar al Coordinador LRIT la documentación completa de las pruebas (es decir, el informe de resultados de las pruebas y el informe resumido conexo), a título informativo, a fin de que puedan tenerse en cuenta durante futuras auditorías de los centros de datos y del IDE.

#### ***Implantación y pruebas de las enmiendas a las Especificaciones técnicas del sistema LRIT***

6.16 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo con respecto a la implantación y las pruebas de las enmiendas aprobadas por el MSC 86 y las acordadas por el Grupo y convino en que éstas debían implantarse y someterse a pruebas durante enero y febrero de 2011. Asimismo, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara la forma de implantar, someter a prueba y documentar dichas enmiendas.

#### ***Enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1294/Rev.1***

6.17 El Comité aprobó las enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1294/Rev.1: "Documentación técnica del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (Parte II)" (en inglés solamente) elaboradas por el Grupo (MSC 88/6/1, anexo 3), y modificadas nuevamente por el Comité, y pidió a la Secretaría que publicara la circular MSC.1/Circ.1294/Rev.2, según procediera.

### **Caso de prueba y procedimientos de prueba con respecto al cambio de los ASP reconocidos por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS**

6.18 El Comité tomó nota del caso de prueba y los procedimientos de prueba elaborados por el Grupo con respecto al cambio de los ASP reconocidos por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, y pidió a la Secretaría que actualizara como correspondiera las Notas de orientación para los centros de datos LRIT.



6.19 La delegación de Chipre propuso que se considerara la posibilidad de proporcionar asesoramiento adicional a las Administraciones a fin de garantizar el funcionamiento adecuado de los ASP reconocidos.

### **Cuestiones relacionadas con el establecimiento y la explotación del Intercambio internacional de datos LRIT**

6.20 El Comité tomó nota de los avances logrados respecto del establecimiento del IDE por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y, en particular, de que:

- .1 el IDE se sometería a prueba en el entorno de pruebas durante marzo de 2011 y, durante este periodo, si hubiera centros de datos que se estén sometiendo a pruebas en el entorno de pruebas, es posible que no pudieran conectarse al IDE;
- .2 está previsto que el traspaso del IDE en el entorno de pruebas de los Estados Unidos a la EMSA se realice en marzo de 2011;
- .3 durante el MSC 89, que se celebrará en mayo de 2011, el Comité, basándose en los resultados de las pruebas de desarrollo, haría una evaluación de la explotación del IDE por la EMSA en el entorno de producción del sistema LRIT; y
- .4 basándose en los resultados de la prueba realizada en el entorno de pruebas y a reserva del examen del Comité, la EMSA posteriormente continuaría preparándose para el traspaso en el entorno de producción, planificado para finales de 2011.

6.21 El Comité acordó que no sería necesaria la participación del Coordinador LRIT en el proceso de traspaso del IDE.

### **Enmiendas a los Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos**

6.22 El Comité aprobó las enmiendas a los Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y del Intercambio internacional de datos (MSC 88/6/1, anexo 5).

### **Plan de continuidad de servicio para el sistema LRIT**

6.23 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1376: "Plan de continuidad de servicio para el sistema LRIT".

### **UTILIZACIÓN Y DEMANDA DE INFORMACIÓN LRIT**

6.24 El Comité examinó la información presentada por China (MSC 88/6/2), las Islas Marshall (MSC 88/6/3) y la IMSO (MSC 88/6/5, párrafos 18 y 19) relacionada con la utilización y la demanda de información LRIT.

6.25 Una mayoría de las delegaciones apoyó la propuesta de las Islas Marshall con respecto al establecimiento de un "modelo de costo 1:2:6 a 0,25 dólares de los Estados Unidos" (es decir, notificación de situación LRIT única: 0,25 dólares; notificación de situación LRIT por interrogación secuencial: 0,50 dólares; y modificaciones de la tasa de transmisión: 3,00 dólares (1,50 dólares x 2)).

6.26 La delegación de Panamá manifestó cierta inquietud con respecto a la sostenibilidad financiera del sistema LRIT y propuso que los precios de la información LRIT se establezcan caso por caso, teniendo en cuenta el volumen de información LRIT que se solicite o vaya a solicitarse durante un periodo específico.

6.27 La delegación de la Federación de Rusia propuso el establecimiento de un sistema de contabilidad único a fin de simplificar la concertación de contratos entre los centros de datos y las cuestiones relacionadas con la facturación.

6.28 El Comité tomó nota de las observaciones planteadas y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que continuara examinando la cuestión, teniendo presentes las observaciones formuladas en el Pleno, y que recomendara el planteamiento que debía adoptarse.

#### **EXAMEN Y AUDITORÍA DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE DATOS Y DEL IDE**

6.29 El Comité tomó nota de la información facilitada por la IMSO (MSC 88/6/5 y MSC 88/INF.14) sobre las auditorías efectuadas, así como de los informes de auditoría resumidos de los centros de datos y el IDE sometidos a auditoría por la IMSO durante el periodo transcurrido entre el 10 de abril y el 21 de septiembre de 2010. La IMSO había presentado al Secretario General los informes de auditoría detallados y, al Comité, a través del Secretario General, los informes de auditoría resumidos del IDE y de los siguientes centros de datos: Centro nacional de datos de Antigua y Barbuda, Centro nacional de datos de Australia, Centro nacional de datos de Barbados, Centro nacional de datos de Belice, Centro nacional de datos de las Islas Caimán (Reino Unido), Centro nacional de datos de Chile, Centro nacional de datos de la India, Centro nacional de datos de la Isla de Man (Reino Unido), Centro nacional de datos de Jamaica, Centro nacional de datos del Japón, Centro nacional de datos de Liberia, Centro nacional de datos de la República de Corea, Centro nacional de datos de San Vicente y las Granadinas, Centro nacional de datos de Singapur, Centro nacional de datos de los Estados Unidos, Centro nacional de datos de Vanuatu y Centro de datos LRIT en régimen de cooperativa de la Unión Europea.

6.30 Para la presente serie de auditorías no se habían solicitado pruebas de auditoría de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) porque el sistema no estaba aún listo por lo que respecta a la participación de los servicios SAR. La IMSO tenía pensado centrarse más en la utilización de la información LRIT por los servicios SAR en las auditorías que se efectúen durante 2011.

6.31 Las últimas auditorías efectuadas por la IMSO revelaron que la mayoría de los centros de datos habían conseguido estabilizar sus sistemas y que estaban funcionando de conformidad con las prescripciones del sistema LRIT. Los resultados de las auditorías continuaban revelando pequeñas irregularidades e incumplimientos y el Coordinador LRIT continuaba trabajando con los centros de datos pertinentes para ayudarlos a resolver esos problemas. Durante el periodo transcurrido entre el 10 de abril y el 21 de septiembre de 2010 no se había detectado ningún incumplimiento grave o incidente de otro tipo.

6.32 El Comité recordó que, en el MSC 87, había invitado a la IMSO a que investigara los retrasos en la transmisión de información LRIT desde los buques a los ASP. La IMSO señaló que, tras investigar la cuestión, había detectado que la entrega de informes LRIT a los centros de datos registraba retrasos superiores a los 15 minutos permitidos por las Normas de funcionamiento revisadas después de la transmisión, por dos razones principales, a saber:

- .1 algunas de las terminales Inmarsat C de a bordo más antiguas no siempre daban inicio a la transmisión de un informe de datos LRIT inmediatamente después de que el informe se hubiera generado dentro de la terminal; y

- .2 algunas estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat C no estaban remitiendo al ASP apropiado en los plazos prescritos todos los informes LRIT que habían recibido. Aparentemente, ello se debe a la manera en la que algunas ETT administran los informes a nivel técnico, y es independiente de los retrasos sufridos por algunos informes LRIT debido a la utilización de internet para el envío de mensajes.

6.33 Ninguno de esos problemas técnicos puede resolverse fácilmente. La IMSO había pedido a Inmarsat que analizara la posibilidad de modificar el soporte lógico pertinente en las ETT de Inmarsat C, pero se preveía que, dados los costos asociados, no era muy probable que se hiciera a corto plazo, en caso que se hiciera.

6.34 De manera similar, la modificación de algunas de las terminales Inmarsat C más antiguas mencionadas anteriormente no ocurriría en la práctica. Tales terminales no están proyectadas para funcionar de la manera prescrita en las Normas de funcionamiento revisadas, y algunos de los modelos en cuestión ya no tienen apoyo técnico de los fabricantes. En los casos en que persistan los problemas, debería alentarse a los propietarios/armadores de buques afectados a que instalen un nuevo equipo reglamentario que se ajuste a las prescripciones de notificación LRIT.

6.35 En muchas auditorías, la IMSO se había encontrado con el problema de que los sistemas de algunos centros de datos no podían mantenerse al día con los cambios de versión en el DDP. La mayoría de los centros de datos no eran conscientes de la existencia de este problema hasta que se reveló en la auditoría. Algunos centros de datos ya habían resuelto el problema y otros habían introducido los arreglos necesarios para implantar medidas correctivas en plazos acordados en un futuro próximo.

6.36 El Comité tomó nota de la información suministrada y agradeció a la IMSO que hubiera presentado los informes de auditoría y sus conclusiones y recomendaciones; asimismo, dio las gracias al Gobierno Contratante del Convenio SOLAS que estableció el IDE y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que establecieron los centros de datos sometidos a auditoría durante el periodo mencionado, por intercambiar dicha información con el Comité.

## **DECLARACIONES**

6.37 Al concluir el examen de las cuestiones relacionadas con la conclusión del establecimiento y las pruebas de los centros de datos y el funcionamiento del sistema LRIT desde el MSC 87, la delegación de Turquía formuló una declaración para informar al Comité de que seguía habiendo problemas fundamentales para que Turquía efectuara el seguimiento de determinado tráfico marítimo en el mar Egeo con el sistema LRIT y reiteraba el llamamiento efectuado en el MSC 87 para encontrar una solución práctica con la que superar esos problemas conforme a la conclusión del Presidente en el MSC 86. El texto íntegro de la declaración se presenta en el anexo 25.

6.38 En respuesta a la declaración formulada por la delegación de Turquía, la delegación de Grecia informó de que Grecia había cargado en el DDP las zonas geográficas de sus aguas territoriales de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas.

6.39 La delegación de Chile informó de que el Centro nacional de datos LRIT de Chile había concertado un convenio con Colombia para la prestación de servicios LRIT y que ya se había renovado el convenio existente con México.

6.40 La delegación de la Federación de Rusia presentó información sobre la utilización del sistema LRIT para las operaciones de búsqueda y salvamento, el número de buques de Rusia que transmitían información LRIT, la eficiencia de algunas terminales LRIT de a bordo, los resultados del examen y auditoría del funcionamiento del Centro nacional de datos de la Federación de Rusia y los principales problemas a los que se habían enfrentado al concertar contratos para el suministro y la solicitud de información LRIT.

#### **Declaraciones formuladas durante el examen del informe**

6.41 Durante el examen del informe del Comité, las delegaciones de Grecia y Turquía formularon nuevas declaraciones, cuyos textos se recogen íntegramente en el anexo 26.

#### **CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT**

6.42 Tras examinar las diversas cuestiones relacionadas con la LRIT, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas y las propuestas y observaciones formuladas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar la forma de implantar, someter a prueba y documentar las enmiendas aprobadas por el MSC 86 y las acordadas por el Grupo especial de trabajo sobre la LRIT en su 9ª reunión;
- .2 examinar las cuestiones relacionadas con el equipo LRIT de a bordo que no funciona dentro del sistema LRIT de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las Normas de funcionamiento revisadas, y recomendar el planteamiento que debía adoptarse; y
- .3 debatir las cuestiones relacionadas con la utilización y la demanda de información LRIT y recomendar el planteamiento que debía adoptarse.

#### **INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO**

6.43 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 88/WP.4), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes.

#### **Cuestiones relacionadas con la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT**

6.44 El Comité aprobó las Notas de orientación para la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT, preparadas por el Grupo (MSC 88/WP.4, anexo 1), y encargó a la Secretaría que distribuyera dichas Notas de orientación a todos los centros de datos y al IDE utilizando los datos de contacto que figuran en el DDP.

6.45 El Comité dio las gracias a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que habían establecido el Centro nacional de datos de las Bahamas, el Centro nacional de datos de China y el Centro de datos en régimen de cooperativa de la Unión Europea por prestar de forma voluntaria sus centros de datos durante la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT.

6.46 El Comité instó a los centros de datos a que adoptaran las disposiciones necesarias para concluir la fase de pruebas de modificación antes del 1 de marzo de 2011.

- 6.47 El Comité dio instrucciones a la Secretaría para que:
- .1 informe al MSC 89 de los resultados y de cualquier problema que surja con respecto a la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT;
  - .2 publique, el 1 de marzo de 2011, a reserva de que se haya concluido satisfactoriamente la fase de pruebas de modificación, una circular MSC que contenga las Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT, incluidas las enmiendas aprobadas por el MSC 86 (MSC 86/6/1, anexo 6, parte III), y revoque la circular MSC.1/Circ.1308; y
  - .3 prepare, para aquellos centros de datos que tengan que realizar por primera vez pruebas de desarrollo e integración, versiones adaptadas del informe sobre los resultados de las pruebas y el informe resumido conexas, incluidos los procedimientos de prueba y casos de prueba adicionales que es necesario llevar a cabo durante la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT.

**Cuestiones relacionadas con el equipo LRIT de a bordo que no funciona en el marco del sistema LRIT de acuerdo con las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y de las Normas de funcionamiento revisadas (resolución MSC.263(84))**

6.48 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo en relación con la renovación y revocación de los informes de pruebas de conformidad y de las cuestiones que afectan al correcto funcionamiento del equipo LRIT de a bordo.

6.49 El Comité alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que informen al MSC 89 de cualquier cuestión que afecte al funcionamiento normal del equipo LRIT de a bordo, incluidos los criterios para rectificar los distintos fallos de funcionamiento, y se mostró de acuerdo con examinar, en el MSC 89, la posibilidad de elaborar orientaciones o recomendaciones dirigidas a las Administraciones para responder a los distintos fallos de funcionamiento del equipo LRIT de a bordo y definir criterios para la sustitución de los terminales existentes.

6.50 El Comité tomó nota de las observaciones formuladas con respecto a la homologación del equipo LRIT de a bordo y:

- .1 invitó a la CEI a que estudie la cuestión y tome las medidas que estime oportunas, teniendo presente que el sistema LRIT no exige necesariamente el uso de equipo nuevo a bordo dedicado exclusivamente a dicho sistema; y
- .2 dio instrucciones al Subcomité COMSAR para que examine y revise la resolución A.570(14) habida cuenta de las novedades.

**Utilización y demanda de información LRIT**

6.51 El Comité tomó nota de los debates relacionados con el costo de la información LRIT y la concertación de contratos para el suministro y la solicitud de información LRIT, y:

- .1 se mostró de acuerdo con el establecimiento del "modelo de costo 1:2:6 a 0,25 dólares de los Estados Unidos" a partir del 3 de diciembre de 2010;

- .2 instó encarecidamente a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que aceleren el establecimiento de los mecanismos financieros necesarios entre sus centros de datos y otros centros de datos y negocien de manera abierta, equitativa y transparente con otros centros de datos que soliciten información LRIT, con objeto de acordar los términos del contrato, con carácter urgente;
- .3 tras reconocer que las implicaciones jurídicas de las legislaciones nacionales impiden que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS soliciten y paguen información LRIT que tienen derecho a recibir, recomendó que la ausencia de un contrato firmado no bloquee el funcionamiento del sistema LRIT, siempre que la parte interesada en recibir información LRIT haya iniciado el proceso de negociación; y
- .4 se mostró de acuerdo en que los precios publicados en el IDE no deberían sobrepasar el modelo de costo indicado en el apartado .1 *supra*.

6.52 El Comité instó a las Administraciones a que actualicen los precios publicados en el IDE teniendo en cuenta el "modelo de costo 1:2:6 a 0,25 dólares de los Estados Unidos", bien encargando a sus centros de datos que envíen un mensaje de actualización del archivo de precios al IDE o autorizando al operador del IDE a que actualice la información sobre precios en su nombre y publicando una nueva versión de la lista de precios en el IDE.

6.53 El Comité se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo de que un posible modo de proceder sería que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que deseen activar sus órdenes permanentes en tanto que Estados ribereños y empezar a recibir información LRIT:

- .1 envíen su contrato/orden de compra a todos los centros de datos y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que estén en el sistema, utilizando los datos de contacto de los puntos de contacto oficiales que figuran en el DDP, y, transcurrido un periodo de tiempo razonable, activen su orden u órdenes permanentes de compra en tanto que Estados ribereños y/o soliciten información LRIT en tanto que Estados rectores de puertos; y
- .2 continúen haciendo un seguimiento con los centros de datos o Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no estén en ese momento en condiciones de confirmar el contrato/orden de compra, con objeto de concertar contratos con todos los demás centros de datos o Gobiernos Contratantes de Convenio SOLAS que estén en el sistema.

6.54 El Comité tomó nota de la información facilitada con respecto al uso del sistema LRIT y alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que activaran sus órdenes permanentes en tanto que Estados ribereños, promovieran el uso de información LRIT a nivel nacional y continuaran intercambiando experiencias en este contexto en futuros periodos de sesiones del Comité.

6.55 La delegación de Panamá, tras recordar la presentación que había ofrecido sobre el uso de la información LRIT durante el periodo de sesiones actual del Comité, se brindó a prestar asistencia e intercambiar su experiencia con otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que deseen promover el uso de información LRIT a nivel nacional con los fines acordados por la Organización.

6.56 La delegación de las Bahamas, teniendo en cuenta la información facilitada por algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en relación con el escaso uso del sistema LRIT, reiteró su preocupación por la viabilidad operacional y financiera a largo plazo del sistema LRIT.

6.57 El Comité alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presenten propuestas al MSC 89 sobre la viabilidad operacional y financiera a largo plazo del sistema LRIT, en particular por lo que respecta a la gestión futura de las cuestiones relacionadas con la LRIT, bien por el propio Comité o por los Subcomités NAV o COMSAR, o por otro mecanismo alternativo posible. El Comité encargó también a la Secretaría que examine más a fondo la cuestión y dé su opinión al respecto en el MSC 89.

### **Funcionamiento de los ASP reconocidos**

6.58 El Comité se mostró conforme con la recomendación del Grupo de que las Administraciones deberían encargarse de supervisar el funcionamiento normal de los ASP reconocidos, teniendo en cuenta las disposiciones de las Normas de funcionamiento revisadas, en particular de los párrafos 5.3 y 5.4.

### **Información que ha de comunicarse a la Organización**

6.59 Tras examinar el informe del Grupo, el Comité, teniendo en cuenta que 61 de los 159 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS aún no habían comunicado ningún tipo de información o solo parte de la información especificada en la regla V/19-1.8.2 del Convenio SOLAS y en los párrafos 5.2, 8.1 u 8.2, 8.3.2, 11.2 y 16.1.1 de las Normas de funcionamiento revisadas, invitó al Secretario General a que se dirigiera a todos esos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS para solicitarles una aclaración, recordándoles su obligación de comunicar la información antedicha e invitándoles a que lo hagan lo antes posible. El Comité invitó también al Secretario General a que informara al MSC 89 sobre las respuestas recibidas.

6.60 El Comité instó una vez más a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que comunicaran a la Organización la información prescrita en la regla V/19-1.8.2 del Convenio SOLAS y en los párrafos 5.2, 8.1 u 8.2, 8.3.2, 11.2 y 16.1.1 de las Normas de funcionamiento revisadas.

## **7 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE**

### **INFORME DEL 53º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

7.1 El Comité aprobó en general el informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (DE 53/26 y MSC 88/7) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras recordar que el MSC 87 ya había adoptado medidas respecto de las cuestiones urgentes derivadas del DE 53.

#### **Buques para la construcción mar adentro**

7.2 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de que no era necesario elaborar un nuevo código que abarque los buques para la construcción mar adentro y que, en lugar de ello, en el DE 55 se examinarían a fondo las interpretaciones y directrices pertinentes.

### **Interpretación unificada de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros**

7.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1378: "Interpretación unificada de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros (resolución MSC.215(82))", respecto de la expresión "asistente de los inspectores de revestimientos".

### **Interpretación unificada de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS**

7.4 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1379: "Interpretación unificada de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS", relativa a la nueva instalación de materiales que contengan asbesto, y la incorporación de una nota a pie de página al respecto en la publicación de la próxima edición refundida del Convenio SOLAS.

## **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 54º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

### **Generalidades**

7.5 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (MSC 88/7/3), derivadas del 54º periodo de sesiones del Subcomité (DE 54/23 y DE 54/23/Add.1), y adoptó las medidas que se describen a continuación.

### **Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación**

7.6 El Comité examinó el proyecto de circular MSC que contiene las orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación (MSC 88/7/3, anexo 1). Algunas delegaciones apoyaron totalmente las orientaciones, que garantizarían un enfoque uniforme por parte de las Administraciones a la hora de permitir que las puertas estancas permanezcan abiertas, y declararon que desearían que se aplicaran lo antes posible. Otras delegaciones mostraron sus reservas, en particular en cuanto al hecho de que no se exigiera una evaluación de la flotabilidad para las condiciones de riesgo disminuido y que no se hubiera determinado un nivel de riesgo aceptable.

7.7 En ese contexto, la delegación del Reino Unido, respaldada por la delegación de Noruega, declaró que, en reconocimiento del riesgo disminuido de navegar en zonas en las que el peligro de abordaje o varada es reducido, podría concederse una exención al cumplimiento pleno de las reglas de estabilidad con avería en la "evaluación de la flotabilidad", definida en las orientaciones, a fin de permitir que las puertas estancas de categoría A permanezcan abiertas, en unas condiciones bien definidas y que todas las Administraciones puedan aplicar de manera uniforme. Señalaron que, en las condiciones de riesgo disminuido, en las orientaciones no se prescribía la demostración de la capacidad de flotar, y que, de hecho, era posible que el buque no tuviera reserva de estabilidad y, sin embargo, se le concediera el permiso para mantener las puertas estancas de categoría A abiertas sobre la base de una evaluación de riesgos, cuando era probable que las evaluaciones de riesgos presentadas a las Administraciones variaran completamente en cuanto a sus detalles, supuestos y fuentes de datos. En su opinión, el principal objetivo de las orientaciones era facilitar un método de evaluación coherente; sin embargo, dado que no se había definido lo que constituye un nivel aceptable de riesgos, era probable que no hubiera una aplicación uniforme de esa exención y, además, dado que en las orientaciones se permitía que las puertas estancas de categoría A también permanecieran abiertas



cuando se navegara en condiciones potencialmente peligrosas si se satisfacía únicamente la "evaluación de la flotabilidad", se permitiría que dichas puertas permanecieran abiertas en todas y cada una de las condiciones y en cualquier momento durante toda la vida útil del buque. En opinión de las delegaciones eso representaba una degradación permanente del compartimentado del buque y un incumplimiento permanente de las reglas sobre estabilidad con avería y, por lo tanto, no podía considerarse satisfactorio. Se propuso que no se permitiera que ninguna puerta estanca de ninguna categoría permaneciera abierta cuando el buque navegue en condiciones potencialmente peligrosas; en esas condiciones debería permitirse que las puertas se abran para permitir el paso y se cierren inmediatamente después; y que, en condiciones de peligro reducido, se permita que las puertas estancas de categoría A permanezcan abiertas si se satisface la "evaluación de la flotabilidad".

7.8 El observador de la IFSMA declaró que los capitanes de buque apoyaban totalmente la postura del Reino Unido sobre la cuestión, ya que la comodidad de la operación no debería prevalecer sobre las condiciones de seguridad y los buques no deberían navegar en los márgenes de la seguridad, sino con un grado de seguridad. Señaló que compartían las preocupaciones con respecto a la evaluación de riesgos que otras delegaciones habían expresado.

7.9 El observador de la IACS manifestó su preocupación con respecto a la falta de claridad sobre la manera de llevar a cabo la evaluación de riesgos y lo que sería un entendimiento aplicado mundialmente y de manera uniforme sobre lo que constituía un nivel de riesgo "aceptable".

7.10 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 las orientaciones no deberían aplicarse a los buques para fines especiales;
- .2 debería invitarse a los Gobiernos Miembros a que apliquen las orientaciones a partir del 1 de enero de 2011; y
- .3 la ilustración de la aplicación, en las orientaciones, de la evaluación de la flotabilidad en condiciones potencialmente peligrosas, que figura en el anexo 2 del documento DE 54/WP.1, debería adjuntarse al proyecto de orientaciones como apéndice 4.

7.11 Por consiguiente, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1381: "Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación".

7.12 Las delegaciones de Noruega y el Reino Unido se reservaron su postura con respecto a las Orientaciones.

### **Problemas con las prescripciones para las pruebas de los chalecos salvavidas**

7.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité había identificado problemas con las prescripciones para las pruebas de los chalecos salvavidas que figuran en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, en particular en relación con la reciente introducción de un dispositivo de prueba de referencia (DPR), y había solicitado la inclusión de un nuevo resultado no previsto titulado "Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas" en el orden del día bienal y en el orden del día provisional del DE 55 (MSC 88/7/3, anexo 2). La cuestión se examinó en el marco del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 23.32).

**NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS (RESOLUCIÓN MSC.288(87))**

7.14 El Comité recordó que el MSC 87, al adoptar la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)), había examinado la nota a pie de página 5.2 relativa al cuadro 1.2.2 de la Norma de rendimiento, en la que se mencionan los métodos de prácticas normalizadas de NACE para validar la equivalencia a la norma ISO 8502-9 con respecto a la medición de los niveles de sales solubles. Teniendo en cuenta la información presentada por NACE International en el documento MSC 87/7/6 sobre el estado de la revisión de la norma, el MSC 87 había acordado entonces suprimir la nota a pie de página y había invitado a NACE International a que presentara información en el periodo de sesiones actual sobre la aprobación oficial de la norma revisada para su examen, tras lo cual se pediría a la Secretaría que introdujera en la Norma de rendimiento una nota a pie de página en la que se hiciera referencia a la norma revisada.

7.15 El Comité examinó los documentos MSC 88/7/1 y MSC 88/INF.3 (NACE International), en los que se recoge el texto de la norma revisada NACE SP0508-2010 sobre la medición de los niveles de sales solubles (MSC 88/INF.3) para su examen y se propone que la nota a pie de página pertinente se incluya ahora en la Norma de rendimiento adoptada mediante la resolución MSC.288(87).

7.16 Tras examinar la cuestión, el Comité acordó enmendar la nota 4 a pie de página relativa al cuadro 1 de la Norma de rendimiento en consecuencia y, tras tomar nota de que la misma nota a pie de página figuraba también en la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios de doble forro en el costado de los graneleros (resolución MSC.215(82)), acordó introducir el mismo cambio en la nota a pie de página 8 relativa al cuadro 1 de esa Norma de rendimiento.

7.17 Al aceptar las modificaciones anteriores, el Comité recordó la decisión que había adoptado en el MSC 59, y reiterado en el MSC 61, en relación con el carácter de las notas a pie de página, a saber, que no forman parte del texto de los instrumentos de obligado cumplimiento y que la Secretaría debería omitirlas de los textos auténticos y las copias certificadas de los mismos que distribuya a los Gobiernos Miembros, pero que deberían incluirse en todos los otros documentos y publicaciones en venta.

7.18 Por consiguiente, tras examinar un proyecto de circular MSC pertinente elaborado por la Secretaría (MSC 88/WP.9/Rev.1), el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1381: "Modificaciones de las notas a pie de página de las normas de rendimiento de los revestimientos adoptadas mediante las resoluciones MSC.215(82) y MSC.288(87)".

7.19 La delegación de China, si bien reconocía el valor de la norma NACE, no estaba a favor de su incorporación en las resoluciones de la OMI como una norma internacional. La delegación señaló que, cuando la OMI cita las normas de otras organizaciones, como la ISO y la CEI, tales normas deberían ser normas en cuya elaboración haya participado una gran diversidad de países, cuya redacción sea abierta y transparente y en la que se tengan en cuenta las opiniones de distintos países, de manera que las normas representen plenamente a todos los países interesados y faciliten la implantación de las prescripciones de la OMI. En opinión de la delegación, la escasez de países participantes en el proceso de redacción de la norma NACE daba lugar a dos problemas. En primer lugar, esa norma no podía representar plenamente las opiniones de todos los países y, en segundo lugar, los países que no habían participado en el proceso no podían comprender plenamente los elementos y pormenores que se habían examinado en el proceso de redacción y, por lo tanto, no podían implantarlos de manera independiente y eficaz, lo que dificultaría aún más

la implantación de las prescripciones de la OMI. Dado que la ISO había producido normas técnicas sobre ese asunto, podía enmendarlas mediante un proceso en el que tanto los Estados Miembros como NACE International tenían la oportunidad de participar en la redacción de las enmiendas. La delegación propuso que se invitara a la ISO a enmendar su norma 8502-9 y que la OMI se limitara a mencionar las normas ISO en sus instrumentos.

#### **PRUEBAS DE LOS BOTES SALVAVIDAS DE CAÍDA LIBRE**

7.20 El Comité examinó el documento MSC 88/7/2 (IACS), en el que se señala a la atención del Comité una incoherencia entre las reglas III/19.3.3.4 y III/20.11.2 del Convenio SOLAS en relación con las pruebas de los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre y se sugiere que se necesita una aclaración de la cuestión. El Comité tomó nota de que el documento también se había presentado al DE 54 (DE 54/22/1).

7.21 El Comité tomó nota de que el DE 54, al examinar el documento DE 54/22/1, había reconocido que las organizaciones reconocidas necesitaban saber claramente el modo de implantar las reglas pertinentes del Convenio SOLAS y se había mostrado de acuerdo con la opinión de la Presidenta del Subcomité DE de que esa cuestión solo podría resolverse mediante enmiendas al Convenio SOLAS, lo que exigiría la inclusión de un nuevo resultado en el Plan de acción de alto nivel.

7.22 El Comité tomó nota de que, en opinión de algunas delegaciones, una puesta a flote simulada en la que se someta a prueba el mecanismo de suelta y se arríe el bote hasta el agua mediante tiras antes de abordarlo y hacer maniobras, era suficiente, y que realizar la prueba completa no ofrecía ninguna ventaja. Además, la puesta a flote completa con tripulación a bordo entraría en conflicto con las reglamentaciones nacionales de algunos Miembros, destinadas a garantizar un entorno laboral seguro y proteger a la gente de mar contra riesgos innecesarios.

7.23 Tras examinar la cuestión, el Comité, después de tomar nota de que todas las delegaciones que habían intervenido apoyaban la opinión de la IACS de que se necesitaba una aclaración, encargó al DE 55 que examinara la cuestión dentro del punto de su orden del día titulado "Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1" con objeto de elaborar las pertinentes enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS. Además, se encargó al DE 55 que examinara los problemas percibidos con respecto a la prueba con carga al 110 % de los botes salvavidas de caída libre.

## **8 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

### **INFORME DEL 14º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 14º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) (COMSAR 14/17 y MSC 88/8) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras recordar que el MSC 87 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del COMSAR 14.

#### **Cuestionario sobre la disponibilidad de instalaciones en tierra para el SMSSM**

8.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1382: "Cuestionario sobre la disponibilidad de instalaciones en tierra para el SMSSM", que sustituye a la circular MSC/Circ.684.

### **Declaraciones de coordinación para la UIT**

8.3 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de remitir a la UIT las declaraciones de coordinación sobre:

- .1 la recomendación M.493-13 del UIT-R sobre el Sistema de llamada selectiva digital para el servicio móvil marítimo y los sistemas de numeración de las ISMM para las radios de mano de ondas métricas para LSD;
- .2 la implantación de la resolución 355; y
- .3 las especificaciones sobre los dispositivos para situaciones de "hombre al agua".

### **Cuestionario sobre la disponibilidad de los servicios SAR**

8.4 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría la distribución de la circular COMSAR.1/Circ.52: "Cuestionario sobre la disponibilidad de los servicios SAR".

### **Enmiendas al Código NGV 1994**

8.5 El Comité tomó nota de que las enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994, elaboradas por el COMSAR 14, tenían por objeto corregir una incoherencia entre las enmiendas al Código NGV 1994 relativas a las instalaciones de radiocomunicación adoptadas por el MSC 82 y el MSC 84.

8.6 El Comité tomó nota también de que el capítulo 14 original (Radiocomunicaciones) del Código NGV 1994 había sido enmendado en el MSC 82 (resolución MSC.221(82)), de manera que todo el capítulo se había sustituido por un solo párrafo en el que se establecía que las naves deberían ir provistas de los equipos de radiocomunicaciones especificados en el capítulo 14 del Código NGV 2000. Posteriormente, el MSC 84 había adoptado nuevas enmiendas al Código NGV 1994, incluidas las enmiendas al capítulo 14 elaboradas por el COMSAR 11 (resolución MSC.259(84)). Sin embargo, el COMSAR 11 no había tenido en cuenta las enmiendas adoptadas en el MSC 82 y había elaborado su propuesta de enmiendas basándose en el texto original del Código NGV 1994, que ya no estaba en vigor, enmendando así un párrafo inexistente.

8.7 El Comité tomó nota asimismo del asesoramiento de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, a saber, que dado que se trataba de un error evidente y que la enmienda en cuestión consistía solo en una línea, el Secretario General podría expedir una nota verbal de rectificación. En consonancia, el Comité decidió no aprobar las enmiendas al capítulo 14 del Código NGV 1994 elaboradas por el COMSAR 14 y pidió al Secretario General que expidiera una nota verbal de rectificación en la que se revocara la enmienda al capítulo 14 del Código NGV 1994 adoptada mediante la resolución MSC.259(84).

### **Interpretación unificada del Código NGV 1994**

8.8 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1383: "Interpretación unificada del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994", en la que se ofrecen unas orientaciones más específicas sobre la aplicación del capítulo 14 en relación con el equipo que ha de llevarse a bordo para el cuadro de socorro y el cuadro de alarma de socorro.

## Enmiendas al Código NGV 2000

8.9 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, en relación con las pruebas de las LRS satelitarias a bordo de las naves de pasaje, proyecto que se recoge en el anexo 7, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen en el MSC 90 para su adopción.

### **SOLICITUD DE RECONOCIMIENTO DEL SISTEMA SATELITARIO DE THURAYA PARA EL SMSSM DE CONFORMIDAD CON LOS CRITERIOS DE LA RESOLUCIÓN A.1001(25)**

8.10 El Comité examinó los documentos MSC 88/8/1 y MSC 88/INF.4 (Emiratos Árabes Unidos), en los que se informa del reconocimiento de nuevos proveedores de servicios satelitarios para el SMSSM de conformidad con los criterios de la resolución A.1001(25). El Comité tomó nota de que, en opinión de los Emiratos Árabes Unidos, dadas las reglas actuales de la OMI, es difícil que los sistemas satelitarios regionales sean reconocidos como proveedores del SMSSM de conformidad con los criterios de la resolución A.1001(25) y obtengan las licencias pertinentes de las Administraciones. El Comité tomó nota también de que los Emiratos Árabes Unidos habían propuesto que se considere la posibilidad de incluir el sistema satelitario de Thuraya en las deliberaciones sobre el SMSSM previstas por el Subcomité COMSAR dentro del punto del orden del día titulado "Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM".

8.11 Varias delegaciones que intervinieron sobre la cuestión acogieron con satisfacción, en general, la propuesta presentada por los Emiratos Árabes Unidos y se mostraron partidarias de incluir inmediatamente la cuestión en las deliberaciones sobre un posible examen del SMSSM.

8.12 El Comité tomó nota en particular de la opinión de varias delegaciones sobre la necesidad de tener en cuenta las innovaciones y avances futuros a la hora de deliberar sobre un posible examen del SMSSM, de llevar a cabo análisis de costos y beneficios, y de que, por lo que respecta a la creación de capacidad, los costos corran a cargo de quienes estaban reconocidos como sistemas satelitarios para el SMSSM.

8.13 Todas las delegaciones que intervinieron sobre la cuestión también opinaban que sería necesario estudiar más a fondo la implantación del concepto de sistema satelitario regional en el SMSSM y que deberían tenerse en cuenta cuestiones clave, como las prescripciones sobre el equipo que deben llevar los buques; las instalaciones en tierra, incluidas las bases de datos; la disponibilidad y la reducción de interferencias.

8.14 El Comité tomó nota asimismo de la opinión de que era necesario investigar determinadas cuestiones y que podría pedirse a la IMSO que presentara un informe con respecto a la conformidad del sistema satelitario de Thuraya.

8.15 El observador de la IMSO informó al Comité de que su organización había prestado asistencia a los Emiratos Árabes Unidos y a Thuraya en varias ocasiones y que tenía la intención de seguir haciéndolo. Asimismo señaló que estaba comprometida a prestar asistencia al Comité y al Subcomité COMSAR, cuando fuera necesario.

8.16 El Comité encargó al COMSAR 15 que examinara la cuestión dentro del punto de su orden del día titulado "Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM" e invitó a la IMSO a que participara activamente en el proceso. Se invitó a la delegación de los Emiratos Árabes Unidos a que presentara la información adecuada al COMSAR 15, a que incluyera a expertos técnicos de Thuraya en su delegación y a que participara en las deliberaciones de ese periodo de sesiones.

**ASESORAMIENTO SUPLEMENTARIO RELATIVO AL PROYECTO DE POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-12 QUE TRATAN DE CUESTIONES RELACIONADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS**

8.17 El Comité examinó el documento MSC 88/8/2 (Secretaría), que contiene el asesoramiento suplementario relativo al proyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-12, elaborado por el Grupo mixto OMI/UIT de expertos en su reunión del 14 al 16 de septiembre de 2010 atendiendo a las instrucciones recibidas del MSC 87, y que figura en el anexo de dicho documento.

8.18 El Comité tomó nota de que la información sobre las deliberaciones que tuvieron lugar durante el examen de los puntos pertinentes del orden del día de la CMR-12 se distribuiría mediante el documento COMSAR 15/4, junto con el texto completo del proyecto de postura de la OMI, actualizada por el asesoramiento suplementario.

8.19 El Comité tomó nota de que algunas delegaciones, si bien apoyaban el párrafo 6 del proyecto de postura sobre el punto 1.10 del orden del día de la CMR-12, a saber, que "la OMI apoya la identificación de un canal simplex, fuera de los canales del SMSSM, para el equipo de salvamento en caso de hombre al agua", en principio, opinaban que era necesario examinar más a fondo esa cuestión en el COMSAR 15, antes de presentar la declaración a la UIT. En consonancia, el Comité decidió suprimir el párrafo 6 del proyecto de postura de la OMI sobre el punto 1.10 del orden del día.

8.20 El Comité aprobó el asesoramiento suplementario enmendado y encargó a la Secretaría que remitiera el proyecto completo de postura de la OMI, refrendada por el MSC 87 y actualizada por el asesoramiento suplementario, a la CMR de la UIT, cuya celebración estaba prevista para el periodo del 14 al 25 de febrero de 2011.

**UTILIZACIÓN DEL EQUIPO DE COMUNICACIONES INMARSAT FLEETBROADBAND FB500 CON EL SMSSM**

8.21 El Comité tomó nota de la información facilitada por la IMSO (MSC 88/8/3) sobre la intención de Inmarsat Ltd. de solicitar en el futuro el reconocimiento y la aprobación de la nueva generación de terminales Inmarsat FleetBroadband FB500 para su utilización en las instalaciones de los buques destinadas al SMSSM.

**9 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS****INFORME DEL 54º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ****Generalidades**

9.1 El Comité, tras recordar que el MSC 87 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del 54º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 54/25 y Add.1 y MSC 87/15/1), aprobó en general el informe del FP 54 y adoptó las medidas sobre las cuestiones pendientes (MSC 88/9) que se indican a continuación.

**Enmiendas a los capítulos 5 a 8 del Código SSCI**

9.2 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los capítulos 5 a 8 del Código SSCI, que figura en el anexo 8, y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas propuestas, de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen, para su adopción, en el MSC 90.

9.3 En el contexto de esa cuestión, el Comité examinó el documento MSC 88/9/1 (Japón), que contiene los resultados de un estudio sobre cuestiones relativas a la capacidad de generación de espuma prescrita para los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión, que guardan relación con el proyecto de enmiendas al capítulo 6 del Código SSCI, y decidió remitir dicho documento al FP 55 para un examen más a fondo en el contexto del punto del orden del día existente titulado "Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios", de manera que el MSC 90 pueda examinar toda modificación del capítulo 6 resultante antes de la adopción de las enmiendas antedichas al capítulo 6 del Código SSCI.

### **Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS**

9.4 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS, relativo a los sistemas fijos de extinción de incendios por gas y aspersión de agua para los espacios para vehículos, espacios de carga rodada, espacios para contenedores y espacios de carga general, que figura en el anexo 9.

9.5 Con respecto a lo siguiente:

- .1 el proyecto de enmiendas a la regla II-2/9 del Convenio SOLAS, relativo a la integridad al fuego de los mamparos y cubiertas que separan espacios adyacentes de los espacios de carga rodada de los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y los buques de carga, que deberían aplicarse solamente a los buques nuevos; y
- .2 el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10.5.6.3.1 del Convenio SOLAS, relativo a los sistemas fijos de extinción de incendios de aplicación local,

el Comité, tras examinar el documento MSC 88/9/2 (IACS), sobre el ámbito de aplicación del proyecto de enmiendas a las reglas II-2/9 y II-2/10.5.6.3.1 del Convenio SOLAS, y deliberar sobre la cuestión, encargó al Grupo de redacción constituido en el marco del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) que introdujera las modificaciones necesarias en los proyectos de enmiendas antedichos, según procediera, para aclarar que las enmiendas serían aplicables únicamente a los buques nuevos.

9.6 A este respecto, el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de Argentina en el sentido de que las enmiendas a la regla II-2/10.5.6.3.1 del Convenio SOLAS no suponían un cambio en el ámbito de las zonas que han de protegerse mediante sistemas fijos de extinción de incendios de aplicación local en los buques construidos el 1 de julio de 2012, o antes o después de esa fecha, ni afectaban a la interpretación unificada de dicha regla, recogida en la circular MSC/Circ.1120.

9.7 Tras examinar la parte del informe del Grupo de redacción relacionada con ese asunto (MSC 88/WP.3, párrafos 17 a 19 y anexo 7), así como la correspondientes nuevas enmiendas a la regla II-2/1 del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 9.8 y 9.9), propuestas por el Grupo, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las reglas II-2/1, 9 y 10 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 9, y pidió al Secretario General que las distribuyera, junto con las enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS aprobadas anteriormente (véase el párrafo 9.2), de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen, para su adopción, en el MSC 90.

9.8 Al aprobar el proyecto de enmiendas a las reglas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Comité tomó nota de la explicación facilitada por el Presidente del Grupo de redacción de que, dado que en la regla II-2/1.1.1 del Convenio SOLAS se estipula que

"Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a todos los buques construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente", estaba claro que cualesquiera reglas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS que entraran en vigor después de la "[fecha de entrada en vigor]" indicada *supra*, se aplicarían únicamente a los buques construidos en esa fecha o posteriormente, si no había una disposición específica para su aplicación a los buques existentes construidos antes de esa fecha. En el caso de esos buques existentes, debería aplicarse una versión anterior del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/1.2.1; ahora bien, al introducir en las reglas II-2/1.1.1 y 1.2.1 del Convenio SOLAS las enmiendas aprobadas (véase el párrafo 9.7), cualesquiera enmiendas futuras se aplicarán únicamente a los buques nuevos.

9.9 Con respecto a la recomendación del Grupo de enmendar o suprimir las reglas II-2/1.2.2 y 1.2.3, el Comité, tras tomar nota de la explicación del Presidente del Grupo en el sentido de que la regla 1.2.2 existente, que entró en vigor mediante la resolución MSC.99(73), ya no era necesaria si se enmendaba la regla 1.2.1 con objeto de incluir la resolución MSC.99(73), y que esto mismo se aplicaba igualmente a la regla 1.2.3 en relación con la resolución MSC. 269(65), y tomar nota también de las inquietudes manifestadas por la delegación de Argentina con respecto a dichas enmiendas y de la intención de esa delegación de presentar un documento pertinente ante el FP 55, acordó que el FP 55 siguiera analizando el proyecto de enmiendas a la regla II-2/1 del Convenio SOLAS y asesorara al Comité, teniendo presente que está previsto que las enmiendas se adopten en el MSC 90.

#### **Directrices para el ensayo y la aprobación de los sistemas fijos de espuma de alta expansión**

9.10 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1384: "Directrices para el ensayo y la aprobación de los sistemas fijos de espuma de alta expansión", que guarda relación con el proyecto de nuevo capítulo 6 del Código SSCI (véanse también los párrafos 9.2 y 9.3).

#### **Métodos científicos para la extrapolación de los volúmenes utilizados en los ensayos de exposición al fuego de los sistemas de extinción de incendios por nebulización**

9.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1385: "Métodos científicos para la extrapolación de los volúmenes utilizados en los ensayos de exposición al fuego de los sistemas de extinción de incendios por nebulización".

#### **Enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (circular MSC/Circ.1165)**

9.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1386: "Enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (circular MSC/Circ.1165)".

#### **Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua destinados a los espacios de máquinas de categoría A (circular MSC/Circ.913)**

9.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1387: "Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua destinados a los espacios de máquinas de categoría A (circular MSC/Circ.913)".



---

## **Enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18))**

9.14 El Comité adoptó la resolución MSC.313(88): "Enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18))", que se recoge en el anexo 10.

## **Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación (circular MSC.1/Circ.1369)**

9.15 El Comité, tras recordar que el MSC 87 había aprobado las Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación (circular MSC.1/Circ.1369), encargó a los Subcomités COMSAR, NAV y SLF que examinaran los proyectos de interpretaciones recogidos en el anexo 4 del documento FP 54/WP.3 que pertenezcan a sus respectivos ámbitos de competencia e informaran del resultado de sus exámenes al Subcomité FP a efectos de coordinación.

## **Interpretación unificada del capítulo 12 del Código SSCI**

9.16 Tras examinar el documento MSC 88/9/3 (Japón), en el que se propone que se enmiende el párrafo 2 del proyecto de circular MSC que contiene la interpretación unificada del capítulo 12 del Código SSCI sustituyendo las palabras "el [fecha de aprobación de la circular] o posteriormente" por "el 1 de enero de 2012 o posteriormente", el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta antedicha y aprobó la circular MSC.1/Circ.1388: "Interpretación unificada del capítulo 12 del Código SSCI".

## **Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques**

9.17 El Comité tomó nota del examen efectuado por el Subcomité de las cuestiones relacionadas con las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques y decidió examinar su petición de ampliar el plazo de ultimación fijado para ese resultado previsto en el marco del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véanse también los párrafos 12.12 y 23.14).

# **10 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO**

## **INFORME DEL 18º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

10.1 El Comité aprobó en general el informe del 18º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (FSI 18/20 y MSC 88/10) y, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes del MEPC 61 (MSC 88/2/3), adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

10.2 El Comité tomó nota de que, dado que la Universidad Marítima Mundial (UMM) había informado de una falta de progreso considerable en la recopilación de series de datos para análisis, el Subcomité había acordado interrumpir el estudio de la combinación de los datos sobre siniestros y los datos de la supervisión por el Estado rector del puerto y había pedido a la Secretaría que continuara sirviendo de enlace con la UMM a fin de determinar los avances que podrían lograrse en la realización futura del estudio.

### **Seguridad de los buques no regidos por los convenios**

10.3 Con respecto a la elaboración de un conjunto único, genérico y común, en forma modular de reglas armonizadas y legislación nacional modelo para los buques no regidos por el Convenio SOLAS 1974, enmendado (GlobalReg), y un curso modelo para la formación de inspectores, que están disponibles en inglés en la página en la Red de IMODOCS ("Meeting Documents/Others"), el Comité tomó nota de que el Subcomité había pedido a la Secretaría que procesara y utilizara el material elaborado en el contexto de las actividades de cooperación técnica, según procediese, para de ese modo ultimar la ejecución del resultado previsto 5.2.1.22: "Instrumentos no obligatorios: reglas para los buques no regidos por los convenios (MSC)".

### **Curso modelo sobre investigación de accidentes y sucesos marítimos**

10.4 El Comité pidió a la Secretaría que examinara y actualizara el curso modelo 3.11 de la OMI: "Investigación de accidentes y sucesos marítimos", en colaboración con el Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos (MAIIF), tan pronto como le fuera posible.

### **Programa de intercambio de funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto**

10.5 Con respecto a los programas de intercambio de funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto, como el introducido por la República Islámica del Irán y la Federación de Rusia en la región del mar Caspio, el Comité tomó nota de que el Subcomité, a la vez que invitaba a la delegación de la República Islámica del Irán a que considerara la posibilidad de presentar una propuesta pertinente al Comité de Cooperación Técnica (TC), utilizando la información que figura en el documento FSI 18/INF.19 (República Islámica del Irán), había opinado también que el documento debería señalarse a la atención del TC, y encargó a la Secretaría que actuara en consecuencia.

### **Cursillo de la OMI para secretarios de memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y gestores de bases de datos**

10.6 Con respecto a la celebración del Quinto cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información, provisionalmente prevista para el periodo del 14 al 16 de junio de 2011, el Comité tomó nota de que el Subcomité había recomendado que se cambiara el nombre del cursillo por el de "Cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los gestores de bases de datos" en el contexto del Programa integrado de cooperación técnica.

### **Interpretaciones unificadas de la IACS**

10.7 Tras tomar nota de que, en opinión del Subcomité, el documento FSI 18/13, que contiene interpretaciones unificadas de la IACS relativas a la implantación de la resolución A.997(25) enmendada, con respecto a los reconocimientos reglamentarios iniciales, es un documento muy útil que fue elaborado para el uso interno de la IACS, tanto en la fase de examen de los planos como en la de reconocimiento inicial *in situ*, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que tomaran nota del documento y animaran a la IACS a que lo mantuviera actualizado.

## **Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría**

10.8 Tras coincidir con el MEPC 61 en tomar nota de las opiniones del Subcomité sobre la manera de llevar a cabo el análisis de los compendios de informes resumidos de auditorías y de informar al Consejo al respecto, el Comité refrendó las decisiones del FSI 18 de continuar el análisis actual para los futuros compendios de informes resumidos de auditoría, así como el de las causas subyacentes de las conclusiones, cuando se haya llevado a cabo un mayor número de auditorías, a fin de formular recomendaciones sobre todas las cuestiones pertinentes y, en particular, la creación de capacidad o la asistencia técnica.

## **Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI**

10.9 Tras recordar que el MEPC 60 y el MSC 87 habían encargado al FSI 18 que examinara la manera de conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, incluidas las auditorías, en el marco de los 10 instrumentos obligatorios incluidos actualmente en el Código y en el Plan de auditorías, así como toda posible revisión del Código como resultado de dicha obligatoriedad, el Comité se mostró de acuerdo con la opinión del Subcomité y, por consiguiente, con el MEPC 61, en que el procedimiento de aceptación tácito era la mejor vía para enmendar instrumentos a fin de conferir carácter obligatorio al Código.

10.10 La delegación de China hizo hincapié en que la decisión de utilizar el procedimiento de aceptación tácito para enmendar los 10 instrumentos obligatorios a fin de conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, incluidas las auditorías, se adoptó a fin de cumplir el calendario y el programa de actividades para el examen y la introducción de un Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI institucionalizado, que figuran en el anexo de la resolución A.1018(26), a pesar de que la magnitud de los cambios introducidos en los instrumentos mencionados exigiría más bien la utilización del procedimiento de enmienda expreso.

10.11 Tras mostrarse de acuerdo con la decisión del MEPC 61 de encargar al Subcomité que procediera a la elaboración de los textos de las enmiendas, teniendo en cuenta que estas entrarían en vigor mediante el procedimiento de aceptación tácito, el Comité convino en que el procedimiento de enmienda expreso se utilizaría en el caso de la adopción de enmiendas a instrumentos con respecto a los cuales no puede plantearse el procedimiento de aceptación tácito.

10.12 En ese contexto, el Comité encargó al Subcomité que elaborara las pertinentes enmiendas al Convenio de Arqueo 1969, teniendo en cuenta que para tales enmiendas hay que aplicar el procedimiento de enmienda expreso.

10.13 Con respecto al Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, el Comité coincidió con la opinión del Subcomité en que la enmienda de dicho Protocolo no reportaría ningún beneficio tangible.

10.14 Tras examinar si debería enmendarse también el Convenio de Líneas de Carga 1966, además del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, el Comité encargó al Subcomité que elaborara las pertinentes enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966, para su adopción mediante el procedimiento de enmienda expreso, y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, para su adopción mediante el procedimiento de enmienda tácito.

10.15 Con respecto al Convenio de Formación, en vista de que el Convenio había sido revisado a fondo recientemente por la Conferencia de Manila y teniendo en cuenta el régimen de verificación existente que figura actualmente en dicho Convenio, el Comité encargó al

STW 42 que examinara la manera de poder enmendar el Convenio durante esta fase de elaboración de enmiendas a fin de conferir carácter obligatorio al Código para la Implantación, mediante el procedimiento de aceptación tácito, junto con las correspondientes enmiendas al apéndice 1 de la resolución A.974(24): "Marco y Procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI", y que informara de sus conclusiones al FSI 19 como correspondiera, a reserva de que el MSC 89 adoptara una decisión en el mismo sentido.

10.16 Tras una intervención de la delegación de China, el Comité encargó al Subcomité que reflejara el objetivo original de la institucionalización del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI con respecto a la mejora del cumplimiento de las prescripciones internacionales y la creación de capacidad al elaborar las enmiendas a los instrumentos obligatorios.

10.17 El Comité estuvo de acuerdo con el MEPC 61 y, por consiguiente, también con la opinión del Subcomité sobre los aspectos del Código para la Implantación que sería necesario enmendar en esta fase, y con su recomendación de que toda propuesta de reducir o ampliar el ámbito del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI debería, en primer lugar, ser presentada por los Gobiernos Miembros a los Comités para su examen.

10.18 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité sobre el calendario y los plazos de las actividades del Subcomité para institucionalizar el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, en particular la secuencia prevista de la labor del Subcomité a fin de ajustarse a la fecha prevista de 2015 para hacer obligatorio el Plan de auditorías (FSI 18/20, párrafo 14.29).

### **Código para las organizaciones reconocidas**

10.19 El Comité tomó nota del progreso realizado por el Subcomité en cuanto a la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas (FSI 18/20, párrafos 15.24 a 15.32), tras observar que el MEPC 61 había adoptado la misma medida.

### **UTILIZACIÓN DE ASBESTO A BORDO DE LOS BUQUES**

10.20 El Comité examinó la cuestión de la utilización continuada de asbesto a bordo de los buques a pesar de que a partir del 1 de enero de 2011 en todos los buques se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan asbesto (regla II-1/3-5 enmendada del Convenio SOLAS), de la que informaron los Países Bajos (MSC 88/10/1).

10.21 La propuesta de los Países Bajos de elaborar un proyecto de circular MSC para difundir información sobre la prohibición de utilizar asbesto a bordo de los buques contó con un amplio apoyo, con el fin de aumentar la concienciación de todas las partes interesadas, a saber, los Gobiernos Miembros, en el ejercicio de sus funciones como Estados de abanderamiento, rectores de puerto o ribereños, así como las Administraciones marítimas, organizaciones reconocidas, autoridades portuarias, constructores y reparadores de buques y proveedores de equipo.

10.22 En consecuencia, el Comité encargó al Grupo de redacción constituido en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.44) que finalizara el proyecto de texto de la circular antedicha para su aprobación en el presente periodo de sesiones y, tras examinar y enmendar la parte pertinente del informe del Grupo de redacción (MSC 88/WP.3, anexo 8), aprobó la circular MSC.1/Circ.1374: "Información sobre la prohibición de utilizar asbesto a bordo de los buques".

10.23 Al aprobar la circular, el Presidente del Grupo de redacción, en calidad de Presidente del TC8/SC2 de la ISO, informó al Comité de que el 1 de diciembre de 2010 se había publicado la norma ISO 30007: *Ship and marine technology – Measures to prevent*

*asbestos emission and exposure during ship recycling*, y que, si bien el objetivo principal de la norma de la ISO era que se utilizara durante el reciclaje de buques, también era aplicable al proceso de remoción de asbesto de los buques existentes en dique seco.

10.24 En apoyo de la decisión del Comité de lograr la difusión más amplia posible para la información sobre la prohibición de utilizar asbesto a bordo de los buques, el Secretario General indicó que escribiría personalmente a los constructores de buques y proveedores de equipo a fin de hacer hincapié en la importancia de la información difundida mediante la circular mencionada.

#### **NUEVO RÉGIMEN DE INSPECCIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS**

10.25 La delegación de Irlanda, al presentar información sobre la entrada en vigor del nuevo régimen de inspección del Memorando de entendimiento de París el 1 de enero de 2011, indicó que los buques considerados de bajo riesgo en la región del Memorando de entendimiento de París se beneficiarían de unos intervalos más largos entre inspecciones, una cada 24 a 36 meses, en principio, en comparación con el sistema actual. Para optar a la cualificación de buque de bajo riesgo los buques tendrían que enarbolar un pabellón incluido en la lista blanca del Memorando de entendimiento de París y, además, el Estado de abanderamiento tendría que haber realizado una auditoría voluntaria de los Estados Miembros de la OMI. En ese contexto, la delegación hizo hincapié en que los Estados de abanderamiento estaban invitados a enviar a la Secretaría del Memorando de entendimiento de París una confirmación por escrito de que habían redactado un informe final de auditoría, incluido, según el caso, un plan de medidas correctivas, de conformidad con la resolución A.974(24): "Marco y Procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI", y a incluir una sinopsis del informe final de auditoría.

10.26 Se informó al Comité de que el Memorando de entendimiento de París había remitido al FSI 19 un documento en el que se presentan algunos de los criterios sobre los buques de bajo riesgo del nuevo régimen de inspección. Tras señalar que se informaría al MSC 89 de los resultados de la labor del FSI 19 sobre ese asunto, el Comité también tomó nota de las opiniones y preocupaciones manifestadas por algunas delegaciones con respecto, entre otras cuestiones, al tiempo limitado del que disponían los Estados Miembros antes de la entrada en vigor del plan de incentivos mencionado; y de que los Estados Miembros que se han sometido a una auditoría, no solo mantienen el derecho a la propiedad de sus informes de auditoría, sino que también tienen la libertad de decidir si publicarlos o no.

10.27 En relación con esa misma cuestión, la delegación de las Bahamas manifestó su preocupación por el hecho de que la prescripción de que los Estados de abanderamiento envíen una copia de la sinopsis del informe final de auditoría al Memorando de entendimiento de París iba más allá de lo dispuesto en el artículo 2 de la Reglamentación 801/2010 de la UE y en el párrafo 11 del Memorando de entendimiento de París que entraría en vigor el 1 de enero de 2011.

## **11 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

### **INFORME DEL 56º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

11.1 El Comité aprobó en general el informe del 56º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 56/20 y MSC 88/11) y tomó las medidas indicadas a continuación.

**Adopción de dispositivos de separación del tráfico (DST) nuevos**

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

- .1 "A la altura de la costa occidental de Noruega"; y
- .2 "A la altura de la costa meridional de Noruega",

que figuran en el anexo 11, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.62.

**Modificación de dispositivos de separación del tráfico (DST) existentes**

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

- .1 "A la altura de Feistein" (anulación);
- .2 "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes"; y
- .3 "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia",

que figuran en el anexo 11, para su distribución mediante la circular COLREG.2/Circ.62.

**Medidas de organización del tráfico distintas de los DST**

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

- .1 nueva zona a evitar en el océano Atlántico "A la altura de la costa de Ghana";
- .2 nueva derrota en aguas profundas, incluida una zona de precaución, "En el acceso al nuevo puerto de King Abdullah (puerto KAP)" en el mar Rojo septentrional;
- .3 modificaciones de la zona a evitar existente "A la altura de la costa sudoccidental de Islandia";
- .4 modificaciones 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"; y
- .5 una nueva medida recomendatoria provisional en el estrecho de Singapur,

que figuran en el anexo 12, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.293

## **Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas**

11.5 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico y las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes que se han adoptado, a los que se hace referencia en los párrafos 11.2 y 11.3, respectivamente (véase el anexo 11), y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico enumeradas en los apartados 11.4.1, 11.4.2, 11.4.3 y 11.4.4 (véase el anexo 12), se implanten seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de junio de 2011 a las 00 00 horas UTC. Además, el Comité tomó nota de que Singapur había solicitado que la fecha de entrada en vigor de los nuevos dispositivos de separación del tráfico y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico que se indican en el apartado 11.4.5 fuera el 1 de julio de 2011 a las 00 00 horas UTC.

## **Sistemas de notificación obligatoria para buques**

11.6 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.314(88), la propuesta de nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP), que figura en el anexo 13, y mediante las resoluciones MSC.315(88) y MSC.316 (88), respectivamente, las modificaciones propuestas de los actuales sistemas de notificación obligatoria para buques "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP) y "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP), que figuran en los anexos 14 y 15, respectivamente, para su distribución mediante la circular SN.1/Circ.294. El Comité decidió asimismo que el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP) se implante el 1 de septiembre de 2011 y que 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) se implanten el 1 de julio de 2011 y las modificaciones del sistema existente "A la altura de la costa meridional y sudoccidental de Islandia" (TRANSREP) el 1 de junio de 2011, ambos a las 00 00 horas UTC.

11.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por Dinamarca y Suecia (MSC 88/INF.9), que aclaraba que el centro del STM en el Sound estará gestionado conjuntamente por dos autoridades independientes, la Administración de seguridad marítima de Dinamarca (Farvandsvæsenet) y la Administración marítima de Suecia (Sjöfartsverket).

## **Directrices para las zonas de seguridad y la seguridad de la navegación alrededor de estructuras e instalaciones mar adentro**

11.8 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.295: "Directrices para las zonas de seguridad y la seguridad de la navegación alrededor de estructuras e instalaciones mar adentro".

11.9 La delegación de Chipre observó que la decisión original del Comité, así como el punto del programa de trabajo y del orden del día, hacían referencia a la elaboración de 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, y que lo que el Comité tenía ante sí eran Directrices para las zonas de seguridad y la seguridad de la navegación alrededor de estructuras e instalaciones mar adentro. La delegación observó también que la explicación facilitada en el párrafo 4.18 del informe del NAV 56 (NAV 56/20) para la supresión, en el proyecto examinado por el Subcomité, de la referencia a la CONVEMAR y su sustitución por una referencia al derecho internacional (omitiendo la palabra "consuetudinario") no era satisfactoria. La delegación observó además que la designación de una zona de seguridad, para que sea legítima y obligue a los Estados y a los buques a reconocerla, debía realizarse

de conformidad con las disposiciones ya sea de la Convención sobre la Plataforma Continental de 1958 o de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y por un Estado que fuera Parte en dichos tratados.

### **Mantenimiento del soporte lógico de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**

11.10 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.266/Rev.1: "Mantenimiento del soporte lógico de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)". El Comité refrendó asimismo la iniciativa adoptada por el Subcomité de autorizar a la Secretaría a que publique en el futuro una revisión de la circular SN.1/Circ.266 cuando reciba información actualizada de la OHI.

### **Orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo**

11.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1389: "Orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo".

### **Cuestiones relacionadas con la UIT**

11.12 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de enviar declaraciones de coordinación al Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre la futura revisión de la recomendación M.1371-4 y el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA.

### **Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica**

11.13 El Comité tomó nota de los adelantos en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica y de que se había vuelto a constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiera la labor en el lapso interperiodos.

11.14 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de invitar al Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas a que examinase, en su reunión del 14 al 16 de septiembre de 2010, la posibilidad de continuar utilizando la banda de 500 kHz para apoyar la navegación electrónica; y observó que el Grupo había decidido seguir el texto del proyecto de informe de la Reunión Preparatoria de la Conferencia, que apoya una atribución primaria exclusiva al servicio móvil marítimo en la banda 495-505 kHz en las tres regiones y una atribución primaria compartida en la banda 510-525 kHz en la región 2. El Grupo mantuvo un debate a fondo sobre la necesidad de formular una declaración de que debería mantenerse la actual atribución primaria al servicio móvil marítimo en la banda 415-526,5 kHz. Ello tendría por objeto satisfacer la posible necesidad en el futuro de difundir información adicional relacionada con la protección, implantar la navegación electrónica e implantar elementos y procedimientos revisados del SMSSM.

11.15 El Comité encargó a la Secretaría que transmitiera dichos resultados al Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia sobre navegación electrónica que había vuelto a constituir el NAV 56 (véase el párrafo 11.13).

11.16 Asimismo, el Comité refrendó la decisión del Subcomité de ampliar, hasta el 1 de abril de 2011, el plazo para la presentación del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre navegación electrónica al NAV 57.



---

**Proyecto de enmiendas a la resolución A.953(23): "Sistema mundial de radionavegación"**

11.17 El Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el sistema mundial de radionavegación, que enmienda y revoca la resolución A.953(23) y que se recoge en el anexo 16, con objeto de presentarlo a la A 27 para su adopción.

**Proyecto de resolución de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación mínima de seguridad y proyecto de enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS**

11.18 El Comité tomó nota de que el Subcomité había refrendado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación mínima de seguridad y las correspondientes enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS, acordados en el STW 41 (STW 41/16, anexos 5 y 6).

11.19 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 88/11/4 (ITF e IFSMA), en el que se le pide que encargue a los Subcomités STW y NAV que sigan examinando la regla V/14 del Convenio SOLAS con objeto de enmendarla de modo que se prescriba un proceso oficial para la determinación de la dotación de seguridad que realmente tenga carácter obligatorio y sea eficaz.

11.20 Varias delegaciones tomaron la palabra sobre la cuestión. Algunas opinaron que era necesario volver a examinar la regla V/14 del Convenio SOLAS y el proyecto de resolución de la Asamblea para garantizar que se sigue un proceso oficial para la determinación de la dotación de seguridad que realmente tenga carácter obligatorio y sea eficaz. En opinión de la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra, no era necesario proceder a dicho examen, ya que tanto el Subcomité STW como el Subcomité NAV habían examinado las cuestiones exhaustivamente.

11.21 Por consiguiente, el Comité aprobó:

- .1 el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación mínima de seguridad, recogido en el anexo 17, con objeto de presentarlo a la A 27 para su adopción; y
- .2 el correspondiente proyecto de enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 18,

y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con objeto de examinarlo para su adopción en el MSC 90.

**Desplazamiento de la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África**

11.22 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de desplazar 50 millas hacia el sur la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África, atendiendo a la propuesta de Sudáfrica, así como la iniciativa de la Secretaría de transmitir dicho resultado al Subcomité SLF para su examen y la adopción de las medidas oportunas.

**Orientaciones relativas a la evaluación del grado de riesgo**

11.23 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.296: "Orientaciones relativas a la evaluación del grado de riesgo".

**Solicitud de aclaración con respecto a la prescripción de llevar a bordo sistemas de medición de la velocidad en los buques de arqueo bruto igual o superior a 50 000**

11.24 El Comité tomó nota de que en el NAV 56 la IACS había presentado (NAV 56/19/2) tres opciones de aclaración de la necesidad de que las dos funciones prescritas en las dos reglas del Convenio SOLAS, a saber, la regla V/19.2.3.4 (Medición e indicación de la velocidad en el agua) y la regla V/19.2.9.2 (Medición e indicación de la velocidad con respecto al fondo) sean desempeñadas por dispositivos independientes o se combinen en un solo dispositivo que quizá tolere menos las averías. No obstante, como se indicó en el NAV 56, la opinión del Subcomité estaba dividida con respecto a cuál de las tres opciones era la mejor. Las delegaciones que tomaron la palabra al respecto se inclinaron por la opción 1 o por la opción 3, si bien no hubo una mayoría clara para ninguna de las tres opciones propuestas por la IACS.

11.25 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 88/11/1 (IACS), basado en los resultados del NAV 56, en el que se presentan las opciones 1 y 3 del documento NAV 56/19/2 y se solicita el asesoramiento del Comité con respecto a la prescripción de llevar a bordo dispositivos de medición de la velocidad en los buques de arqueo bruto igual o superior a 50 000, y también sobre cuál de las opciones siguientes es la apropiada:

- .1 que ambas reglas se cumplan mediante un solo dispositivo que pueda medir e indicar tanto la velocidad en el agua como la velocidad con respecto al fondo en dirección de proa y de través. Cualquier avería de dicho dispositivo podría anular ambas funciones; y
- .2 que ambas reglas se cumplan mediante dos dispositivos distintos, es decir, un dispositivo de medición e indicación de la velocidad y la distancia que pueda medir la velocidad en el agua, y un dispositivo distinto de medición e indicación de la velocidad y la distancia que pueda medir la velocidad con respecto al fondo en dirección de proa y de través.

11.26 Varias delegaciones tomaron la palabra sobre la cuestión. Hubo una clara mayoría a favor de la opción 2 indicada en el párrafo 4.2 del documento MSC 88/11/1 (véase el párrafo 11.25.2), es decir, que las reglas V/19.2.3.4 y V/19.2.9.2 del Convenio SOLAS se cumplan mediante dos dispositivos distintos de medición de la velocidad y la distancia.

11.27 El Comité decidió que lo mejor sería que el Subcomité NAV se ocupara de la cuestión y, por consiguiente, remitió el documento MSC 88/11/1 al Grupo de trabajo técnico del NAV 57 para su examen, teniendo presente que la decisión resultante podría suponer enmendar las Normas de funcionamiento de los dispositivos medidores e indicadores de la velocidad y la distancia (resolución MSC.96(72)).

**REGLAS PARA LA ZONA DE SERVICIOS DE TRÁFICO MARÍTIMO DEL NORTE DEL CANADÁ**

11.28 El Comité tomó nota de que el 1 de julio de 2010 habían entrado en vigor las reglas para la zona de servicios de tráfico marítimo del norte del Canadá. En dichas reglas se prescribe que ciertos buques se registren con la Guardia Costera del Canadá y le notifiquen la entrada y tránsito en la zona, y el incumplimiento de las reglas puede desembocar en procedimientos penales y la imposición de una severa multa. En el NAV 56, los Estados Unidos y BIMCO manifestaron su preocupación por las graves cuestiones relativas a la coherencia respecto del derecho internacional que suscitan las disposiciones sobre notificación obligatoria para buques y la regulación de buques en tránsito.

11.29 El Comité tomó nota también de que, en el NAV 56, la delegación de los Estados Unidos había señalado a la atención del Subcomité la entrada en vigor de las reglas para la zona. La delegación del Canadá había explicado sus razones para establecer el sistema de notificación obligatoria para buques, y había declarado también que el Canadá tenía intención de presentar a la Organización, en un futuro próximo, los pormenores del sistema de notificación para su reconocimiento y distribución. Por su parte, el observador de BIMCO explicó las preocupaciones de sus miembros desde la perspectiva de un sector mundial. El NAV 56 tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos, el Canadá y BIMCO.

11.30 El Comité tomó nota asimismo de que, el 30 de septiembre de 2010, la Secretaría había recibido los pormenores del sistema canadiense de notificación obligatoria para buques en aguas del norte del Canadá (NORDREG), para su reconocimiento de conformidad con la regla V/11.4 del Convenio SOLAS, y había publicado la correspondiente circular SN.1/Circ.291.

11.31 El Comité examinó el documento MSC 88/11/2 (Estados Unidos e INTERTANKO), en el que se manifiesta preocupación en relación con la seguridad marítima en la zona de servicios de tráfico marítimo del norte del Canadá, recientemente establecida.

11.32 La delegación de los Estados Unidos, al presentar el documento, elogió al Canadá por su deseo de mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente en las aguas árticas frente a su costa, pero indicó que tenía una serie de preocupaciones graves en materia de seguridad marítima con respecto a las recientemente promulgadas prescripciones del sistema canadiense de notificación obligatoria para buques NORDREG y de STM, que se habían adoptado sin remitir la reglamentación a la Organización para su adopción. Tal medida unilateral no se ajustaba a la práctica normal de la OMI y era contraria a la letra y el espíritu del Convenio SOLAS. El sistema NORDREG, según lo entienden los Estados Unidos, impone, para la entrada en el mar territorial y la ZEE reivindicados por el Canadá, la notificación obligatoria de cierta información de los buques afectados, esencialmente todos los buques que no tengan inmunidad soberana. No queda claro, a partir del sistema NORDREG ni de la otra información facilitada por el Canadá, que el sistema cumpla las directrices sobre la capacidad de comunicaciones o los requisitos de formación y de competencia de los operarios que se establecen en las directrices de la Organización o de la AISM para la elaboración e implantación de STM de control. El hecho de que la participación sea obligatoria para los buques que deseen entrar y navegar por la ZEE reivindicada por el Canadá también plantea un problema por lo que respecta a la regla V/12 del Convenio SOLAS. La OMI es el único organismo internacional competente para elaborar directrices y criterios aplicables a las reglas de los sistemas de notificación para buques en el ámbito internacional, y en el Convenio SOLAS no se permite la adopción unilateral de ese tipo de sistema de notificación obligatoria para buques. En la regla V/11.2 del Convenio SOLAS se prescribe que los Gobiernos Contratantes remitan a la Organización las propuestas de adopción de sistemas de notificación para buques. Además, en el Convenio SOLAS se dispone también que los STM de un Gobierno Contratante solo podrán adquirir carácter obligatorio en el mar territorial de dicho Estado. Las reglas V/11 y V/12 del Convenio SOLAS son muy claras a este respecto. En el documento presentado por los Estados Unidos se pedía una declaración del Comité en el sentido de que el sistema NORDREG no se ajustaba a las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS por lo que respecta a los sistemas de notificación obligatoria para buques y a los servicios de tráfico marítimo. En conclusión, los Estados Unidos reiteraron su deseo de colaborar con el Canadá y otros en la Organización con miras a la adopción, por la Organización, de un sistema de notificación obligatoria para buques y de un sistema de STM que propondría el Canadá y que se ajustaran a lo dispuesto en el Convenio SOLAS y en otras directrices de la Organización. Mientras tanto, el Comité quizá desee instar a los Estados Miembros de la OMI a alentar a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a que faciliten de manera voluntaria la información solicitada por el Canadá.

11.33 El Comité examinó el documento MSC 88/11/3 (Canadá), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 88/11/2 en relación con las reglas para la zona de servicios de tráfico marítimo del norte del Canadá (NORDREG).

11.34 La delegación del Canadá declaró que había presentado los pormenores del régimen NORDREG a la OMI para su reconocimiento y distribución (SN.1/Circ.291) y que el sistema NORDREG se ajustaba al derecho internacional, incluidos la CONVEMAR y el Convenio SOLAS, así como a todas las resoluciones pertinentes de la OMI. El sistema NORDREG se promulgó hace 30 años como sistema de notificación voluntaria para buques y el Canadá lo institucionalizó como sistema obligatorio teniendo en cuenta los nuevos y continuos peligros para la navegación con el propósito de prevenir la contaminación en la zona cubierta de hielo del NORDREG y fomentar la seguridad y la eficacia de la navegación. La autorización constituía un requisito esencial para garantizar que los buques que navegan por esas aguas peligrosas lo hacen de manera segura sin poner indebidamente en peligro el frágil medio marino. En el artículo 234 de la CONVEMAR se establece el derecho de los Estados ribereños a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva permitiendo a esos Estados promulgar dichas leyes y reglamentos sin solicitar previamente la aprobación de la OMI, incluso en los casos en que la OMI cuente con reglas conexas. El sistema NORDREG se ajusta también a lo dispuesto en el Convenio SOLAS, dado que en la regla 11.4 del capítulo V del Convenio SOLAS se contempla claramente que no es necesaria la presentación de los sistemas de notificación para buques para su adopción en todos los casos y, además, en la regla V/11.9 se especifica 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". Por lo que respecta a los STM, la limitación de la regla V/12 al mar territorial está matizada por lo dispuesto en la regla V/12.5, en la que se indica 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". La delegación indicó que los derechos y deberes del Canadá en virtud del artículo 234 de la CONVEMAR tenían precedencia sobre las reglas V/11 y V/12, como quedaba claramente establecido en ambas reglas, y que el sistema NORDREG se atenía a las directrices y criterios pertinentes de la OMI para los STM (resolución A.857(20)) y se ajustaba a las recomendaciones y directrices de la AISM. El personal de los STM del sistema NORDREG contaba con la formación y titulación acordes con la recomendación V103 de la AISM: *Standards for Training and Certification of VTS Personnel*. La delegación pidió al Comité que respaldara la iniciativa NORDREG del Canadá. El texto íntegro de la declaración de la delegación del Canadá figura en el anexo 27.

11.35 La delegación de Alemania declaró que compartía las opiniones e inquietudes manifestadas por los Estados Unidos e INTERTANKO con respecto a las reglas para la zona de servicios de tráfico marítimo del norte del Canadá (NORDREG) recientemente promulgadas. Ahora bien, Alemania respaldaba también la intención del Canadá de velar por la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en la zona del Ártico y estimaba que era de suma importancia presentar a la Organización cualesquiera propuestas pertinentes de nuevas medidas de organización del tráfico antes de implantarlas. Alemania hizo hincapié en que la Organización era el único organismo competente para la adopción de medidas de organización del tráfico marítimo, según se indicaba expresamente en el Convenio SOLAS, tales como sistemas de notificación obligatoria para buques y servicios de tráfico marítimo. En opinión de la delegación de Alemania, el establecimiento de sistemas de notificación obligatoria para buques y la introducción de servicios de tráfico marítimo deberían ajustarse a los procedimientos del Convenio SOLAS, las resoluciones pertinentes y las circulares conexas, que funcionan perfectamente y tienen aceptación mundial, no sólo

por razones jurídicas y prácticas, sino también en interés del sector del transporte marítimo, para lograr un conocimiento cabal de los nuevos sistemas propuestos, utilizando los conocimientos especializados del Grupo de trabajo sobre las medidas de organización del tráfico marítimo del Subcomité NAV. Así pues, Alemania invitó al Canadá a que presentara las propuestas pertinentes a la Organización para su examen y adopción.

11.36 La delegación de Singapur, al respaldar la intención del Canadá de defender la seguridad de la navegación y proteger el medio marino en la región del Ártico, reconoció también la necesidad e importancia de que toda medida propuesta se ajuste al derecho internacional, incluida la CONVEMAR, y cumpla las reglas y directrices adoptadas por la OMI. La delegación manifestó que en su opinión los Gobiernos Miembros deberían, como mejor práctica, seguir las directrices de la OMI sobre la preparación, y presentación para su adopción, de propuestas relativas a sistemas de notificación para buques, y alentó al Canadá a que hiciera lo mismo. La delegación también declaró que era importante garantizar que las medidas adoptadas no comprometían la libertad de la navegación y que no estaba claro de qué modo la prescripción de autorización propuesta en el sistema NORDREG "respetará debidamente la navegación", como se contempla en la CONVEMAR. El texto íntegro de la declaración de la delegación de Singapur figura en el anexo 28.

11.37 El Comité mantuvo un extenso debate y varias delegaciones tomaron la palabra sobre la cuestión. En opinión de algunas delegaciones, para la adopción de sistemas de notificación obligatoria para buques y el establecimiento de servicios de tráfico marítimo (STM) debían seguirse los procedimientos ampliamente aceptados del Convenio SOLAS, incluidas las directrices conexas. Otras delegaciones opinaron que la cuestión era mucho más amplia y no estaba dentro del ámbito de competencia del Subcomité NAV, ni del Comité, ni incluso de la propia Organización.

11.38 La delegación de los Estados Unidos declaró que había escuchado atentamente las intervenciones realizadas y opinaba que la mayoría de las que tomaron la palabra se había mostrado a favor de la postura expuesta en el documento MSC 88/11/2, a saber, que el sistema NORDREG canadiense no se había establecido de conformidad con las prescripciones aplicables de la OMI para el establecimiento de sistemas de notificación obligatoria para buques y servicios de tráfico marítimo. Con respecto al reconocimiento y distribución del sistema NORDREG del Canadá mediante la circular SN.1/Circ. 291, los Estados Unidos entendían que el reconocimiento, según se contempla en la regla V/11.4 del Convenio SOLAS, no constituía una evaluación por la Organización de la legitimidad del sistema o la validez de su base jurídica. Esto era aún más así dado que el Comité había decidido que la cuestión no estaba dentro del ámbito de competencia del Subcomité NAV ni del Comité.

11.39 El Presidente, al resumir el debate, declaró lo siguiente:

- .1 se habían presentado dos documentos pertinentes que recogían los elementos fundamentales de las cuestiones;
- .2 en los documentos se habían resaltado las deliberaciones bilaterales "en curso";
- .3 en esencia, se trataba de una cuestión jurídica y, aunque se agradecían las propuestas de que se remitiera al Subcomité NAV, la cuestión no estaba dentro del ámbito de competencia del Subcomité NAV ni del Comité;

- .4 existían directrices sobre la adopción de sistemas de notificación obligatoria para buques y el establecimiento de servicios de tráfico marítimo (STM) y se alentaba a los Estados a que se ajustaran a esas directrices; y
- .5 la mayoría de las delegaciones había manifestado su agradecimiento al Canadá por sus esfuerzos, si bien algunas manifestaron que el Canadá debía haber presentado su propuesta a la Organización.

#### **RADIOAVISOS NÁUTICOS RELATIVOS A OPERACIONES QUE PONEN EN PELIGRO LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

11.40 La delegación de Argentina hizo una declaración en relación con los radioavisos náuticos relativos a operaciones que ponen en peligro la seguridad de la navegación. El texto íntegro de la declaración figura en el anexo 29.

11.41 La delegación del Reino Unido hizo una declaración en respuesta a la declaración de la delegación de Argentina y con observaciones sobre la misma. El texto íntegro de la declaración figura en el anexo 30.

11.42 Las delegaciones de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de) respaldaron la declaración de la delegación de Argentina, en particular por lo que respecta a la necesidad de cumplir las prescripciones de la resolución A.706(17), enmendada, y de las circulares MSC/Circ.893 y MSC.1/Circ.1225.

11.43 El Comité, tras tomar nota de las declaraciones de Argentina y del Reino Unido, así como de las observaciones de otras delegaciones, instó a los Estados Miembros a que siguieran cumpliendo las prescripciones de la resolución A.706(17), enmendada, sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos, y las recomendaciones conexas de las circulares MSC/Circ.893 y MSC.1/Circ.1225, sobre los Radioavisos náuticos relativos a operaciones que ponen en peligro la seguridad de la navegación.

## **12 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES**

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

12.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (MSC 88/12) derivadas del 15º periodo de sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (DSC 15/18), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Prolongación de la próxima reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción**

12.2 Tras examinar la solicitud de prolongar tres días la 15ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, a fin de ultimar la labor relacionada con el capítulo 7 del Código IMDG de modo que pueda incluirse en el proyecto de texto de la enmienda 36-12 a tiempo para su examen por el DSC 16, el Comité aceptó la prolongación solicitada (véase también el párrafo 23.58.1).

## **Transporte de finos de mineral de hierro**

12.3 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de publicar la circular DSC.1/Circ.63: "Transporte de finos de mineral de hierro que pueden licuarse".

12.4 En este contexto, el Comité tomó nota de la información facilitada por el observador de INTERCARGO con respecto al reciente hundimiento de dos graneleros, que originó una pérdida de 33 vidas en total en tan solo 12 días, y de la inquietud de dicha asociación con respecto a los peligros y riesgos derivados de las cargas que pueden licuarse. En particular, el observador señaló que algunos fletadores y capitanes se habían visto sometidos a una gran presión para aceptar declaraciones e informes de pruebas de un expedidor sin dar la oportunidad a inspectores independientes de verificar la documentación y los procesos de prueba.

12.5 En respuesta a las inquietudes manifestadas por INTERCARGO, la delegación de la India informó al Comité de las medidas que había adoptado para prevenir accidentes de ese tipo, de las que informaba en el documento MSC 87/INF.13 (India), y manifestó su compromiso de seguir colaborando con todas las partes interesadas para garantizar la seguridad de las operaciones de carga de los buques que hagan escala en los puertos de la India. En este contexto, la India invitó a las delegaciones a que facilitaran información sobre transgresiones concretas de expedidores, autoridades portuarias y/o otras partes interesadas, a fin de que la Administración de la India pueda adoptar nuevas medidas.

12.6 Tras apoyar la postura de INTERCARGO con respecto a las cargas que pueden licuarse, la delegación de las Islas Marshall expresó su inquietud con respecto a la verificación independiente de documentación y propuso que los transportistas de tales cargas adoptaran las disposiciones necesarias para que el capitán de un buque pueda recibir, antes de embarcar la carga, una verificación independiente de los resultados de las pruebas en la que se expliquen los posibles peligros y riesgos derivados del transporte de la carga, para poder tomar las medidas oportunas.

12.7 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran la información pertinente al Subcomité DSC para su examen y la adopción de las medidas necesarias en el marco del resultado previsto titulado "Informes y análisis de siniestros y sucesos".

## **Enmiendas al Código IMSBC**

12.8 El Comité tomó nota de que se había ultimado el proyecto de enmiendas 01-11 al Código IMSBC y de que el Secretario General lo había distribuido de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS (circular N° 3112), con objeto de examinarlo para su adopción en el MSC 89.

## **Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera**

12.9 Tras observar que se había invitado al Subcomité SLF a que examinara la necesidad de revisar las prescripciones relativas a las líneas de carga para el transporte de madera recogidas en el Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, así como los problemas relacionados con la estabilidad excesiva de los buques que transportan cubertadas de madera, cuando elabore los criterios de estabilidad sin avería de nueva generación, una vez ultimada la labor de revisión del Código de prácticas de seguridad para los buques que transporten cubertadas de madera (DSC 15/18,

anexo 4), el Comité encargó al SLF 53 que examinara las cuestiones antedichas y le asesorara en el MSC 89 sobre la necesidad de adoptar medidas correspondientes.

### **Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte**

12.10 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que debería ser la Organización quien coordine futuras revisiones de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte y de que se debería invitar a las Secretarías de la OMI, la OIT y la CEPE-Naciones Unidas a que trabajen conjuntamente en la cuestión y asesoren al DSC 16 en consecuencia.

12.11 En este contexto, el Comité tomó nota de que, después del DSC 15, la Secretaría había colaborado estrechamente con las Secretarías de la OIT y CEPE-Naciones Unidas y, en particular, de que:

- .1 las Secretarías de la OMI y la OIT habían acordado una serie de medidas de seguimiento, producto de los resultados del DSC 15, para ultimar la labor de revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte en la primera oportunidad que se presente; y
- .2 el 4 y 5 de octubre de 2010, un representante de la Secretaría de la OMI participó en el Grupo de trabajo de CEPE-Naciones Unidas sobre transporte intermodal y logística (WP.24) y, en este contexto, el Grupo de trabajo 24 había acordado adoptar un enfoque integrado para la revisión y actualización de dichas Directrices, que se llevará a cabo en estrecha colaboración con los grupos interesados del sector, teniendo en cuenta las necesidades de todos los modos de transporte y las operaciones de manipulación en puerto y de transbordo entre buques que forman parte de los sistemas modernos de transporte de puerta a puerta.

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

12.12 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado su labor relativa al proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, para su aprobación por el MSC 89, y de que había remitido el proyecto de Recomendaciones revisada al STW 42, BLG 15 y FP 55, a fin de que estos pudieran formular sus observaciones, atendiendo a las instrucciones del MSC 87. En este contexto, el Comité tomó nota asimismo de la opinión del Subcomité de que las cuestiones relativas a la entrada en los tanques de carga de los buques tanque que utilizan gas nitrógeno como agente inertizador deberían incluirse en unas orientaciones independientes y de que, teniendo en cuenta que tales orientaciones entrarían en el ámbito de competencia del Subcomité BLG, se había invitado al BLG 15 a que, utilizando el documento FP 54/17/1 como base, examinara la opinión antedicha y asesorara al MSC 89 en consecuencia (DSC 15/18, párrafos 10.7 y 10.8).

### **RECHAZO DE REMESAS DE MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG**

12.13 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 88/INF.16 (Secretaría) sobre las medidas adoptadas por el OIEA por lo que respecta al rechazo de remesas de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG.



## 13 FORMACIÓN Y GUARDIA

### INFORME DEL 41º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

13.1 El Comité, tras recordar que el MSC 87 ya había aprobado el informe en general y examinado las medidas cuya adopción le había pedido el Subcomité, excepto las relacionadas con el punto 8 del orden del día del STW 41 (Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad) (STW 41/1), en espera de su examen por el NAV 56, adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

#### **Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad**

13.2 El Comité recordó que dicha cuestión se había examinado en el marco del punto 11 del orden del día (Seguridad de la navegación) (véanse los párrafos 11.18 a 11.21).

### INFORME DE LA CONFERENCIA DE 2010 DE LAS PARTES EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978

13.3 El Comité tomó nota (MSC 88/2/4) de que la Conferencia de 2010 de las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, se había celebrado en Manila (Filipinas) del 21 al 25 de junio de 2010 y había elegido al Sr. N.F. Ferrer (Filipinas), Presidente de la Conferencia, al Sr. Peter Brady (Jamaica), Presidente de la Comisión Plenaria, a la Sra. M. Medina (Estados Unidos), Presidenta de la Comisión de Redacción, y al Sr. L. Chichinadze (Georgia), Presidente de la Comisión de Verificación de Poderes.

13.4 El Comité tomó nota también de que la Conferencia había adoptado por unanimidad las Enmiendas de Manila al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación).

13.5 El Comité tomó nota asimismo de que la Conferencia también había adoptado las siguientes resoluciones conexas:

- .1 Resolución 3: Agradecimiento al Gobierno anfitrión;
- .2 Resolución 4: Disposiciones transitorias e implantación temprana;
- .3 Resolución 5: Verificación de los títulos de competencia y refrendos;
- .4 Resolución 6: Normas de formación y titulación y niveles de dotación de los buques;
- .5 Resolución 7: Fomento de los conocimientos técnicos, los conocimientos prácticos y la profesionalidad de la gente de mar;
- .6 Resolución 8: Elaboración de directrices para implantar las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar;
- .7 Resolución 9: Revisión de los cursos modelo existentes publicados por la Organización Marítima Internacional y elaboración de nuevos cursos modelo;

- .8 Resolución 10: Fomento de la cooperación técnica;
- .9 Resolución 11: Medidas para asegurar la competencia de los capitanes y oficiales de los buques que naveguen en aguas polares;
- .10 Resolución 12: Captación de nuevos marinos y retención de la gente de mar en la profesión de marino;
- .11 Resolución 13: Alojamiento para alumnos;
- .12 Resolución 14: Fomento de la participación de la mujer en el sector marítimo;
- .13 Resolución 15: Enmiendas y exámenes futuros del Convenio y el Código de Formación;
- .14 Resolución 16: Contribución de la Organización Internacional del Trabajo;
- .15 Resolución 17: Papel de la Universidad Marítima Mundial, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI y la Academia Marítima Internacional de Seguridad, Protección y Medio Ambiente en la promoción de unas normas marítimas mejoradas;
- .16 Resolución 18: Año de la Gente de Mar; y
- .17 Resolución 19: Día de la Gente de Mar.

13.6 El Comité tomó nota además de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) vii) del Convenio, las enmiendas adoptadas por la Conferencia se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2011, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Convenio, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representan como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas de registro, hayan notificado al Secretario General que rechazan las enmiendas. Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) ix) del Convenio, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2012, tras considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011.

13.7 El Comité acordó que las medidas que deben adoptarse como consecuencia de las decisiones de la Conferencia, que figuran en el documento MSC 88/23, se examinarían en el marco del punto 23 del orden del día.

#### **PREPARACIÓN DE INFORMES DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN**

##### **Informe del Secretario General para el Comité**

13.8 En la presentación de su informe (MSC 88/WP.2), el Secretario General informó al Comité de que, al preparar el informe prescrito en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.796/Rev.1, el informe consta de lo siguiente:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;

- 
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos;
  - .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo; y
  - .4 una indicación de los aspectos que no son aplicables al Gobierno interesado.

13.9 A continuación, se invitó al Comité a que examinara el informe adjunto al documento MSC 88/WP.2 a fin de confirmar si la información facilitada por el Gobierno interesado demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

13.10 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó examinar el informe a fin de:

- .1 determinar el alcance de la información evaluada por los paneles a partir del informe del Secretario General;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiera aclaración;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadros comparativos a fin de verificar que se ajusta al informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por los Gobiernos interesados.

13.11 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada respecto de las Partes en el Convenio de Formación incluidas en el informe del Secretario General, y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.1163/Rev.5 como correspondiera, y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.6.

#### **INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE CONFORMIDAD CON LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN**

13.12 En la presentación de su informe (MSC 88/WP.2/Add.1), el Secretario General informó al Comité de que, al preparar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.997, cada informe comprendía lo siguiente:

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

13.13 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 88/WP.2/Add.1 a fin de confirmar si la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/8 del Convenio de Formación, demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

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

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

13.15 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada respecto de 10 Partes en el Convenio de Formación y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.1164/Rev.7 como correspondiera y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.8.

#### **APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES**

13.16 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por el Gobierno de Pakistán (MSC 88/13/1) y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.797/Rev.19 como correspondiera y que distribuyera la circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.20.

### **14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS**

#### **NOVEDADES RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

##### **Generalidades**

14.1 El Comité tomó nota de la información sobre los resultados del TC 60 (MSC 88/2) y sobre los avances en cuanto a las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad, la protección y la facilitación del tráfico marítimo llevadas a cabo en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2010-2011 (MSC 88/14).

##### **Informe bienal sobre el PICT para 2008-2009**

14.2 El Comité tomó nota de que el TC 60 había examinado el informe bienal sobre el PICT correspondiente a 2008-2009 (TC 60/3 y TC 60/3/Add.1), en el que se resumían las actividades y los resultados del programa durante el bienio. Los resultados incluían 86 misiones de asesoramiento, la mayoría de ellas de seguridad marítima, y 161 actividades de formación, como cursos, seminarios y cursillos impartidos a nivel nacional, regional y mundial, que abarcaban una amplia gama de temas. La última cifra refleja la importancia

asignada a la formación y a la creación de capacidad dentro del PICT, a través del cual se formó a 4 642 participantes de todo el mundo en el bienio 2008-2009. Asimismo, 1 184 funcionarios marítimos habían asistido a actividades destinadas a desarrollar y armonizar estrategias regionales sobre cuestiones marítimas de carácter técnico.

### **Informe sobre el estado de las actividades de cooperación técnica**

14.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 88/14) sobre las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad marítima y la facilitación del tráfico marítimo implantadas entre enero y septiembre de 2010, así como las previstas para el resto de 2010 y 2011 en el marco del PICT correspondiente al bienio 2010-2011.

### **Establecimiento de centros de búsqueda y salvamento marítimos en la región de África**

14.4 El Comité tomó nota de que, durante el periodo objeto de examen, la Secretaría había continuado coordinando y gestionando el programa a través del PICT; en particular, se había hecho hincapié en el establecimiento de centros de salvamento marítimo en la región de África a fin de implantar las disposiciones de la Conferencia de Florencia de 2000 sobre SAR y el SMSSM. El Comité tomó nota también de que había concluido el establecimiento de dos RMRCC en África oriental y meridional, así como el de seis subcentros que abarcan las Comoras, Madagascar, Mozambique, Namibia, la República Unida de Tanzania y Seychelles, y de que todos ellos estaban en funcionamiento. En África occidental y central se habían inaugurado y estaban en funcionamiento dos MRCC en Liberia y Nigeria, y tres MRSC en Côte d'Ivoire, Ghana y Togo; y de que estaban equipándose cuatro MRSC en Benin, Gambia, Mauritania y Sierra Leona.

14.5 La delegación de Marruecos informó al Comité de que se estaba avanzando con respecto al establecimiento del centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC) de Rabat, tal como se había acordado en la Conferencia de Florencia de 2000, y expresó su agradecimiento a la Secretaría de la OMI por el apoyo y la asistencia prestados a este respecto.

14.6 Varias delegaciones, reconociendo la importancia del PICT para la implantación mundial de los instrumentos de la OMI, expresaron su agradecimiento al Secretario General, a la Secretaría y, en particular, a los Directores de las Divisiones de Seguridad Marítima y de Cooperación Técnica por sus iniciativas y apoyo para la prestación de asistencia técnica a los países en desarrollo en varios ámbitos relacionados con la seguridad y protección marítimas, en particular en el establecimiento de instalaciones de búsqueda y salvamento en la costa africana.

14.7 El Comité expresó su agradecimiento al Gobierno de Alemania por proporcionar fondos para el establecimiento de los MRSC de Ghana y Sierra Leona, e instó a los Gobiernos y al sector a que contribuyeran al programa de cooperación técnica de la Organización con donaciones especiales para el Fondo SAR a fin de poder concluir este proyecto a tiempo.

### **PRIORIDADES TEMÁTICAS PARA EL PICT DE 2012-2013**

14.8 El Comité recordó que el MSC 85 había llegado a un acuerdo sobre las prioridades temáticas relacionadas con la seguridad y la protección marítimas, que se incorporaron posteriormente al PICT de 2010-2011. También tomó nota de que se preveía que el TC 61 aprobara el PICT correspondiente al bienio 2012-2013, que se elaborará a partir de una

evaluación de las necesidades de los beneficiarios, el Plan de acción de alto nivel de la Organización aprobado, los intereses de los países en desarrollo y las prioridades temáticas aprobadas por los comités técnicos.

14.9 Al examinar el documento MSC 88/14/Add.1 (Secretaría) sobre las prioridades temáticas para el PICT correspondiente a 2012-2013, el Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1018(26): "Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI" y había pedido al Secretario General que adoptara toda medida que fuera necesaria para ayudar a alcanzar los objetivos y, en particular, que adoptara medidas en el marco del PICT de la Organización para que los Miembros que necesiten tal ayuda puedan cumplir sus obligaciones en virtud del Plan y crear capacidad para hacer frente a las necesidades conexas.

14.10 El Comité también recordó que el MSC 84 había aprobado la resolución MSC.262(84): "Enmiendas al Código IMDG", que entró en vigor el 1 de enero de 2010 y que requiere formación obligatoria para el personal de tierra que participa en el transporte de mercancías peligrosas. Recordando, además, que el MSC 85 había adoptado también la resolución MSC.268(85): "Adopción del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC)", que entrará en vigor el 1 de enero de 2011 de conformidad con las disposiciones del Convenio SOLAS, el Comité acordó incorporar una prioridad temática sobre el apoyo a las Administraciones marítimas para que refuercen la creación de capacidad a fin de cumplir las prescripciones del Código IMDG y el Código IMSBC.

14.11 El Comité tomó nota de que la reciente Conferencia sobre el Convenio de Formación, celebrada en Manila del 21 al 25 de junio de 2010, había adoptado enmiendas al Convenio y al Código de Formación de 1978 (véase el párrafo 13.4). Asimismo, tomó nota de que la Conferencia de Manila, reconociendo mediante la resolución 7 (Fomento de la cooperación técnica) que, en algunos casos, podía disponerse de medios limitados para impartir los programas de formación especializada y para adquirir la experiencia requerida, especialmente en países en desarrollo, había invitado a la Organización a que intensificara sus esfuerzos para proporcionar a los Estados la asistencia que requieran y previera lo necesario a tal efecto en el marco del programa de cooperación técnica. En este contexto, el Comité acordó enmendar el párrafo 1 de las prioridades temáticas actuales para reflejar los resultados de la Conferencia de Manila.

14.12 A continuación, el Comité aprobó las prioridades temáticas para el PICT correspondiente al bienio 2012-2013, que figuran en el anexo 19.

#### **PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI**

14.13 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre el programa de cursos modelo de la OMI, recogida en el documento MSC 88/14/1 (Secretaría), en particular de que se habían traducido al francés 35 cursos modelo y al español 38, y que, de esos cursos modelo traducidos, se habían publicado 32 en francés y 35 en español. El Comité pidió a la Secretaría que continuara su seguimiento e informara al MSC 89 de las novedades relacionadas con el proyecto.

### **15 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS**

15.1 El Comité recordó que el MSC 87 había solicitado al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, realizara una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad utilizando la lista de comprobaciones para la evaluación de la necesidad de creación de capacidad que figura en el apéndice 2 del anexo 2 del proyecto de Directrices revisadas sobre organización y método

de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares (Directrices de los Comités) (MSC 87/23, enmendado), por lo que respecta a los resultados aprobados en el periodo de sesiones relativos a instrumentos de obligado cumplimiento, para su examen en el presente periodo de sesiones.

15.2 El Comité examinó el documento MSC 88/15, presentado por su Vicepresidente de conformidad con la solicitud del MSC 87, en el que figura una lista de documentos de fondo examinados en la evaluación y la evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad de los resultados no previstos aprobados por el MSC 87.

15.3 Tras los pertinentes debates, el Comité acordó que no era necesario constituir el Grupo especial de análisis de necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) en el actual periodo de sesiones y pidió al Vicepresidente que hiciera un seguimiento de los avances relacionados con los resultados no previstos evaluados y presentara otra evaluación tras la aprobación, en caso de que algunos de esos resultados no previstos desembocara en la elaboración de instrumentos de obligado cumplimiento.

15.4 El Comité examinó también el documento MSC 88/15/1 (Sudáfrica), en el que se indicaba que la evaluación preliminar (MSC 88/15) también debería haber incluido una evaluación de los nuevos instrumentos de obligado cumplimiento aprobados y/o adoptados en el MSC 87, que figuran en los párrafos 3.47 a 3.58 del documento MSC 87/26. Sudáfrica opina que esto se debe a la falta de claridad de determinadas disposiciones de los Procedimientos para evaluar las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad (anexo 2 del proyecto de Directrices revisadas de los Comités, véase también el anexo 1 del documento MSC 88/22), y propone que:

- .1 la aplicación y el significado de las palabras "... al aprobar" (párrafo 3.2.1 de los Procedimientos) sean los mismos que "... al aprobar y/o adoptar";
- .2 se entienda que la palabra "resultado" (véase el párrafo 15.1 *supra*) lleva implícita una referencia a cualquier instrumento de obligado cumplimiento y/o enmienda aprobados y/o adoptados en un periodo de sesiones concreto del Comité o de los subcomités; y
- .3 si las propuestas anteriores son aceptables, el Comité pida al Vicepresidente que lleve a cabo una evaluación de todos los resultados obligatorios aprobados y/o adoptados por el MSC 87 y de los que apruebe y/o adopte el MSC 88, para su examen por el MSC 89.

15.5 La delegación de los Países Bajos, apoyada por algunas delegaciones, manifestó la opinión de que los recientemente introducidos Procedimientos para evaluar las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad al elaborar instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmendar los existentes, que se adjuntan a las Directrices de los Comités, eran un instrumento valioso y acertado y que el concepto "de principio a fin", mencionado en la resolución A.998(25), implica un proceso para determinar las necesidades de creación de capacidad y asistencia técnica que comenzaría tan pronto como el Comité aceptara un resultado no previsto y concluiría cuando se implantasen las medidas nuevas. Dicho proceso paralelo, iniciado al aceptarse un resultado no previsto, mejoraría la correcta y oportuna implantación de las medidas nuevas. La delegación opinaba que el mismo proceso, o parte de ese proceso, no debería aplicarse retroactivamente a las medidas iniciadas antes de la introducción de estos nuevos Procedimientos, y que ya existían otros sistemas eficaces, como la prestación de asistencia, a través del PICT, a los países menos desarrollados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo para responder a sus necesidades específicas relacionadas con la implantación de los instrumentos nuevos. La

delegación declaró además que, aunque comprendía la cuestión planteada por Sudáfrica, dado que el texto actual de los Procedimientos podía ser objeto de interpretaciones diferentes, la correcta interpretación podía encontrarse en el diagrama del proceso adjunto a los Procedimientos.

15.6 Tras los pertinentes debates, el Comité acordó mantener los Procedimientos para evaluar las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad, adjuntos a las Directrices de los Comités, en su formato actual y como mecanismo de introducción gradual, en consonancia con la propuesta de Sudáfrica, y solicitó al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, presentara al MSC 89 una evaluación preliminar y, de ser pertinente, un proyecto de evaluación posterior de los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el MSC 87 y en el presente periodo de sesiones, junto con una evaluación preliminar de los resultados no previstos relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el actual periodo de sesiones.

## **16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO**

### **Directrices revisadas de los Comités**

16.1 INTERTANKO e ITF (MSC 88/16), tras examinar el proyecto de Directrices revisadas de los Comités (MSC 87/23), propusieron que se incluya texto sobre los principios relativos al factor humano en dicho proyecto de Directrices revisadas.

16.2 Tras un breve debate, el Comité acordó encargar al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que elaborara la correspondiente enmienda al proyecto de Directrices revisadas de los Comités y asesorara oportunamente al Comité como correspondiera.

### **Guía relativa al comportamiento humano en el sector del transporte marítimo – Creación de una "cultura de justicia"**

16.3 El Reino Unido (MSC 88/16/1) facilitó información y presentó conclusiones sobre las importantes ventajas para la seguridad y los negocios que podrán obtenerse de la creación de una "cultura de justicia" de eficacia real, y de su integración plena en el sector marítimo, a partir de un programa de investigaciones sobre el factor humano encargado por el Reino Unido y publicado con el título *The Human Element – A guide to human behaviour in the shipping industry*, y recomendó que la Organización adoptara medidas para elaborar directrices sobre una "cultura de justicia" y fomentara su adopción por el sector del transporte marítimo.

16.4 En el debate mantenido a continuación se manifestaron, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 el Grupo de trabajo debería volver a examinar las conclusiones del estudio con objeto de explorar el modo de seguir elaborando el concepto de "cultura de justicia";
- .2 la elaboración de más reglas no era siempre la solución para una "cultura de justicia" y era necesario proceder con cautela al apartarse del análisis de las causas subyacentes;
- .3 existían ya buenos ejemplos elaborados en el sector para incorporar una "cultura de justicia" eficaz y no eran necesarias más directrices; sin embargo, el Grupo podía examinar el modo y los medios por los que los Estados Miembros podrían adoptar una "cultura de justicia";



- .4 en algunos de los aspectos de la responsabilidad legal, indicados en el párrafo 23 del documento MSC 88/16/1, no se tenían en cuenta los esfuerzos de buena fe de muchos países para ejercer su soberanía en caso de infracciones de sus leyes nacionales, y de hacerlo cumpliendo plenamente todos los derechos reconocidos de las personas y de acuerdo con un proceso adecuado;
- .5 la Organización ya había elaborado en 2008 Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes (MSC-MEPC.7/Circ.7), en las que se incluía una referencia a la "cultura de justicia"; y
- .6 el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y otros instrumentos de la OIT ya incluían cuestiones de seguridad y salud, y la OIT estaba actualmente elaborando directrices sobre la seguridad y la salud en el trabajo marítimo. Las Secretarías de la OMI y la OIT deberían colaborar estrechamente en la elaboración de estas directrices propuestas, que podrían llevar posiblemente a una "cultura de justicia".

16.5 Tras un breve debate, el Comité encargó al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que examinara el documento MSC 88/16/1 a fondo y asesorara al Comité sobre el modo de proceder con la cuestión.

#### **Directrices para el examen médico de la gente de mar y el contenido de los botiquines de los buques**

16.6 El Comité tomó nota (MSC 88/16/2) de que la 1ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre las directrices para el examen médico de la gente de mar y el contenido de los botiquines de los buques había tenido lugar del 4 al 7 de octubre de 2010 en Ginebra. El Grupo había examinado la propuesta de revisión de las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, elaboradas por la OIT, y había acordado que la labor debía proseguir en el lapso interperiodos mediante un proceso de consulta con los Gobiernos Miembros participantes y representantes de la gente de mar y de los armadores, y que el resultado debía presentarse en la próxima reunión del Grupo con objeto de examinarlo para su ultimación. Por consiguiente, el Grupo había invitado al Comité, a reserva de que el Consejo de Administración de la OIT sancionara esta decisión, a que aprobara la celebración de una segunda reunión del Grupo probablemente durante el último trimestre de 2011. En este contexto, el Grupo había tomado nota con preocupación de que la OMS, que tenía los conocimientos médicos especializados necesarios, no participaría en la elaboración y adopción de estas directrices, excepto para colaborar como asesor, cuando se le solicitase. Asimismo, el Grupo también tomó nota con preocupación de que la OMS había publicado una adición a la Guía médica internacional de a bordo, sin haber consultado antes a la OMI ni a la OIT, teniendo en cuenta que dicha Guía se había revisado y publicado como fruto de la colaboración mantenida entre la OIT, la OMI y la OMS.

16.7 El Presidente del mencionado Grupo especial de trabajo OMI/OIT presentó más información sobre los resultados de la 1ª reunión del Grupo y dio más explicaciones sobre las preocupaciones planteadas en dicha reunión, y que la Secretaría, en colaboración con la OIT, debería ponerse en contacto con la OMS para solicitar su colaboración en todas las cuestiones relacionadas con la salud de la gente de mar, ya que los conocimientos especializados de los tres organismos eran necesarios para garantizar la seguridad, la salud y el bienestar de la gente de mar.

16.8 El observador de la OIT proporcionó información actualizada al Comité sobre los resultados de sus deliberaciones con la OMS en relación con la publicación de la adición a la Guía médica internacional de a bordo. En este contexto, la OMS había acordado considerar la posibilidad de examinar una revisión de la adición, si se presentaba en el formato prescrito por la OMS.

16.9 Tras un breve debate, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 volver a constituir el Grupo especial de trabajo OMI/OIT sobre las directrices para el examen médico de la gente de mar y el contenido del botiquín de los buques, en el último trimestre de 2011, a reserva de que el Consejo de Administración de la OIT esté también de acuerdo; y
- .2 pedir a la Secretaría que, en colaboración con la OIT, se ponga en contacto con la OMS para obtener su colaboración en todas las cuestiones relacionadas con la salud de la gente de mar, ya que los conocimientos especializados de los tres organismos eran necesarios para garantizar la seguridad, la salud y el bienestar de la gente de mar (véase también el párrafo 23.42).

### **Inauguración del Centro internacional de los derechos de la gente de mar**

16.10 El Comité tomó nota con satisfacción (MSC 88/INF.11) de la inauguración del Centro internacional de los derechos de la gente de mar, un foro independiente que tiene como objetivo promover los intereses de la gente de mar, y del ámbito previsto de las labores del Centro.

### **Otras cuestiones**

16.11 La delegación de los Países Bajos manifestó que, en su opinión, el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano había llevado a cabo, en los últimos 20 años, una cantidad de trabajo considerable en relación con el factor humano. Sus logros habían permitido centrarse gradualmente en el establecimiento de una cultura de la seguridad en el sector del transporte marítimo. En este contexto, había observado que la gestión de todos los aspectos de la seguridad era fundamental para garantizar la seguridad, en vez de recurrir únicamente a la implantación de los instrumentos, y que la educación y la formación eran elementos indispensables para lograr una mayor toma de conciencia en la creación de dicha cultura de la seguridad. La delegación también resaltó que la carga de trabajo de ambos Comités seguía siendo muy pesada y que la celebración de una reunión ordinaria del Grupo mixto de trabajo sería incluso más difícil dada la búsqueda constante del Consejo de posibles mejoras de eficiencia y economías que pudieran derivarse del programa de reuniones de la OMI. Ya que la estrategia de la Organización para abordar el factor humano había sido aprobada por ambos Comités, incumbiría ahora a los distintos subcomités tener en cuenta esa estrategia en su labor. En opinión de la delegación, el tema general del factor humano podría muy bien incluirse en el ámbito de responsabilidad del Subcomité STW, de modo que los expertos en el factor humano podrían participar regularmente en las reuniones y asesorar a los Comités en consecuencia. A tal fin, la delegación informó al Comité de su intención de presentar propuestas sobre esa cuestión en las próximas reuniones del MSC y el MEPC en 2011 e invitó a que los otros Estados Miembros presentaran observaciones y contribuciones al respecto.

## Constitución de un grupo de trabajo

16.12 El Comité constituyó el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar el documento MSC 88/16 y elaborar las correspondientes enmiendas al proyecto de Directrices revisadas de los Comités para incorporar los principios relativos al factor humano, y asesorar al Comité como corresponda; y
- .2 examinar el documento MSC 88/16/1, los resultados y conclusiones de la investigación del Reino Unido sobre su "cultura de justicia" y las recomendaciones formuladas en la misma, y asesorar al Comité sobre el modo de proceder con la cuestión.

## Informe del Grupo de trabajo

16.13 El Comité, tras examinar el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC (MSC 88/WP.5), lo aprobó en general y adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

### ***Directrices revisadas de los Comités***

16.14 El Comité aprobó las enmiendas al proyecto de Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares, preparadas por el Grupo (MSC 88/WP.5, anexo), que tienen por objeto incorporar los principios relativos al factor humano, a reserva de la decisión del MEPC 62 en el mismo sentido (véase el párrafo 22.9).

### ***Guía relativa al comportamiento humano en el sector del transporte marítimo – Creación de una "cultura de justicia"***

16.15 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la "cultura de justicia" e invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presenten al MSC 89 propuestas relativas a:

- .1 la determinación de los instrumentos actuales de la OMI en los que podría aplicarse el concepto de "cultura de justicia"; y
- .2 las medidas que podría ser necesario adoptar para incorporar una "cultura de justicia", según proceda.

## 17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

### **Generalidades**

17.1 El Comité recordó (MSC 88/17) que el MSC 87, tras volver a constituir el Grupo de expertos en EFS para examinar los estudios de EFS de los buques cruceristas, buques de pasaje de transbordo rodado, buques para el transporte de gas natural licuado (GNL), buques portacontenedores y el transporte de mercancías peligrosas en buques portacontenedores sin tapas de escotilla, efectuados por SAFEDOR y presentados por Dinamarca, y examinar su informe (MSC 87/WP.7), había adoptado las medidas siguientes:

- .1 tomó nota del acuerdo del Grupo en cuanto a que el estudio de EFS del transporte de mercancías peligrosas en las bodegas de buques portacontenedores sin tapas de escotilla se ajustaba a las Directrices relativas a la EFS;
- .2 decidió que, de ser necesario, los Gobiernos Miembros deberían volver a investigar y proponer las recomendaciones definitivas formuladas en los estudios de EFS al Comité o a los subcomités pertinentes;
- .3 como recomendación general derivada del examen de los estudios de EFS realizados por SAFEDOR, alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que realizaran estudios específicos de EFS con objeto de mejorar las reglas relativas a la seguridad marítima y la protección del medio marino;
- .4 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS) y le encargó que elaborara proyectos de revisión de las Directrices relativas a la EFS y de la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, para su presentación al MSC 89; y
- .5 ultimó el examen de todos los estudios de EFS presentados al Comité.

### **Disposiciones futuras para el Grupo de expertos en EFS**

17.2 El Comité, teniendo en cuenta el documento MSC 88/17/1 (Secretaría), relativo a las disposiciones futuras para el Grupo de expertos en EFS, acordó, en principio, que el Grupo de expertos en EFS se constituyera con anterioridad al MSC 89 (está previsto provisionalmente que tenga lugar los días 9 y 10 de mayo de 2011) para examinar el estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general realizado por la IACS (véanse también los párrafos 19.15 y 23.58).

17.3 Con respecto a las enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, el Comité, tras observar la función del Grupo de expertos en EFS, es decir, examinar los estudios de EFS presentados a la Organización basándose en las directrices pertinentes, y que el Grupo se compone solo de expertos designados, acordó que las anteriores enmiendas deberían volver a examinarse en el seno de un grupo de trabajo abierto a todos los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales. A este respecto, el Comité acordó constituir un grupo mixto de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad en el MSC 89 (véanse también los párrafos 5.6 y 23.60).

### **Resultados del MEPC 61**

17.4 Con respecto a la elaboración de los criterios de evaluación del riesgo ambiental, en particular el coste de evitar el derrame de una tonelada de hidrocarburos (criterio CATS), el Comité tomó nota del documento MSC 88/17/2 (Secretaría) y, en concreto, de que el MEPC 61, tras examinar los documentos pertinentes presentados en el periodo de sesiones y reconocer la necesidad urgente de ultimar la labor sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental para su inclusión en las Directrices relativas a la EFS, había acordado constituir un grupo de trabajo en el MEPC 62 con objeto de concluir la labor relacionada con los criterios de evaluación del riesgo ambiental en ese periodo de sesiones.

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

18.1 El Comité recordó que, tanto en el MSC 86 como en el MSC 87, numerosas delegaciones habían condenado elocuentemente y taxativamente los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados frente a la costa de Somalia y en otras partes del mundo. El Comité acordó por unanimidad reiterar su condena de tales actos, en particular frente a la costa de Somalia, donde la piratería y los robos a mano armada seguían siendo una amenaza para los buques.

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

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

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

18.4 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 88/18 (Secretaría), en particular de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se notificaron a la Organización y que ocurrieron entre el 1 de enero de 2010 y el 30 de septiembre de 2010 era de 325, frente a los 301 ocurridos en el mismo periodo de 2009, lo cual supone un aumento del 7,4 % con respecto a la cifra correspondiente al periodo del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2009.

18.5 El Comité tomó nota también de que durante el periodo objeto de examen (es decir, del 1 de enero de 2010 al 30 de septiembre de 2010), de la información se desprende que las zonas más afectadas (es decir, un mínimo de cinco sucesos notificados) fueron África oriental, el mar de la China meridional, el océano Índico, África occidental, el mar Arábigo, América del Sur (Pacífico), América del Sur (Atlántico) y el Caribe. En el documento MSC 88/18 se facilita información estadística detallada. El Comité tomó nota, además, de que la mayoría de los ataques notificados en todo el mundo durante 2010 se había producido en aguas internacionales, en su mayor parte como resultado de la actividad de piratas frente a la costa de Somalia, y de que el número de ataques notificados que se habían producido en instalaciones portuarias mientras los buques estaban anclados o fondeados había disminuido gradualmente desde la introducción del Código PBIP en 2004.

18.6 El Comité manifestó su preocupación por el hecho de que muchos de los informes recibidos eran de casos en los que grupos de entre cinco y 10 personas con armas blancas o de fuego habían atacado violentamente a las tripulaciones. De esa misma información se desprende que, durante el periodo objeto de examen, murieron dos tripulantes, 49 resultaron lesionados/agredidos y 717 fueron secuestrados o tomados como rehenes. Dos buques y sus tripulaciones continúan en paradero desconocido.

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

18.8 El Comité observó que, a pesar de las numerosas peticiones formuladas en periodos de sesiones anteriores del Comité, la Secretaría seguía recibiendo muy pocos informes, o ninguno en absoluto, de los Gobiernos Miembros sobre las medidas tomadas con respecto a los sucesos notificados acaecidos en sus aguas territoriales. Por consiguiente, el Comité reiteró la apremiante necesidad de que todos los Gobiernos faciliten a la Organización la información solicitada.

18.9 El Comité tomó nota de la intención de la Secretaría de abrir un módulo sobre "actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques" en GISIS para mejorar la puntualidad en la presentación de informes sobre sucesos y permitir a los usuarios generar sus propios criterios de búsqueda y confeccionar informes personalizados. Esto facilitaría a los usuarios públicos que estén registrados el acceso de "solo lectura" a una base de datos que contiene la información que actualmente se distribuye al público mediante las circulares de la serie MSC.4. La introducción de los datos seguiría incumbiendo solamente a la Secretaría; sin embargo, esta nueva capacidad permitirá a los usuarios generar y visualizar sus propios informes en formato *Excel* o *.pdf*. La Secretaría también proporcionaría las correspondientes instrucciones, que podrán descargarse.

18.10 El Comité refrendó la propuesta de abrir un módulo sobre "actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques" en GISIS y concluyó alentando a los interesados en las estadísticas de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques a que utilizaran el nuevo módulo en GISIS.

18.11 El Comité recordó que el ReCAAP-ISC continuaba contribuyendo a los informes sobre piratería de la OMI y periódicamente presentaba información actualizada sobre los logros del ReCAAP-ISC. Al examinar la información actualizada sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia (MSC 88/18/6 (ReCAAP-ISC)), el Comité tomó nota de que durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2010 se había recibido un total de 118 informes de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Se trataba del número más elevado de sucesos notificados en los primeros nueve meses del año, en comparación con el número de sucesos ocurridos en el mismo periodo de los últimos cuatro años, acusándose el aumento particularmente en el mar de la China meridional. El ReCAAP-ISC recomendaba a los capitanes y las tripulaciones de los buques que reforzaran la guardia y adoptaran las mejores prácticas de gestión en las medidas para combatir la piratería en la zona.

18.12 El Comité tomó nota de la necesidad de que el capitán y el propietario del buque informaran puntualmente de los sucesos a los organismos y autoridades pertinentes, lo cual se había demostrado que contribuía a la recuperación de los buques y al retorno seguro de las tripulaciones. El Comité tomó nota de que el ReCAAP-ISC también había reiterado la importancia de la notificación inmediata y a través de varios canales al Estado rector del puerto/ribereño y a los puntos de contacto del ReCAAP, cuya utilidad quedó demostrada en los tres sucesos descritos al Comité: el secuestro del remolcador **Asta** el 13 de mayo de 2010, del remolcador **PU 2007** el 19 de abril de 2010 y del remolcador **Atlantic 3** el 27 de abril de 2010.

18.13 El Comité tomó nota, además, de que Dinamarca se había constituido en la 17ª Parte Contratante del Acuerdo ReCAAP el 20 de noviembre de 2010, y de que el ReCAAP también había firmado recientemente dos memorandos de entendimiento sobre un acuerdo de cooperación, uno con el Foro de Propietarios de Buques de Asia, el 27 de agosto de 2010, y otro con BIMCO, el 29 de abril de 2010.

---

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

### ***Día Marítimo Mundial***

18.14 El Comité tomó nota de que representantes del sector del transporte marítimo y de organizaciones de gente de mar habían presentado la petición "Ponga fin a la piratería" al Secretario General, en la ceremonia del Día Marítimo Mundial, celebrada en la sede de la OMI el 23 de septiembre de 2010. La petición, patrocinada por BIMCO, ICS, IFSMA, IMEC, IPTA, INTERCARGO, InterManager, Clubes P e I, INTERTANKO, ISF, ITF, IUMI y SIGTTO, llevaba la firma de 930 406 personas de 185 países. En la petición se hacía un llamamiento a los Gobiernos con objeto de que hicieran todo lo posible para proteger a los miles de marinos y cientos de buques expuestos al riesgo de sufrir un ataque pirata:

- .1 dedicando recursos importantes y esfuerzos coordinados para encontrar soluciones reales al problema creciente de la piratería;
- .2 tomando medidas inmediatas que garanticen la liberación y el retorno seguro de los marinos secuestrados a sus familias; y
- .3 trabajando con la comunidad internacional para garantizar un futuro de paz y estabilidad para Somalia y su gente.

18.15 Tras acoger favorablemente la petición, el Secretario General reiteró que la Organización compartía la profunda preocupación de la gente de mar, el sector y la población en general en lo que respecta a la piratería y el gran deseo colectivo de verla erradicada. Asimismo, afirmó que la petición supondría un apoyo importante a los objetivos señalados por la OMI en lo que respecta al lema del Día Marítimo Mundial de 2011, que, de conformidad con la decisión adoptada por el C 104, será "Piratería: articular la respuesta".

### ***Resultados del Comité Jurídico***

18.16 El Comité tomó nota de que el LEG 97 se había reunido del 15 al 19 de noviembre de 2010 y había tratado varias cuestiones relacionadas con la piratería, en el marco del punto 9 de su orden del día sobre el examen de la legislación nacional, que son pertinentes para el Comité. El Comité tomó nota también de que el informe del LEG 97 se distribuiría con la signatura LEG 97/15. El LEG 97 había acordado que era necesario que todos los Estados contasen con un régimen jurídico amplio para enjuiciar a los piratas coherente con el derecho internacional, incluidos la CONVEMAR y el Convenio SUA, según procediera, y que para avanzar de forma más segura se necesitaban en la región soluciones en el ámbito nacional, junto con la creación de capacidad en los países en cuestión.

18.17 El Comité tomó nota asimismo de que el informe del Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con la resolución 1918(2010) del Consejo de Seguridad (S/2010/394, de 26 de julio de 2010), esbozaba siete opciones para el enjuiciamiento de piratas, las cuales iban de la opción 1: aumentar la asistencia que prestan las Naciones Unidas con el fin de fomentar la capacidad de los Estados de la región para enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, a la opción 7: establecer un tribunal internacional mediante una resolución del Consejo de Seguridad aprobada en virtud del capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas. A este respecto, la mayoría de delegaciones apoyó la opción 1, mientras que algunas apoyaron otras opciones basadas en soluciones regionales.

18.18 El Comité tomó nota, además, de que a fin de ayudar a los Estados a elaborar sus regímenes jurídicos, el LEG 97 había pedido a la Secretaría que enviara copias de la legislación nacional recibida de los Estados Miembros a DOALOS/NU para su inclusión en la base de datos de las Naciones Unidas. El LEG 97 observó que 41 Estados Miembros y otra jurisdicción habían presentado a la Organización información sobre su legislación nacional en materia de piratería, en respuesta a la circular N° 2933, de 23 de diciembre de 2008. El LEG 97 pidió a la Secretaría que volviera a distribuir la circular con objeto de pedir a los Estados Miembros que todavía no lo hubieran hecho, que facilitaran información acerca de sus leyes contra la piratería.

### **Resultados de las reuniones del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia y documentos conexos**

18.19 El Comité tomó nota de que desde el MSC 87 el Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia (CGPCS) y sus cuatro grupos de trabajo se habían reunido oficial y oficiosamente en varias ocasiones. Al examinar los resultados de esas reuniones, el Comité tomó nota (MSC 88/INF.19 (Secretaría)), entre otras cosas, del comunicado de la 7ª reunión plenaria del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia, celebrada en Nueva York el 10 de noviembre de 2010 y presidida por la República de Corea, y de las conclusiones del Presidente de la reunión del Grupo de trabajo 1, celebrada en la sede de la OMI el 21 de octubre de 2010 y presidida por el Reino Unido.

18.20 El Comité tomó nota de que el CGPCS, entre otras cosas, había subrayado la importancia del enjuiciamiento de los piratas, había acogido con satisfacción el informe del Secretario General de las Naciones Unidas mencionado en el párrafo 18.17 *supra*, había destacado que el sector debe hacer todo lo posible para estar mejor protegido contra los piratas mediante el cumplimiento de las Mejores prácticas de gestión acordadas por el sector y había acordado celebrar tres reuniones al año.

18.21 El Comité tomó nota también de la información facilitada en los documentos MSC 88/18/4 y MSC 88/INF.10 (Dinamarca), en relación con las actividades del Grupo de trabajo 2 del CGPCS, convocado por Dinamarca con el apoyo de la UNODC y que había abordado cuestiones jurídicas relacionadas con la piratería. El Grupo había elaborado un conjunto de mecanismos jurídicos, basados en los recursos y los precedentes pertinentes, que están a disposición de los Estados y las organizaciones para fortalecer su capacidad de lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar. Entre los mecanismos jurídicos figuran, entre otros, tres documentos relativos a la recopilación de pruebas: 1) Orientaciones de los Estados Unidos para la recopilación de pruebas para la lucha contra la piratería, 2) Orientaciones de Kenya para el traslado de presuntos autores de actos de piratería y 3) Guía de las Seychelles para el traslado.

18.22 El Comité tomó nota además de la información facilitada en el documento MSC 88/18/2 (Estados Unidos) de que los participantes en el Grupo de trabajo 3 del CGPCS habían continuado elaborando asesoramiento y orientaciones a fin de velar por que todo buque atacado o secuestrado y el personal a bordo prosigan estando en condiciones de operar y trabajar a bordo, de conformidad con el párrafo 5 i) de la parte dispositiva de la resolución A.1026(26). Los representantes del sector en el Grupo de trabajo 3 habían elaborado orientaciones destinadas a los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM) sobre la preparación de la compañía y de la tripulación para casos de secuestro por piratas, en las que también se explica cómo abordar las medidas que la compañía ha de adoptar para dar cumplimiento a sus responsabilidades con respecto a la tripulación y se hace hincapié en la necesidad de elaborar planes de gestión de crisis específicos para hacer frente a los secuestros y los efectos de estos en la tripulación.



18.23 El Comité tomó nota de que las orientaciones destinadas a los OCPM tenían por objeto ser un documento actualizable que debía someterse a un examen periódico; y acordó que eran muy útiles y debían distribuirse en su formato actual como orientaciones de carácter no obligatorio. Por consiguiente, se remitieron las orientaciones al MSPWG para que este preparase el correspondiente proyecto de circular MSC.

#### ***Atención a la gente de mar tras un acto de piratería***

18.24 Además de la labor realizada bajo los auspicios del Grupo de trabajo 3, el Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 88/18/1 (IMCA) de que, desde el MSC 87, la Institución Eclesiástica para la Gente de Mar (SCI) había actualizado sus Directrices sobre el efecto de los actos de piratería en la gente de mar: Directrices sobre la atención a la gente de mar tras un acto de piratería (anteriormente presentadas en los documentos MSC 87/19/5 y MSC 87/INF.14). Las Directrices actualizadas sobre la atención a la gente de mar tras un acto de piratería se basan en un estudio que está realizando la SCI con objeto de elaborar recomendaciones de carácter más específico sobre la evaluación y la intervención; la SCI invita a las partes interesadas a que formulen las observaciones que estimen oportunas en sus esfuerzos constantes por elaborar directrices específicas para abordar los efectos de los actos de piratería en la salud mental de la gente de mar.

18.25 Tras acoger con satisfacción la valiosa labor que estaba realizando la SCI, el Comité observó que el estudio en el que se basaba aún no se había concluido y que, por tanto, sería prematuro adoptar orientaciones en ese momento. El Comité tomó nota, además, de que algunos Miembros habían observado que cuestiones como la atención médica y los derechos de la gente de mar que trataba el Grupo de trabajo 3 eran competencia de la OIT y quizá conviniera elaborarlas conjuntamente y vincularlas a los convenios existentes. Para concluir, el Comité tomó nota de la información facilitada e invitó a la ICMA a que presentara nuevos documentos a su debido tiempo para su ulterior examen por el Comité.

#### ***Medidas adoptadas frente a la costa de Somalia para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques***

18.26 Al examinar un informe verbal sobre las novedades relacionadas con la implantación del Código de conducta de Djibouti, el Comité tomó nota de que Omán había firmado recientemente el Código, de modo que el número total de signatarios había ascendido a 16. Posteriormente se informó al Comité de que el 26 de noviembre de 2010, en la sede de la OMI, Su Excelencia el Embajador de Eritrea había firmado el Código en representación de Eritrea, con lo que el número total de Estados signatarios había ascendido a 17.

18.27 El Comité acordó que la implantación plena y eficaz del Código de conducta de Djibouti era un objetivo clave de la OMI y observó que la Unidad de implantación del proyecto (constituida a tal efecto y financiada por el Fondo fiduciario para el Código de conducta de Djibouti) había realizado importantes avances con respecto a:

- .1 la adquisición de equipo para los tres centros regionales de intercambio de información sobre la lucha contra la piratería que se abrirán en Dar es Salaam, Mombasa y Sana, teniéndose prevista la ultimación de las labores en diciembre de 2010;
- .2 la construcción de una instalación regional de formación en Djibouti, cuyos planos ya se han ultimado, habiéndose dado comienzo a los preparativos para la construcción; y

- .3 la formación, por medio de un cursillo regional sobre legislación y cumplimiento del derecho marítimo, impartida en Djibouti del 11 al 13 de octubre de 2010.

18.28 Se han previsto actividades de formación adicionales con respecto al cumplimiento del derecho marítimo, concienciación de la situación y comunicaciones, destinadas a expertos de los Estados signatarios del Código de conducta de Djibouti. Es más, se tiene previsto para finales de 2010 y comienzos de 2011 impartir formación específica relativa a los equipos para el personal que preste servicios en los centros de intercambio de información, así como programas de asistencia técnica para actualizar la legislación nacional sobre la lucha contra la piratería a fin de ayudar a los Estados signatarios a cumplir las obligaciones que les corresponden de conformidad con el Código de conducta de Djibouti. Esas actividades se llevarán a cabo en colaboración con la Comisión Europea, el ReCAAP-ISC, la Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol).

### **Cuestiones que el Comité podría seguir examinando en relación con la piratería**

#### ***Refrendo de las orientaciones para los propietarios de buques***

18.29 El Comité recordó que el MSC 87 (MSC 87/26, párrafo 19.56) había acordado que era necesario actualizar y promulgar oportunamente las orientaciones elaboradas por el sector, tales como las Mejores prácticas de gestión, sin esperar necesariamente al próximo periodo de sesiones del Comité. Por consiguiente, el MSC 87 había autorizado al Presidente y a la Secretaría a que distribuyeran las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión (MPG3) mediante una nueva circular MSC y a revocar la circular existente (MSC.1/Circ.1335) sin tener que esperar a la aprobación previa del Comité. En consecuencia, el 4 de agosto de 2010 se habían distribuido las Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árabe mediante la circular MSC.1/Circ.1337.

18.30 El Comité expresó su agradecimiento por el compromiso constante de las asociaciones del sector de actualizar y distribuir las MPG periódica y oportunamente a fin de que reflejen la experiencia adquirida con las tácticas empleadas por los piratas y de elaborar orientaciones tácticas para el transporte marítimo internacional.

#### ***Alertas de protección del buque***

18.31 El Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por las Islas Marshall (MSC 88/4/3) sobre la recomendación formulada en las MPG3 de encaminar los alertas del sistema de alerta de protección del buque a UKMTO Dubai, además de al OCPM y al Estado de abanderamiento, que son los receptores del sistema de alerta de protección del buque de conformidad con la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS. El Comité tomó nota de que el encaminamiento de alertas del sistema de alerta de protección del buque a UKMTO Dubai solo podía llevarse a cabo con la aprobación del Estado de abanderamiento. El Comité también observó que el enfoque recomendado en las MPG3 entrañaba otras repercusiones operacionales negativas, por ejemplo, que todos los alertas del sistema de alerta de protección del buque se transmitirían a UKMTO Dubai con independencia de la zona de operaciones, de forma que UKMTO Dubai podría recibir alertas de todo el mundo en lugar de alertas restringidos únicamente a su zona de operaciones, y que además UKMTO Dubai tendría que soportar la recepción de alertas falsos o de prueba. Dicho encaminamiento también podría crear la expectativa de que UKMTO Dubai respondiera a todos los alertas del sistema de alerta de protección del buque con independencia del lugar y la función.

18.32 El Comité tomó nota, además, de la existencia de servicios comerciales que se habían concebido para ofrecer exactamente la funcionalidad requerida por las MPG3 y con una funcionalidad avanzada para eliminar dichas repercusiones.

18.33 El Comité remitió el documento MSC 88/4/3 al MSPWG para que lo examinara más a fondo y recomendase las medidas que convendría adoptar al respecto.

### ***Enjuiciamiento de presuntos piratas***

18.34 El Comité examinó el documento MSC 88/18/5 (INTERCARGO, INTERTANKO, ITF y SIGTTO) en relación con el llamamiento hecho por varias organizaciones del sector con respecto a varios sucesos en los que no se había enjuiciado a presuntos piratas capturados cuando atacaban buques mercantes y habiendo testigos dispuestos a comparecer, a fin de que los Gobiernos adopten medidas más firmes para mejorar las leyes nacionales de forma que garanticen el enjuiciamiento de los presuntos piratas, y de compartir información con los agentes de la autoridad nacionales e internacionales.

18.35 A este respecto, el Comité recordó que en la resolución A.1026(26): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", adoptada el 2 de diciembre de 2009, se insta encarecidamente a los Gobiernos que todavía no lo hayan hecho a que, con prontitud, adopten todas las medidas de carácter legislativo, judicial y de ejecución necesarias para, con sujeción a las leyes nacionales, poder hacerse cargo, enjuiciar o extraditar a los piratas y ladrones armados, presuntos o declarados, que sean capturados por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno.

18.36 El Comité recordó, además, que en la resolución A.1025(26): "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques", adoptada el 2 de diciembre de 2009, se alienta a los Estados a que adopten las medidas nacionales de carácter legislativo, judicial y de ejecución necesarias para poder hacerse cargo y enjuiciar o extraditar a los piratas y ladrones armados, presuntos o declarados, que sean detenidos por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno, y se señala que los Estados deberían tomar en consideración las penas adecuadas al redactar legislación sobre la piratería.

18.37 El Comité recordó también que en la circular MSC.1/Circ.1333 (junio de 2009) se recomienda que los Estados adopten las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos de piratería y robos a mano armada en el mar, así como que adapten su legislación, si es necesario, de modo que les permita capturar y juzgar a las personas que cometen dichos delitos.

18.38 Tras tomar nota también de la información recogida en el documento MSC 88/INF.21 (Secretaría) de que el 23 de noviembre de 2010 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había adoptado la resolución 1950(2010), por la que, entre otras cosas, en el párrafo 13 de la parte dispositiva, "Exhorta a todos los Estados a que tipifiquen como delito la piratería en su legislación interna y consideren favorablemente la posibilidad de enjuiciar a los presuntos piratas capturados frente a las costas de Somalia y encarcelar a los convictos, respetando las disposiciones aplicables del derecho internacional, incluidas las normas internacionales de derechos humanos", el Comité decidió que no era necesario distribuir otra circular sobre la cuestión.

18.39 El Comité tomó nota de la información presentada por la ICC (MSC 88/INF.13), a saber, que se había concluido la labor emprendida por la ICC-IMB de elaborar orientaciones para los capitanes de buques sobre el tratamiento de pruebas después de un ataque de piratas, labor que complementaba el conjunto de mecanismos jurídicos descrito en el párrafo 18.21 *supra* y que está destinada principalmente a los oficiales encargados de las investigaciones.

18.40 Tras examinar las orientaciones propuestas, que algunas delegaciones acogieron con agrado al considerar que constituían un excelente suplemento de la resolución A.1025(26), mientras que otras delegaciones consideraban que eran demasiado complejas, el Comité pidió a la ICC que volviera a presentar las propuestas al MSC 89 en un documento, y no en un documento informativo, e invitó a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que examinaran las propuestas y orientaciones recogidas en el mismo a fin de formular observaciones ante el MSC 89.

***Piratería en los planes de protección de los buques y orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP***

18.41 Al examinar una propuesta (MSC 88/18/3 (Filipinas, Malasia, Turquía y Ucrania)) de adoptar una resolución MSC titulada "Reflejo en los planes de protección de los buques de las medidas especiales para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques", y de introducir las correspondientes enmiendas en la circular MSC/Circ.1111: "Orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP", el Comité tomó nota que tales propuestas tenían por objeto someter los planes y medidas de lucha contra la piratería al régimen de control y cumplimiento prescrito en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS. A este respecto, el Comité recordó que el MSC 78 había adoptado la resolución MSC.159(78): "Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima", y había distribuido la resolución como anexo 2 de la circular MSC/Circ.1111.

18.42 El Comité acordó que era evidente que los buques que navegan en aguas infestadas de piratas debían tomar medidas para protegerse de la amenaza de que se produzcan actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, entre las que cabía incluir, frente a la costa de Somalia, la aplicación plena de las orientaciones de la OMI y de las MPG3, así como la colaboración con las fuerzas navales que operan en la zona. El objetivo de las propuestas, que era proteger los intereses de la gente de mar, también recibió un apoyo considerable. Los debates posteriores se centraron principalmente en determinar si las medidas entraban en el ámbito del Código PBIP y debían incluirse en los planes de protección de los buques.

18.43 El Comité tomó nota de que algunos Estados habían introducido prescripciones que reflejaban los riesgos de que se produjeran actos de piratería y robos a mano armada, y las correspondientes medidas preventivas, en los planes de protección de los buques, elaborados en virtud del Código PBIP. Algunos Gobiernos Contratantes habían decidido permitir a las compañías vincular las medidas de lucha contra la piratería al Código PBIP o al Código IGS. Varios de los Estados de abanderamiento principales habían firmado la Declaración de Nueva York, en virtud de la cual, entre otras cosas, reconocían que "las medidas de autoprotección que adopten los buques para evitar, prevenir o frustrar ataques de piratas son un elemento esencial del cumplimiento del Código PBIP" y acordaban garantizar que "los buques de su pabellón hayan adoptado y documentado las correspondientes medidas de autoprotección en sus planes de protección de los buques como parte del cumplimiento del Código PBIP".

18.44 Algunas delegaciones opinaron que, si bien algunos elementos del Código PBIP se prestaban a su aplicación en la lucha contra la amenaza que representan los piratas, dicho Código se había elaborado para hacer frente al terrorismo y no a la piratería. Ello se había indicado en su preámbulo, en el que se mencionaba la resolución A.924(22): "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques". La implantación de las medidas del Código PBIP se basaba en los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes a partir de la evaluación de la amenaza terrorista, lo que daba cabida a un sistema de entendimiento común para facilitar la interfaz entre los buques y los puertos de todo el mundo. La piratería es un delito y no una cuestión de seguridad nacional y, por tanto, la capacidad de los servicios secretos de proporcionar información exacta sobre los niveles de protección podría disminuir.

18.45 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que la prescripción de que las compañías examinen sus evaluaciones de la protección de los buques en función de la probabilidad de que un buque entre en una zona plagada de piratas, constituiría una inoportuna carga administrativa y financiera para las compañías navieras y los Gobiernos Contratantes, a los que se pediría que volvieran a aprobar los planes de protección de los buques a partir de esas nuevas evaluaciones. Algunas delegaciones observaron también que las zonas plagadas de piratas se circunscribían al ámbito regional, más que al mundial, y que, por tanto, quizá no conviniese incluir las medidas de lucha contra la piratería en los planes de protección de los buques, que se aplicaban en todo el mundo.

18.46 Algunas delegaciones apoyaron la opinión de que era importante cumplir el Código PBIP y observaron que los Gobiernos Contratantes habían elaborado regímenes normativos a tal fin, así como sistemas para la aprobación de los planes a partir de verificaciones e inspecciones físicas de los buques y las instalaciones portuarias durante su funcionamiento diario, y habían promulgado leyes para enjuiciar en última instancia a quienes se determine que incumplen el Código. No obstante, dado que sería difícil verificar la implantación de las medidas de lucha contra la piratería en los buques que naveguen por el golfo de Adén, también sería difícil justificar el establecimiento de medidas obligatorias.

18.47 Algunas delegaciones manifestaron la opinión de que, dados los múltiples enfoques de la cuestión ya adoptados por los Gobiernos Contratantes, era un poco tarde para examinar la posibilidad de exigir la inclusión de medidas de lucha contra la piratería. En el pasado, las cuestiones se habían mantenido separadas, y las orientaciones elaboradas por la Organización así lo reflejaban. Se cuestionaba si se obtendría algún beneficio de exigir la inclusión de medidas de lucha contra la piratería en los planes de protección de los buques.

18.48 El Comité examinó la complicación adicional que suponía la posesión de armas de fuego a bordo de los buques y, en particular, que una pequeña minoría de compañías navieras optara por contratar a compañías de seguridad privadas que utilizan armas de fuego, pese a que la Organización desaconseja vehementemente la utilización de armas de fuego para la protección del buque contra los ataques de piratas. El Comité recordó que había decidido que la posesión de armas de fuego era una cuestión que competía a los Estados de abanderamiento.

18.49 El Comité tomó nota de los puntos anteriores y remitió la cuestión al MSPWG para que la examinara y le asesorase sobre cómo proceder al respecto.

**Mandato del Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG)**

18.50 El Comité encargó al MSPWG constituido en el marco del punto 4 del orden del día (véase el párrafo 4.34), con respecto a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 examinase el documento MSC 88/4/3 por lo que respecta a las cuestiones operacionales relacionadas con las recomendaciones actuales relativas a los alertas de protección del buque que se recogen en la versión 3 de las Mejores prácticas de gestión (MPG3), en el contexto de las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque y las orientaciones recogidas en las circulares MSC.1/Circ.1072, MSC.1/Circ.1109/Rev.1 y MSC.1/Circ.1155, que asesorase al Comité sobre cómo proceder al respecto y, de ser necesario, elaborase un proyecto de circular MSC para aclarar la cuestión;
- .2 preparase un proyecto de texto introductorio de la circular MSC relativa a las orientaciones destinadas a los oficiales de la compañía para la protección marítima sobre la preparación de la compañía y de la tripulación para casos de secuestro por piratas frente a la costa de Somalia, al que se adjuntarán las orientaciones destinadas a los oficiales de la compañía para la protección marítima que figuran en el anexo del documento MSC 88/18/2; y
- .3 utilizando el documento MSC 88/18/3 como base para las deliberaciones, examinase la relación entre los planes de protección de los buques en virtud del Código PBIP y las medidas para evitar, impedir o prevenir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, y asesorase al Comité sobre cómo proceder al respecto.

**Informe del MSPWG**

18.51 Tras examinar la parte del informe del MSPWG (MSC 88/WP.6) que trata del presente punto del orden del día, el Comité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

***Alertas de protección del buque***

18.52 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las cuestiones operacionales relacionadas con las recomendaciones actuales relativas a los alertas del sistema de alerta de protección del buque que se recogen en las MPG3, por lo que respecta al encaminamiento de alertas a UKMTO y las repercusiones operacionales de tal medida. Tras observar que los representantes del grupo del sector que elaboró las MPG3 habían reconocido la necesidad de evitar toda incoherencia con las disposiciones de la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, habían aceptado introducir las correcciones pertinentes en la próxima versión de las MPG y habían acordado aclarar la situación a través del sitio en la Red del MSCHOA, el Comité convino en que no era necesario publicar una circular MSC.1 para facilitar aclaraciones, dado que una medida de ese tipo podría involuntariamente llevar a confusión.

---

***Orientaciones destinadas a los oficiales de la compañía para la protección marítima – Preparación de la compañía y de la tripulación para casos de secuestro por piratas en el océano Índico occidental y el golfo de Adén***

18.53 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1390: "Orientaciones destinadas a los oficiales de la compañía para la protección marítima – Preparación de la compañía y de la tripulación para casos de secuestro por piratas en el océano Índico occidental y el golfo de Adén", con algunas enmiendas menores a fin de incluir a la IPTA como representante internacional auxiliar del sector, y una referencia a la resolución A.1026(26).

18.54 El Comité recordó que el MSC 87 había acordado que era necesario actualizar y promulgar oportunamente las orientaciones elaboradas por el sector, tales como las MPG, sin esperar necesariamente al próximo periodo de sesiones del Comité. De conformidad con esa decisión y tomando en consideración que el grupo del sector tiene la intención de mantener sometidas a examen las Orientaciones destinadas a los OCPM, tal como hace con las MPG, y actualizarlas cuando lo estime necesario, el Comité autorizó a la Secretaría a distribuir las futuras revisiones de las orientaciones que el grupo del sector presente al Secretario General, y a revocar toda circular MSC conexa distribuida previamente, en el entendimiento de que la Secretaría dará cuenta de las medidas que adopte en el primer periodo de sesiones que celebre el Comité seguidamente.

***Reflejo en los planes de protección de los buques de medidas especiales para evitar, impedir o prevenir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques***

18.55 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca de la inclusión en los planes de protección de los buques de medidas específicas para evitar, impedir o prevenir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques. Tras tomar nota de la opinión de la mayoría de los miembros del Grupo que hicieron uso de la palabra, el Comité acordó que no era necesario elaborar ninguna orientación o recomendaciones para abordar la cuestión.

18.56 El Comité tomó nota de la observación de la delegación de Ucrania en cuanto a que los Estados de abanderamiento podían compartir sus experiencias y responder a las observaciones relacionadas con la carga administrativa de la nueva aprobación de los planes de protección de los buques, teniendo en cuenta que las compañías saben cuándo sus buques han de navegar en zonas plagadas de piratas y que la legislación nacional de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS debería contener disposiciones para evaluar la situación sin demora alguna y permitir la introducción de los cambios necesarios en los planes de protección de los buques.

18.57 El Comité acordó que la atención debería centrarse en la implantación de las directrices existentes y, a tal fin, instó firmemente a los Gobiernos Miembros, el sector del transporte marítimo, la comunidad de la gente de mar y a todos los demás navegantes a que implanten medidas adecuadas, amplias y sólidas, de acuerdo con las recomendaciones y orientaciones publicadas por la Organización y el grupo del sector, y a que ayuden a distribuir y a implantar las MPG.

***Declaraciones***

18.58 La delegación de Francia declaró, entre otras cosas, que el 25 de noviembre de 2010 Francia había adoptado legislación que permitía el enjuiciamiento de los actos de piratería, conforme a la definición de la CONVEMAR, y que informaría oficialmente a la Organización a su debido tiempo.

18.59 La delegación de la India expresó su preocupación por los casos de secuestro de gente de mar en los que ni la compañía ni el Estado de abanderamiento informaban de las novedades al Estado o los Estados de la nacionalidad de la tripulación, es decir, a los Estados con un interés de consideración en la cuestión. Declararon que la India, que es un país proveedor de gente de mar, estaba muy preocupada por los marinos indios que navegaban en buques de pabellón extranjero que estaban sujetos a ataques piratas, y que la India había estado en contacto con propietarios de buques que habían sido objeto de ataques para interesarse por el bienestar de los marinos; no obstante, en algunos casos no habían recibido respuesta de los propietarios. La India proponía que todas las Administraciones de abanderamiento interesadas se pusieran en contacto con los propietarios de buques que no cumplieran con su deber e informaran a otros estados con intereses de consideración, en particular el Estado al que pertenecían los marinos, con objeto de poder mantener informadas a sus familias.

18.60 La delegación de Egipto declaró que tenía reservas acerca de la definición de "zona de alto riesgo" que figura en el párrafo 2.3 de las MPG3, según la cual la zona de alto riesgo es aquella delimitada al norte por Suez, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E. Manifestaron que esa zona ampliada no había sido testigo de ataques de piratas, mientras que el extremo sur del mar Rojo continuaba siendo el principal escenario de los ataques. Egipto solicitó que se introdujera una enmienda en la definición de zona de alto riesgo, a fin de que ésta se limitara a las zonas donde se hubieran producido ataques de piratas.

18.61 El observador de BIMCO, con el apoyo de las delegaciones de los Estados Unidos, las Islas Marshall, Sudáfrica y de los observadores de la ICS, ITF, IFSMA, INTERTANKO, CLIA, IPTA, WSC y NI, realizó una declaración sobre la necesidad de que los Estados tipifiquen como delito la piratería con penas más severas cuyo texto íntegro figura en el anexo 31.

18.62 La delegación de Kenya formuló una declaración en apoyo a la declaración de BIMCO cuyo texto íntegro se recoge en el anexo 32.

## **19 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL**

19.1 El Comité recordó (MSC 88/19) que el MSC 87 había tomado nota de la información facilitada por la IACS acerca de los avances logrados con respecto al Estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general y había reiterado que el Grupo de expertos en EFS debería examinarlo una vez ultimado el estudio completo.

19.2 El Comité también recordó que el MSC 87 había invitado a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que pusieran a disposición sus datos sobre siniestros, incluidos los datos de siniestros de buques no clasificados por la IACS, a fin de ayudar al Comité y a la IACS con su estudio de EFS, y les había invitado también a presentar al MSC 88 información y propuestas pertinentes sobre la cuestión.

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

- .1 MSC 88/19/1 (República Islámica del Irán), que contiene un resumen de un análisis del riesgo (paso 2 de la EFS) realizado por la Administración marítima del Irán con respecto a buques de carga general de arqueo bruto entre 500 y 1 500, la mayoría de los cuales son buques no clasificados por la IACS;



- .2 MSC 88/19/2 (IACS), que contiene un resumen de los resultados del estudio de EFS realizado por la IACS, con opciones de control del riesgo (RCO) que se ha constatado que son rentables, es decir, una alarma para la guardia de anclaje integrada en SIVCE (opción técnica), la formación de inspectores de supervisión por el Estado rector del puerto para los buques de carga general (opción operacional/de formación) y la combinación de la alarma para la guardia con el piloto automático (opción técnica);
- .3 MSC 88/INF.6 (IACS), que contiene los pasos 3 y 4 (opciones de control del riesgo y evaluación de costo-beneficio) del estudio de EFS de la IACS; y
- .4 MSC 88/INF.8 (IACS), que contiene el informe final del estudio de EFS de la IACS sobre los buques de carga general.

19.4 Después de un debate general sobre los documentos indicados *supra*, el Comité acordó que el Grupo de expertos en EFS examinara los documentos pertinentes (es decir, MSC 88/19/2, MSC 88/INF.6, MSC 88/INF.8, MSC 87/20/1, MSC 87/INF.3, MSC 87/INF.4, MSC 86/INF.4 y MSC 85/19/1) durante el MSC 89 (véase el párrafo 17.2) a fin de asesorar al Comité como correspondiera.

19.5 En este contexto, el Comité acordó también el siguiente mandato para el Grupo de expertos en EFS, por el que el Grupo debería, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el periodo de sesiones actual:

- .1 examinar los estudios de EFS presentados en los documentos MSC 88/19/2, MSC 88/INF.6, MSC 88/INF.8, MSC 87/20/1, MSC 87/INF.3, MSC 87/INF.4, MSC 86/INF.4 y MSC 85/19/1 y, en particular:
  - .1 examinar si la metodología se aplicó de conformidad con las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS;
  - .2 verificar la lógica de los supuestos y si los marcos hipotéticos recogieron adecuadamente los aspectos en cuestión;
  - .3 comprobar la validez de los datos utilizados y su transparencia (por ejemplo, datos históricos, alcance, disponibilidad de datos, etc.);
  - .4 comprobar si con la evaluación se examinaron y apoyaron adecuadamente las opciones de control del riesgo y su interdependencia;
  - .5 comprobar si se abordaron adecuadamente las incertidumbres y las cuestiones delicadas en el estudio de EFS;
  - .6 comprobar si el estudio de EFS se ajustó al alcance de la evaluación;
  - .7 comprobar si la pericia de los participantes en el estudio de EFS fue suficiente para la variedad de temas que se examinaron; y

- .8 informar de las cuestiones anteriores, incluido un debate sobre los puntos fuertes y los puntos débiles, y las enseñanzas extraídas con respecto a las Directrices relativas a la EFS, así como la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS; y
- .2 examinar las recomendaciones finales propuestas en el estudio de EFS e informar al Comité según proceda.

19.6 Por lo que respecta a los documentos MSC 88/INF.6 y MSC 88/INF.8, la delegación de Alemania puso de relieve que en el estudio de EFS de la IACS sobre los buques de carga general se establece una comparación entre la base de datos de Lloyds Register Fairplay (LRF) y la base de datos de acceso público GISIS que revela que aproximadamente el 31 % de los accidentes se citan en ambas fuentes, y los accidentes restantes tan solo en la base de datos de LRF, teniendo presente que casi dos tercios (63 %) de los informes del GISIS no contienen ninguna descripción del accidente. En este contexto, la delegación de Alemania observó que el GISIS ofrece información adicional, especialmente informes pormenorizados sobre la investigación de los accidentes que, con frecuencia, contienen descripciones de la secuencia de los acontecimientos y de las causas subyacentes del accidente, mientras que la base de datos sobre siniestros de LRF no contiene información tan exhaustiva. En su opinión, el GISIS debería jugar un papel más importante en la labor de la Organización y ofrecer información sobre los accidentes para los estudios de EFS, para lo que convendría que el Grupo de expertos en EFS tuviera acceso a dicha información en el marco del proceso de examen. Por consiguiente, y dado que el GISIS tiene el potencial de llegar a ser una base fiable para las evaluaciones de la seguridad en el sector naviero, la delegación de Alemania destacó la importancia de incrementar los esfuerzos de la Organización por fomentar la notificación de los accidentes, a fin de que puedan incluirse en la base de datos GISIS.

19.7 Tras reconocer la importancia de mejorar la utilización de la base de datos GISIS para el análisis de los accidentes, el Comité reiteró su invitación a los Gobiernos Miembros para que facilitaran informes pormenorizados de sus investigaciones a la Organización, y encargó al Subcomité FSI que examinara la mejor manera de potenciar la recopilación de datos relativos a la investigación de accidentes por parte de la Organización.

## **20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS**

### **Estado jurídico de los convenios**

20.1 El Comité tomó nota de la información sobre los convenios y protocolos, y las enmiendas a los mismos, respecto de los cuales la OMI cumple funciones de depositario y que están relacionados con la labor del Comité, al 30 de septiembre de 2010 (MSC 88/20/1 y MSC 88/INF.12), y recibió información actualizada de la Secretaría sobre los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión a convenios y protocolos de la OMI relacionados con la seguridad y la protección.

### **Enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS**

20.2 El Comité examinó el documento MSC 88/20/2 (IACS), sobre las enmiendas al apéndice del Convenio SOLAS 1974 en relación con el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de pasaje con respecto a la expresión "fecha de construcción" (resolución MSC.216(82)), que, en consecuencia, podría haber sido también pertinente para enmendar el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

20.3 En este contexto, la Secretaría informó al Comité de que se había llevado a cabo un estudio interno sobre la armonización de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, lo que suponía la elaboración de un conjunto de enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1988 que hubieran sido estrictamente consecuencia de las enmiendas ya adoptadas.

20.4 El Comité pidió a la Secretaría que efectuara un examen minucioso y general de la uniformidad entre los modelos de certificados y registros que figuran en los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1988, y que presentara un informe al MSC 89. El documento que ha de elaborar la Secretaría debería contener un conjunto de proyectos de enmiendas a los instrumentos anteriormente mencionados que hubieran sido estrictamente consecuencia de las enmiendas ya adoptadas, y un posible procedimiento para evitar futuras anomalías.

20.5 En lo que respecta a la cuestión de las enmiendas a los modelos de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, Certificado de seguridad para buque de pasaje y Certificado de seguridad para buque de carga expedidos en virtud del Convenio SOLAS 1974 modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo que hubieran sido consecuencia de las enmiendas al apéndice del Convenio SOLAS 1974, adoptadas mediante la resolución MSC.216(82) con respecto a la expresión "fecha de construcción", el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta formulada por la IACS e invitó a los Estados Miembros a que pongan la cuestión en conocimiento de todas las partes interesadas, en particular las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto.

#### **Lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo**

20.6 El Comité recordó que el FAL 19 había elaborado originalmente una lista de certificados y documentos que deben llevarse a bordo y que la lista revisada actualmente disponible, aprobada por el FAL 31, el MEPC 52 y el MSC 79, se había distribuido mediante la circular FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151.

20.7 El Comité coincidió con las decisiones del FAL 36 (MSC 88/2/2) y aprobó las propuestas de enmiendas al proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo, cuyo texto figura en el anexo 1 del documento antedicho, a reserva de que el MEPC 62 examine la cuestión de nuevo.

20.8 Asimismo, el Comité coincidió con el FAL 36 y aceptó, a reserva de que el MEPC 62 adopte una decisión en el mismo sentido, la propuesta de que debe ser el MSC, de manera sistemática, el que dé inicio a toda revisión futura de la lista.

#### **Acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques**

20.9 El Comité recordó que, al examinar la cuestión del acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevar los buques, el MSC 81 había sido consciente de las posibilidades que ofrece el acceso en línea a los certificados y documentos, y había tomado nota debidamente de la viabilidad técnica de dicho sistema. El Comité había recomendado que se aplicara un enfoque gradual y que se concediera importancia a los aspectos de facilitación de dicho sistema. En cuanto a la posible utilización de dicho sistema en actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el MSC 81 había tomado nota de la opinión de que el acceso electrónico a los certificados no se consideraría una alternativa a la inspección física de los certificados y que podría, posiblemente, ser útil en el contexto de la asignación de prioridades durante las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

20.10 Se informó al Comité de que el FAL 36 había elaborado un cuestionario sobre el acceso en línea a los certificados y documentos, recogido en el anexo 2 del documento MSC 88/2/2, y que lo había remitido al Comité y al MEPC 62 para que lo examinaran a fondo y para pedirles su opinión y observaciones respecto de la posibilidad de hacer disponibles ejemplares electrónicos de los documentos y certificados que han de llevarse a bordo con fines de facilitación.

20.11 El Comité pidió a la Secretaría que distribuyera el cuestionario anteriormente mencionado, elaborado por el FAL 36, mediante una circular FAL, a reserva de que los Presidentes del MEPC y del Comité de Facilitación se muestren de acuerdo, de modo que el FAL 37 pueda recibir suficiente información sobre los resultados del cuestionario para seguir examinando la cuestión.

### **Facilitación de la entrada en vigor de las enmiendas de 1993 al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC)**

20.12 El Comité recordó que la Asamblea, en su decimoctavo periodo de sesiones (1993), había adoptado enmiendas a varias definiciones de los artículos del Convenio CSC, 1972, y los textos asociados de sus anexos I y II, mediante la resolución A.737(18).

20.13 A este respecto, el Comité tomó nota de que actualmente el Convenio tiene 78 Estados Contratantes y que solo nueve de ellos han depositado sus instrumentos de aceptación para las enmiendas de 1993, cuando se necesitan 52 aceptaciones para que las enmiendas entren en vigor. En este contexto, el Comité recordó también que la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, había tomado nota del ritmo lento de las aceptaciones necesarias para la entrada en vigor de las enmiendas de 1993 al Convenio CSC, 1972, había pedido a la Secretaría que propusiera al Consejo medidas que pudieran tomarse para facilitar la entrada en vigor de las enmiendas de 1993.

20.14 El Comité recordó asimismo que, tras examinar las opciones elaboradas por la Secretaría (MSC 87/21/1), el MSC 87 había pedido a la Secretaría que se pusiera en contacto con las Partes Contratantes del Convenio CSC con objeto de recabar su opinión sobre la celebración de una conferencia y, en particular, de determinar si estaban dispuestas a aplicar el procedimiento de aceptación tácito para enmiendas al Convenio, y que presentara los resultados de dicha consulta al MSC 88.

20.15 Tras examinar el documento MSC 88/20 (Secretaría), el Comité tomó nota de que, de conformidad con la petición del MSC 87, la Secretaría, por medio de la circular N° 3075, había invitado a los Estados Partes en el Convenio CSC a que presentaran sus opiniones respondiendo al cuestionario que figura en el anexo de la circular mencionada, respecto de si estaban a favor o no de celebrar una conferencia de las Partes para hacer entrar en vigor las enmiendas de 1993 aplicando el procedimiento de aceptación tácito.

20.16 En este contexto, el Comité tomó nota de que, basándose en las respuestas recibidas al cuestionario, 11 Estados Partes en el Convenio estaban a favor de celebrar una conferencia de las Partes, mientras que cuatro Estados no estaban a favor.

20.17 Asimismo, el Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo IX, el Convenio puede ser enmendado por una conferencia a petición de una Parte Contratante, y con el apoyo de un tercio, por lo menos, de las Partes Contratantes. El Secretario General convocaría dicha conferencia, a la cual serían invitados los Estados a que se refiere el artículo VII del Convenio. A este respecto, el Comité, teniendo en cuenta que el Convenio CSC tiene actualmente 78 Partes Contratantes, tomó nota de que tendrían que apoyar la celebración de dicha conferencia un mínimo de 27 Partes.

20.18 El Comité examinó las prácticas anteriores de la Organización y tomó nota de que se habían celebrado conferencias en virtud del Convenio SOLAS, el Convenio de Formación y el Convenio MARPOL y que, por lo general, cuando el Comité responsable acuerda la celebración de una conferencia, se interpreta que dicho acuerdo satisface las prescripciones de asistencia de, como mínimo, un tercio de las Partes para la celebración de la conferencia. Sin embargo, en todos esos casos (el último, la Conferencia de Manila de 2010), se llegó a la decisión del Comité, sin excepción, por consenso y sin ninguna objeción.

20.19 El Comité también tomó nota de que, desde el punto de vista jurídico, el Comité no desempeña una función oficial en el proceso de celebración de una conferencia con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo IX del Convenio CSC.

20.20 Tras examinar la mejor manera de proceder habida cuenta de la información facilitada, el Comité tomó nota de que, si un Estado Parte en el Convenio CSC presentase al Secretario General una petición oficial para la celebración de una conferencia con el apoyo de al menos otras 26 Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo IX del Convenio CSC, se celebraría una conferencia de las Partes Contratantes. Si bien tomó nota de lo dispuesto en el Convenio, el Comité acordó encargar al DSC 16 que considerara la posibilidad de elaborar un nuevo conjunto de enmiendas al anexo del Convenio CSC basándose en las enmiendas de 1993, de manera que no sea necesario introducir enmiendas al artículo II del Convenio y que las nuevas enmiendas al anexo puedan entrar en vigor en virtud de los procedimientos de aceptación tácito existentes para las enmiendas a los anexos del Convenio CSC.

## **21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES**

21.1 El Comité tomó nota de que el C 104 y el C 105 habían decidido lo siguiente:

- .1 conceder el carácter consultivo de forma provisional a Pacific Environment, la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC), la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) y la Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss) por un periodo máximo de dos años, transcurrido el cual volverá a examinarse la situación; y
- .2 no conceder el carácter consultivo a la Asociación para el Control de las Emisiones por Catalizador (AECC), la Asociación Europea de Proveedores Marítimos Independientes (EMISA) y la Asociación Europea de Propietarios de Remolcadores (ETA).

21.2 El Comité tomó nota también de los cambios de nombre siguientes:

- .1 la Asociación Internacional de Productores de Seguros y Reaseguros (BIPAR) pasó a denominarse Federación Europea de Intermediarios de Seguros y mantuvo el acrónimo BIPAR;
- .2 la Asociación de Fabricantes Europeos de Motores de Combustión Interna (EUROMOT) pasó a denominarse Asociación Europea de Fabricantes de Motores de Combustión Interna y mantuvo el acrónimo EUROMOT;
- .3 la Asociación Internacional de Navegación (PIANC) pasó a denominarse PIANC-Asociación Mundial de Estructuras del Transporte Acuático y mantuvo el acrónimo PIANC; y

- .4 la Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHMA) pasó a denominarse Asociación Internacional de Armadores de Buques que Transportan Mercancías Peligrosas (IVODGA).

21.3 El Comité tomó nota también de que el C 105, en lo que respecta a las relaciones con las organizaciones no gubernamentales, había tomado nota de la información facilitada en relación con los procedimientos que se siguen para la atribución del carácter consultivo a las organizaciones no gubernamentales y había decidido examinar, en el C 106, las Directrices para la atribución del carácter consultivo, a fin de determinar si debían enmendarse.

## **22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ**

### **Revisión de las Directrices de los Comités**

22.1 El Comité recordó que el MSC 87 había acordado que sería necesario elaborar una enmienda apropiada a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2) en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano (véase el párrafo 16.12) para incluir los principios relativos al factor humano, y había invitado a los Gobiernos Miembros a que utilizaran el proyecto de Directrices revisadas cuando presentaran propuestas de nuevos resultados, en espera de la aprobación de las Directrices en el MEPC 61 y el MSC 88.

22.2 El Comité examinó el documento MSC 88/22 (Secretaría), que contiene el proyecto de Directrices revisadas de los Comités aprobado, en principio, por el MSC 87 para que volviera a examinarse en el MEPC 61 y se aprobara con carácter definitivo en el periodo de sesiones actual, así como el proyecto de enmiendas adicional preparado por la Secretaría a petición del Comité, en el que se tenían en cuenta los resultados de interés del MSC 87 y el C 104 y las modificaciones de redacción que fueran necesarias.

22.3 El Comité examinó también el documento MSC 88/22/3 (Secretaría), en el que se indica que el proyecto de Directrices revisadas (MEPC 61/WP.6) se había presentado al MEPC 61 y había sido aprobado por este, a reserva de que el MSC 88 adoptara la misma decisión. Con respecto a la cuestión del factor humano en el proceso normativo, el MEPC 61, tras tomar nota de los resultados del MSC 87 y examinar las propuestas de enmienda presentadas por INTERTANKO y la ITF (MEPC 61/21/2 y MSC 88/16), había aprobado la propuesta en principio, a reserva del ajuste del texto propuesto y la decisión definitiva del MSC 88.

22.4 En relación con la cuestión de aclarar el ámbito de aplicación de las enmiendas adoptadas a los instrumentos de obligado cumplimiento, planteada en los documentos MSC 88/22/1 (Italia) y MSC 88/22/2 (Reino Unido), el Comité examinó las dos propuestas, que contenían proyectos de enmienda a las Directrices de los Comités a fin de contar con orientaciones para la presentación de propuestas de nuevos instrumentos de obligado cumplimiento o de enmiendas a los existentes.

22.5 Tras tomar nota de la opinión manifestada por la delegación de los Países Bajos en relación con las posibles dificultades que pueden plantearse al leer el actual párrafo 4.7 de las Directrices (MSC 88/22, anexo), que incluye nueve apartados, junto con el nuevo párrafo 4.27*bis* que se propone en el documento MSC 88/22/2 y que incluye 10 apartados, el Comité aceptó, en principio, el texto del nuevo párrafo 4.27*bis* propuesto y que el contenido de esos dos párrafos podría adjuntarse a las Directrices.

22.6 Además, tras una intervención de la delegación de Italia que puso de relieve la naturaleza complementaria de las dos series de proyectos de enmienda recogidas en los documentos MSC 88/22/1 y MSC 88/22/2, el Comité pidió a la Secretaría que elabore un texto refundido que combine ambas series, para su examen por el MSC 89.

22.7 El Comité pidió además a la Secretaría que, al redactar el texto refundido anteriormente mencionado, tenga en cuenta las dificultades que quizá encuentren los autores de propuestas de nuevos instrumentos de obligado cumplimiento o de enmiendas a los existentes a la hora de cumplir las recomendaciones de los apartados .1, .4 y .8 del nuevo párrafo 4.27*bis* propuesto (MSC 88/22/2) en la fase inicial de la presentación de propuestas de enmiendas.

22.8 En este contexto, el observador de la IACS resaltó la importancia de que las Directrices revisadas aborden todas las cuestiones enumeradas en el nuevo párrafo 4.27*bis* propuesto (MSC 88/22/2), que podrían organizarse en dos partes, correspondientes a la fase de la presentación inicial de nuevos instrumentos de obligado cumplimiento o de enmiendas a los existentes y a la fase de su examen por el Comité para su adopción.

22.9 Tras el examen de la parte pertinente del informe del Grupo mixto de trabajo MSC-MEPC sobre el factor humano (MSC 88/WP.5, sección 5 y anexo), el Comité aprobó en principio, para su aprobación definitiva en el MSC 89 y a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el proyecto de Directrices revisadas de los Comités que figura en el documento MSC 88/22 (Secretaría), así como las enmiendas para incorporar los principios relativos al factor humano.

22.10 Con posterioridad a su decisión respecto de las enmiendas a las Directrices de los Comités a fin de contar con orientaciones para la presentación de propuestas de nuevos instrumentos de obligado cumplimiento o de enmiendas a los existentes (véase el párrafo 22.6 *supra*), el Comité pidió a la Secretaría que elabore un proyecto de circular de la serie MSC-MEPC.1 que contenga una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas con objeto de que lo examine el MSC 89 para su aprobación.

### **Publicación de las Directrices de los Comités en el sitio de la OMI en la Red**

22.11 Tras recordar que el MSC 87 había decidido examinar de nuevo en el periodo de sesiones actual la posibilidad de que las Directrices pudieran descargarse como una publicación desde el sitio de la OMI en la Red, el Comité aplazó el examen de esa cuestión hasta el MSC 89 en el contexto de su aprobación de las Directrices revisadas de los Comités.

## **23 PROGRAMA DE TRABAJO**

### **ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES, INCLUIDO EL EXAMEN DE LOS NUEVOS RESULTADOS PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS, LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y LOS SUBCOMITÉS INTERESADOS, Y LA CONFERENCIA DE 2010 DE LAS PARTES EN EL CONVENIO DE FORMACIÓN 1978**

23.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde el MSC 87 (MSC 88/23/1, MSC 88/23/1/Add.1 y MSC 88/23/1/Add.2), las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)), las diversas propuestas relativas a nuevos resultados presentadas al periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados, la evaluación preliminar de dichas propuestas (MSC 88/WP.1)

realizada por el Presidente, con la ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, y adoptó las medidas indicadas a continuación.

23.2 El Comité recordó que, en relación con su método de trabajo para examinar las propuestas relativas a nuevos resultados, en su 78º periodo de sesiones había acordado que, al debatir dichas propuestas, el objetivo era decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices de los Comités, si procedía o no incluir un resultado en el orden del día bienal de un subcomité. La decisión de incluir un resultado en el orden del día bienal de un subcomité no significa que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta y que debería ser el subcomité interesado el que examine a fondo los aspectos técnicos de la propuesta y elabore las prescripciones y recomendaciones que estime oportunas.

23.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 61 había aprobado los órdenes del día bienales de los Subcomités BLG y FSI, así como los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, y los resultados relacionados con el medio ambiente que figuran en los órdenes del día bienales de los Subcomités DE, DSC y NAV, según se indica en el documento MSC 88/2/3.

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

##### **Resultados del MEPC 61**

23.4 El Comité recordó que el MEPC 61 había encargado al Subcomité que volviera a examinar una serie de documentos relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

##### **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del BLG 15**

23.5 El Comité, tras recordar las decisiones adoptadas en su 87º periodo de sesiones de ampliar el alcance del punto titulado "Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas", y de modificar el título de ese punto de modo que diga "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", aprobó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.6 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 15, que figura en el anexo 21, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

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

##### **Sobrepeso de los contenedores**

23.7 Tras tomar nota de la declaración formulada conjuntamente por la ICS y WSC, recogida en el anexo 33, acerca de las recomendaciones del proyecto mixto de investigación de los Gobiernos y el sector "*Lashing at Sea*", de que es necesario disponer con urgencia de un nuevo resultado para examinar la manera de garantizar que se declara el peso correcto de los contenedores al transportista y que ese peso se comunica al capitán antes de efectuar la carga del buque, declaración que recibió el apoyo de las delegaciones de Francia y los Países Bajos, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones



internacionales a que presentaran una propuesta de nuevo resultado de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités.

### **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DSC 16**

23.8 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.9 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 16, que figura en el anexo 21.

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

#### **Examen de las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre las prescripciones con respecto a la ubicación de los AREE**

23.10 El Comité examinó el documento MSC 88/23/5 (Reino Unido), en el que se propone que se introduzcan enmiendas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS para prescribir que en cada pañol de incendios se almacenen al menos dos aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE), con objeto para facilitar el salvamento del personal en un entorno potencialmente peligroso, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Examen de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre la ubicación de los AREE ", fijando 2013 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité FP la función de coordinador y encargó al FP 55 que incluyera el punto en el orden del día provisional del FP 56.

#### **Enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS y orientaciones conexas sobre la gestión de la calidad del aire para la ventilación**

23.11 El Comité examinó el documento MSC 88/23/7 (Países Bajos), en el que se propone que se elaboren enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS y orientaciones conexas para prescribir 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, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "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", fijando 2013 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité FP la función de coordinador y encargó al FP 55 que incluyera el punto en el orden del día provisional del FP 56.

#### **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**

23.12 El Comité examinó los documentos MSC 88/23/8 y MSC 88/INF.2 (Canadá y Reino Unido), en los que se propone que se elaboren enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, al Código PEF y a la circular MSC/Circ.1120, según proceda, para aclarar la aplicación de los criterios sobre humo, toxicidad y propagación de la llama a las tuberías de plástico de los buques, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "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", fijando 2013 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité FP la función de coordinador y encargó al FP 55 que incluyera el punto en el orden del día provisional del FP 56.

**Directrices para las naves de vuelo rasante**

23.13 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 88/23/11 (República de Corea), había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones, tras lo cual asignó al Subcomité DE la función de coordinador, en cooperación con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.30).

**Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FP 55**

23.14 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.15 El Comité confirmó el orden del día provisional del FP 55, que figura en el anexo 21.

***SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)*****Resultados del MEPC 61**

23.16 El Comité recordó que el MEPC 61 había encargado al Subcomité que volviera a examinar el documento MEPC 61/INF.19 (Australia), que trata de la verificación de los sistemas de gestión del agua de lastre por parte de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto.

**Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FSI 19**

23.17 El Comité aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.18 El Comité aprobó el orden del día provisional del FSI 19, que figura en el anexo 21, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

**Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 89**

23.19 Tras tomar nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el FSI 19 y el MSC 89, y de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités, en el MSC 89 solo podrán examinarse las cuestiones urgentes derivadas del FSI 19, el Comité acordó que las siguientes cuestiones urgentes se examinaran en el MSC 89:

- .1 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC;
- .3 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .4 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas; y
- .5 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar.

---

**SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ COMSAR)****Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM**

23.20 El Comité examinó el documento MSC 88/23/9 (OMM), en el que se propone que se elabore una resolución de la Asamblea en la que se reseñe el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos a fin de cumplir lo dispuesto en la regla V/5.4 del Convenio SOLAS y garantizar la uniformidad con otros componentes de la información sobre seguridad marítima, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 15 un resultado no previsto titulado "Elaboración de una resolución de la Asamblea sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos", fijando 2011 como año previsto de ultimación.

**Directrices para las naves de vuelo rasante**

23.21 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 88/23/11 (República de Corea), había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones, tras lo cual asignó al Subcomité DE la función de coordinador, en cooperación con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.30).

**Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 15**

23.22 El Comité aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.23 El Comité aprobó el orden del día provisional revisado del COMSAR 15, que figura en el anexo 21.

**SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)****Normas de funcionamiento para clinómetros**

23.24 El Comité examinó el documento MSC 88/23/6 (Alemania), en el que se propone que se elaboren normas de funcionamiento para los clinómetros con objeto de facilitar datos sobre el ángulo de escora y el periodo de balance a la tripulación y a un RDT para que los registre, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité NAV y en el orden del día provisional del NAV 57 un resultado no previsto titulado "Elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros", fijando 2012 como año previsto de ultimación.

**Política y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA**

23.25 El Comité examinó el documento MSC 88/23/10 (Estados Unidos y Japón), en el que se propone que se amplíe el alcance del resultado previsto titulado "Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA" a fin de incluir también la elaboración de políticas, orientaciones y normas de funcionamiento para las ayudas a la navegación del SIA, y se modifique en consecuencia el nombre del resultado, teniendo en cuenta la información facilitada en el documento MSC 88/23/12 (Chile), y acordó ampliar el resultado para incluir normas de funcionamiento, orientaciones y políticas relativas a su uso y, habida cuenta de la ampliación, modificar el nombre del resultado, de modo que diga "Elaboración de políticas y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA".

### **Directrices para las naves de vuelo rasante**

23.26 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 88/23/11 (República de Corea), había acordado incluir en el orden del día postbienio del Comité un resultado titulado "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", fijando 2013 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité DE la función de coordinador, en cooperación con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.30).

### **Plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica**

23.27 El Comité encargó al NAV 57 que examinara los resultados del COMSAR 15 por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con el plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica al tratar su punto del orden del día titulado "Otros asuntos".

### **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del NAV 57**

23.28 El Comité aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.29 El Comité aprobó el orden del día provisional del NAV 57, que figura en el anexo 21.

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

### **Directrices para las naves de vuelo rasante**

23.30 El Comité examinó el documento MSC 88/23/11 (República de Corea), en el que se propone que se sustituyan las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante (MSC.1/Circ.1054) por unas directrices definitivas actualizadas a fin de fomentar la seguridad de la navegación de las naves de vuelo rasante en todo el mundo mediante la aplicación de normas internacionales acordadas, y decidió incluir en el orden del día postbienio del Comité un resultado titulado "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones, tras lo cual asignó al Subcomité DE la función de coordinador, en cooperación con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité DE.

### **Enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje**

23.31 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 88/23/2 (Noruega), había acordado incluir en el orden del día postbienio del Comité un resultado titulado "Elaboración de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje", fijando 2013 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité SLF la función de coordinador, en cooperación con el Subcomité DE, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité SLF (véase asimismo el párrafo 23.36).

### **Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas**

23.32 El Comité estudió una propuesta formulada por el DE 54 (MSC 88/7/3, anexo 2) para examinar las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) relativas a la introducción de un dispositivo de prueba de referencia (DPR) para los chalecos salvavidas, adoptadas

mediante la resolución MSC.200(80), y acordó incluir en el orden día bienal del Subcomité DE y en el orden del día provisional del DE 55 un resultado no previsto titulado "Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas", fijando 2012 como año previsto de ultimación.

### **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DE 55**

23.33 El Comité aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.34 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 55, que figura en el anexo 21.

### **Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 89**

23.35 Tras tomar nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el DE 55 y el MSC 89, y de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités, en su 89º periodo de sesiones solo podrán examinarse las cuestiones urgentes derivadas del DE 55, el Comité acordó que las siguientes cuestiones urgentes se examinaran en el MSC 89:

- .1 Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1, incluidas las cuestiones relacionadas con los ganchos de suelta de los botes salvavidas (véanse asimismo los párrafos 3.34 a 3.42);
- .2 Normas de rendimiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques;
- .3 Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión; y
- .4 Enmiendas a la resolución A.744(18).

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

#### **Enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje**

23.36 El Comité examinó el documento MSC 88/23/2 (Noruega), en el que se propone que se elaboren criterios de estabilidad unificados y orientaciones operacionales para los buques que participan en las operaciones de remolque y anclaje, a fin de incorporarlos en la parte B del Código IS 2008, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje", fijando 2014 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité SLF la función de coordinador, en cooperación con el Subcomité DE, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité SLF, y encargó al SLF 53 que incluyera el punto en el orden del día provisional del SLF 54.

#### **Directrices para las naves de vuelo rasante**

23.37 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 88/23/11 (República de Corea), había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos, tras lo cual asignó al Subcomité DE la función de coordinador, en cooperación con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.30).

**Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del SLF 53**

23.38 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.39 El Comité confirmó el orden del día provisional del SLF 53, que figura en el anexo 21.

***SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)*****Resultados de la Conferencia de Manila de 2010 de las Partes en el Convenio de Formación 1978**

23.40 El Comité examinó el documento MSC 88/23, en el que se facilita información sobre las medidas cuya adopción se pide al Comité en el contexto de las resoluciones adoptadas por la Conferencia de Manila de 2010 de las Partes en el Convenio de Formación 1978, y tomó nota de lo siguiente:

- .1 en el contexto de la resolución 8 (Elaboración de directrices para implantar las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar), se pidió al Comité que elaborara directrices para implantar las normas médicas que figuran en el Convenio y el Código de Formación y en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM 2006), en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud; y
- .2 en el contexto de la resolución 9 (Revisión de los cursos modelo existentes publicados por la Organización Marítima Internacional y elaboración de nuevos cursos modelo), se pidió al Comité que revisara y actualizara los cursos modelo existentes y elaborara nuevos cursos modelo en los que se faciliten orientaciones sobre la implantación del Convenio y el Código de Formación.

23.41 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité examinó la conveniencia de que el Subcomité STW aborde las medidas enumeradas en el párrafo 5 del documento MSC 88/23, especialmente por lo que respecta a la preparación de orientaciones relativas a los oficiales electrotécnicos superiores, la preparación de directrices para la implantación de las normas médicas de las Enmiendas de Manila y la preparación de cursos modelo para la implantación de las Enmiendas de Manila.

23.42 Teniendo en cuenta la proximidad del STW 42, el Comité acordó incluir en su orden del día postbienal un nuevo resultado titulado "Preparación de directrices para la implantación de las normas médicas de las Enmiendas de Manila", fijando 2013 como año previsto de ultimación, tras lo cual asignó al Subcomité STW la función de coordinador y encargó al STW 42 que incluyera el punto en el orden del día provisional del STW 43, con objeto de ultimar las directrices para el examen médico de la gente de mar que está elaborando el Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano (véanse los párrafos 16.6 a 16.9) y someterlas a la adopción del Comité. En relación con la preparación de los cursos modelo para la implantación de las Enmiendas de Manila, se encargó al Subcomité STW que examinara la cuestión al tratar su actual resultado titulado "Validación de los cursos modelo de formación".

23.43 En relación con la preparación de las orientaciones relativas a los oficiales electrotécnicos superiores (véase el párrafo 23.41), el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran una propuesta para incluir el correspondiente nuevo resultado, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités.

## **Directrices para las naves de vuelo rasante**

23.44 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 88/23/11 (República de Corea), había acordado incluir en el orden del día postbienio del Comité un resultado titulado "Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones, tras lo cual asignó al Subcomité DE la función de coordinador, en cooperación con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, SLF y STW, según sea necesario y si lo solicita el Subcomité DE (véase asimismo el párrafo 23.30).

## **Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del STW 42**

23.45 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 20.

23.46 El Comité confirmó el orden del día provisional del STW 42, que figura en el anexo 21.

## **REFRENDO DE LOS RESULTADOS NO PREVISTOS**

23.47 De conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)), el Comité, tras aceptar los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones (MSC 88/WP.11), recogidos en los anexos 20 y 21, respectivamente, invitó al Consejo a que refrendara, para su inclusión en el Plan de acción de alto nivel actual, los siguientes resultados no previstos acordados en el periodo de sesiones:

- .1 elaboración de una resolución de la Asamblea sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos (párrafo 23.20);
- .2 elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros (párrafo 23.24); y
- .3 revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas (párrafo 23.32).

## **ACTIVIDADES, PRIORIDADES Y PLAN DE SEMANAS DE REUNIÓN DE LOS COMITÉS Y SUS ÓRGANOS AUXILIARES PARA EL BIENIO 2012-2013**

23.48 El Comité recordó que el MSC 87 había refrendado la recomendación de la Reunión de Presidentes de 2010 de que los Presidentes de los Comités deberían presentar sus respectivos planes conjuntos que incluyan las actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares durante el siguiente bienio a finales del primer año del bienio, para su examen por los Comités con objeto de incluirlos en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

23.49 El Comité tomó nota de que el C 104 le había pedido que considerase la posibilidad de reducir el número de días de sus periodos de sesiones, lo cual podría conseguirse a través de una mejora de la planificación, la asignación de prioridades, la gestión de la carga de trabajo y la aplicación de las directrices adjuntas a la resolución A.1013(26), y que informase al Consejo de sus conclusiones.

23.50 Se informó al Comité de que, en cumplimiento de las decisiones anteriores, los Presidentes del MSC y el MEPC prepararon el documento MSC 88/23/3, tras mantener consultas con los presidentes de los subcomités y con la Secretaría, y también de que el plan de semanas de reunión de los dos Comités y de los subcomités, incluidas las

asignadas a las conferencias sobre seguridad y/o medio ambiente cuya celebración estaba prevista en el bienio 2012-2013, tendría que ser aprobado por el C 106, en junio de 2011, basándose en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

23.51 En cumplimiento de las decisiones anteriormente mencionadas, el Comité examinó el documento MSC 88/23/3 (Presidentes del MSC y el MEPC) y tomó nota, en particular, de que:

- .1 al elaborar el documento MSC 88/23/3, los Presidentes solicitaron el asesoramiento de los presidentes de todos los subcomités acerca del número de periodos de sesiones que necesitarían durante el bienio 2012-2013, basándose en los órdenes del día bienales actuales de los subcomités;
- .2 al realizar esa labor, se tuvieron en cuenta las directrices generales reseñadas en la resolución A.900(21): "Objetivos de la Organización a partir del año 2000", así como las repercusiones financieras de las propuestas en el presupuesto de la Organización; y
- .3 conforme al plan propuesto de semanas de reunión, estaba previsto, según se indica en el párrafo 9, que en el bienio 2012-2013 se necesitarían cuatro semanas y media para los tres periodos de sesiones del MSC, tres semanas para los tres periodos de sesiones del MEPC y dos semanas para cada Subcomité (lo cual asciende a un total general de 25,5 semanas).

23.52 El Comité aprobó el plan propuesto de 25,5 semanas de reunión para el MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares en el bienio 2012-2013, como base para la preparación de las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

23.53 Al examinar la petición del C 104 (párrafo 23.49), el Comité acordó que, a efectos presupuestarios, el número de días de reunión del Comité durante el próximo bienio fuera de ocho para cada periodo de sesiones. No obstante, el Comité acordó volver a examinar la cuestión en el MSC 89, periodo en el que estará en mejor situación para evaluar la carga de trabajo del MSC 90 y el MSC 91.

#### **SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011**

23.54 El Comité recordó que, en su 87º periodo de sesiones, había tomado nota del progreso realizado en relación con los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel y de que el informe actualizado sobre la situación se distribuiría como parte del informe del Comité (MSC 87/26/Add.3, anexo 40). A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 88/23/4 (Secretaría) y, tras observar que el informe sobre la situación se publica actualmente tanto como documento del periodo de sesiones como en forma de anexo del informe definitivo del Comité, refrendó la recomendación de la Secretaría de que, en el espíritu de la eficiencia buscada por el Consejo, el informe sobre la situación solo se preparara como anexo del informe del Comité con objeto de evitar la duplicación innecesaria de la labor.

23.55 A continuación, el Comité invitó al Consejo a que tome nota del Informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011, que figura en el anexo 22 y en el que se incluyen los resultados no previstos aprobados en el presente periodo de sesiones, a reserva de su refrendo por el Consejo (véase asimismo el párrafo 23.47).



## **ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ**

23.56 En el contexto de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26), el Comité tomó nota de que se le había pedido que estableciera y mantuviera un orden del día postbiental utilizando el formato que figura en las Directrices antedichas, y de que la Secretaría había preparado el orden del día postbiental del Comité a partir de las propuestas formuladas por los subcomités en sus últimos periodos de sesiones, teniendo en cuenta los nuevos resultados acordados en el presente periodo de sesiones (MSC 88/WP.11, anexo 3).

23.57 Tras tomar nota de que el orden del día postbiental actualizado también se adjuntaría a su informe, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices antedichas, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del orden del día postbiental actualizado del Comité de Seguridad Marítima, que figura en el anexo 23.

## **REUNIONES INTERPERIODOS**

23.58 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, el párrafo 3.40 de las Directrices de los Comités y la decisión adoptada por el Comité en su 66º periodo de sesiones de que todos los subcomités deberían examinar a fondo la necesidad de convocar reuniones interperiodos, y que solamente cuando consideren que dichas reuniones son esenciales deberían presentar al Comité oportunamente una solicitud plenamente justificada para su examen, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, aprobó/confirmó, según proceda, las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 la 15ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, que se celebrará del 6 al 15 de abril de 2011;
- .2 la 16ª reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, que se celebrará directamente después del DSC 16, del 26 al 30 de septiembre de 2011;
- .3 una reunión del Grupo de trabajo ESPH en 2011;
- .4 una reunión del Grupo de trabajo del Subcomité DE sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, que se celebrará directamente antes del DE 55, del 16 al 18 de marzo de 2011; y
- .5 una reunión del Grupo de expertos sobre la evaluación formal de la seguridad, que se celebrará directamente antes del MSC 89, los días 9 y 10 de mayo de 2011,

e invitó al Consejo a que refrendara las decisiones anteriores.

## **CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 89**

### **Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 89 y el MSC 90**

23.59 El Comité convino en las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 89º y 90º, recogidos en el documento MSC 88/WP.7.

## **Constitución de grupos de trabajo y de redacción durante el MSC 89**

23.60 Tras recordar las disposiciones de las Directrices de los Comités en relación con el número de grupos que puede constituirse en cada periodo de sesiones, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, acordó que en su 89º periodo de sesiones debían constituirse grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .1 protección marítima y actos de piratería; y
- .2 normas basadas en objetivos y evaluación formal de la seguridad,

y acordó constituir también un grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

23.61 El Comité acordó que puede que sea necesario constituir también el Grupo de análisis de necesidades en cuanto a la creación de capacidad (AGAG).

## **Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones**

23.62 El Comité tomó nota de que estaba previsto provisionalmente que su 89º periodo de sesiones se celebrara del 11 al 20 de mayo de 2011 y que su 90º periodo de sesiones se celebrara en mayo de 2012.

## **24 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011**

24.1 El Comité reeligió por unanimidad al Sr. Neil Ferrer (Filipinas) como Presidente, y al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca) como Vicepresidente, ambos para 2011.

## **25 OTROS ASUNTOS**

### **Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)**

25.1 El Comité recordó que la Secretaría había comenzado a elaborar el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) en julio de 2005 y que dicho sistema permite el acceso público a conjuntos de datos recopilados por la Secretaría y que los Estados Miembros introduzcan datos directamente.

25.2 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 88/25 (Secretaría), a saber, que el GISIS consta en la actualidad de 24 módulos ya elaborados o en proceso de elaboración para la recopilación, el procesamiento y la distribución de datos sobre el transporte marítimo, con objeto de ayudar a los Estados Miembros y a la Secretaría a llevar a cabo sus tareas respectivas y complementarias, elaborar informes y facilitar al público información sobre el transporte marítimo.

### **Colaboración entre la OMI y la IACS con respecto al Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC)**

25.3 El Comité recordó que el MSC 87, tras tomar nota del informe de la Secretaría sobre la colaboración entre la OMI y la IACS con respecto al Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC) (MSC 87/25/1) y de la información facilitada por la IACS sobre las últimas novedades (MSC 87/25/2), en particular sobre las importantes modificaciones introducidas en la estructura y el modo de funcionamiento del PCSCC actual de la IACS, había pedido a la Secretaría que continuara presentando al Comité información actualizada.

25.4 El Comité recordó también que el MSC 87, tras examinar si era necesario que el consultor/observador de la OMI continuara participando en el nuevo PCSCC de la IACS y el correspondiente acuerdo de financiación, había pedido a la IACS que siguiera contribuyendo a la financiación de los costos del observador de la OMI durante el bienio en curso y había acordado que se sometiera a examen la necesidad de que el observador de la OMI o la Secretaría siguieran participando en el PCSCC de la IACS, con la colaboración plena de la IACS, tras el bienio en curso.

25.5 Tras examinar más a fondo el documento MSC 88/25/1, el Comité tomó nota de la información sobre la participación del representante de la OMI en la labor del Comité consultivo sobre el PCSCC de la IACS y de la detallada información actualizada que se había facilitado (MSC 88/25/1, anexo).

25.6 El observador de la IACS dio las gracias al observador/consultor de la OMI por su contribución y por su informe sobre el PCSCC de la IACS, en particular las observaciones y opiniones manifestadas (MSC 88/25/1, anexo, párrafos 13 y 14). El observador informó al Comité de que los miembros de la IACS estaban al corriente de las opiniones e inquietudes planteadas por el observador de la OMI y de que dichas cuestiones se examinarían en el próximo Consejo de la IACS.

25.7 El Comité pidió a la Secretaría que mantuviera las disposiciones relativas a la participación en el Plan durante el bienio en curso (2010-2011) con las aportaciones financieras de la IACS y que informara al MSC 90 presentando información actualizada sobre el PCSCC de la IACS.

25.8 El Comité acordó examinar la necesidad de que el observador de la OMI o la Secretaría siguieran participando en el PCSCC de la IACS, con la colaboración plena de esta asociación, en el MSC 90.

#### **Información sobre la elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre cómo responder a los casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos**

25.9 El Comité recordó que el MSC 87 había examinado el documento MSC 87/24/12 (Secretaría), en el que se invitaba a la Secretaría de la OMI a colaborar con el OIEA en la preparación de orientaciones para los Estados ribereños sobre cómo responder a los casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos, había acordado que la Secretaría participara en la próxima reunión del OIEA sobre la cuestión y había encargado a la Secretaría que preparase un documento sobre las novedades más recientes para examinarlo en el periodo de sesiones en curso y formular recomendaciones sobre la mejor manera de proceder al respecto.

25.10 En este contexto, el Comité, tras examinar el documento MSC 88/25/3 (Secretaría), tomó nota de que, de conformidad con la petición del MSC 87, un miembro de la Secretaría de la OMI había participado en la reunión del OIEA sobre la elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre cómo responder a los casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos, que se celebró del 27 de septiembre al 1 de octubre de 2010 en la sede del OIEA en Viena. El Comité observó que el informe de la reunión figuraba en el anexo del documento MSC 88/25/3, que incluía el proyecto de orientaciones para los Estados ribereños sobre cómo responder a los sucesos o casos de emergencia marítima relacionados con el transporte de materiales radiactivos, actualmente en fase de elaboración.

25.11 A este respecto, el Comité tomó nota de que el proyecto de orientaciones solamente aborda sucesos que se producen en buques que transportan mercancías peligrosas de la Clase 7 (materiales radiactivos) con arreglo al Código IMDG y sus suplementos. Por consiguiente, el proyecto no es aplicable a los reactores de los buques de propulsión nuclear y, además, en las orientaciones tampoco se tratan las cuestiones relacionadas con la protección ni el papel de los Estados ribereños como partes interesadas en el transporte de materiales radiactivos.

25.12 El Comité tomó nota también de que el MEPC 61 había examinado este asunto, tal como se informa en el documento MSC 88/2/3, y había coincidido en principio con la decisión del MSC 87 de que la Secretaría participara en esta labor, y había pedido a la Secretaría que se asegurase de que, cuando se llevara a cabo dicha labor, se abordasen tanto los aspectos de seguridad como los de preparación y lucha contra la contaminación, dado que afectan a la protección del medio marino.

25.13 Tras recordar la decisión adoptada en el MSC 87 para determinar la mejor manera de proceder sobre el particular en el presente periodo de sesiones, y teniendo en cuenta las últimas novedades, el Comité acordó que la Secretaría continuara participando en la labor relativa a esta cuestión y le mantuviera informado en consecuencia, e invitó al MEPC 62 a que tomara nota de esta decisión.

### **Conclusiones y recomendaciones de la XVII Conferencia de la AISM**

25.14 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la AISM (MSC 88/25/4) sobre las 18 conclusiones y las 18 recomendaciones de la XVII Conferencia de la AISM: "Ayudas a la navegación – Un enfoque mundial, todas las aguas, todos los riesgos y todas las soluciones", celebrada del 22 al 27 de marzo de 2010 en el International Convention Centre de Ciudad del Cabo (Sudáfrica) y copatrocinada por Transnet, la Autoridad portuaria nacional de Sudáfrica. Asistieron a la Conferencia 409 delegados, que representaban a 59 países, y en el transcurso de la misma se organizó una exposición en la que se presentaron los avances más recientes de la tecnología y los servicios relacionados con las ayudas a la navegación.

### **Enmienda al Acuerdo sobre el Sistema de balizamiento marítimo, 1982, de la AISM**

25.15 El Comité examinó el documento MSC 88/25/5 (AISM), en el que se recuerda que el MSC 44 había adoptado un sistema de balizamiento que se adjuntó a la resolución adoptada por la Conferencia sobre balizamiento de la AISM celebrada en Tokio en 1980, y que había aprobado la circular SN/Circ.105 (de 15 de junio de 1981) a este respecto. Posteriormente, se informó al MSC 48 de que se había concertado el Acuerdo sobre el Sistema de balizamiento marítimo de la AISM el 15 de abril de 1982 y de que 56 autoridades de señalización marítima se habían constituido en Partes, de lo que se informó a todos los Gobiernos Miembros mediante la circular SN/Circ.120, de 8 de mayo de 1984.

25.16 La AISM informó también de que en su XVII Conferencia y en su Asamblea General, celebradas conjuntamente en Ciudad del Cabo del 22 al 27 de marzo de 2010, había adoptado un sistema de balizamiento marítimo revisado como enmienda al anexo del Acuerdo mencionado *supra*. De conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Acuerdo del Sistema de balizamiento marítimo de la AISM, se remitió al Secretario General de la OMI una copia auténtica certificada del anexo revisado del Acuerdo y se le pidió que adoptara las medidas pertinentes y distribuyera dicho Acuerdo a todos los Gobiernos Miembros de la OMI.

25.17 El Comité examinó el proyecto de circular SN propuesto, en el que se informaba a los Gobiernos Miembros de la adopción de un nuevo sistema de balizamiento marítimo revisado y se alentaba a las autoridades de señalización marítima o a las autoridades nacionales interesadas que todavía no eran Partes en el Acuerdo a que lo firmaran.

25.18 Tras tomar en consideración el pleno apoyo de los Gobiernos Miembros, el Comité adoptó el nuevo Sistema de balizamiento marítimo revisado de la AISM y, a continuación, aprobó la circular SN.1/Circ.297: "Sistema de balizamiento marítimo de la AISM" y pidió a la Secretaría que la distribuyera lo antes posible.

### **Anomalías de funcionamiento detectadas en el SIVCE**

25.19 El Comité examinó el documento MSC 88/25/6 (Japón, Noruega, Reino Unido, ICS e IFSMA), en el que ponen de manifiesto algunos problemas detectados en el SIVCE que están afectando al funcionamiento práctico de algunos SIVCE. En los últimos nueve meses se han emitido dos radioavisos NAVAREA para alertar a los navegantes sobre anomalías en el funcionamiento de algunos SIVCE relacionadas con aspectos de presentación en pantalla y alarma en configuraciones de sistemas concretas. Las anomalías se descubrieron mediante una inspección "casual" de las CNE en un número reducido de SIVCE, y se creyó que era posible que hubiera otras anomalías por descubrir. La existencia de dichas anomalías no fue sorprendente, dado que el SIVCE era el primer sistema de navegación complejo, relacionado con la seguridad e informatizado. En otros ámbitos del transporte se había reconocido que las pruebas de sistemas y equipos complejos por sí solas no eran lo bastante amplias como para garantizar la eliminación de errores del soporte lógico que pudieran afectar a la integridad operacional. Era probable que se plantearan problemas parecidos con sistemas complejos en el futuro. Por consiguiente, se propuso que las Administraciones u otros órganos designados recopilasen, examinaran y distribuyeran la información sobre las anomalías del SIVCE y que:

- .1 alentaran a la gente de mar a presentar informes sobre dichas anomalías, con datos suficientes sobre el equipo del SIVCE y las CNE para permitir que se realicen análisis;
- .2 trataran la identidad del informante con carácter confidencial;
- .3 acordaran compartir información con otros Miembros de la OMI, si así se solicitaba; y
- .4 emitieran alertas a los navegantes cuando las anomalías pudieran afectar a la seguridad de la navegación.

25.20 El observador de la OHI, tras manifestar su apoyo al documento, declaró que se trataba de una cuestión importante que afectaba a la seguridad de la navegación y destacó en particular el hecho de que cierto equipo SIVCE en servicio a bordo podía no ofrecer un rendimiento óptimo. La OHI lleva algún tiempo preocupada por el hecho de que no haya una obligación específica de que los armadores de buques mantengan actualizado el soporte lógico de sistemas informáticos sofisticados, tales como los SIVCE. En este contexto es de aplicación la circular SN.1/Circ.266/Rev.1: "Mantenimiento del soporte lógico de los SIVCE", que se había aprobado anteriormente, durante el periodo de sesiones actual, en el marco del examen del informe del NAV 56. Cuando la OMI reconoce vías de navegación archipelágicas, zonas marinas especialmente sensibles o boyas de emergencia para la señalización de naufragios, la OHI introduce rápidamente nuevos símbolos y reglas de codificación de cartas náuticas electrónicas (CNE), a fin de que esas marcas puedan verse en el SIVCE. Ahora bien, aunque las oficinas hidrográficas de todo el mundo ya están codificando esas marcas en sus CNE, si no se actualiza el soporte lógico de los SIVCE, las

marcas no aparecerán de forma óptima, y en algunos casos no aparecerán en absoluto, ya que los armadores de buques no están obligados a mantener el soporte lógico e instalar los símbolos actualizados necesarios en la biblioteca de presentación. De modo análogo, ahora que se ha puesto de manifiesto que algunos fabricantes de SIVCE han omitido implantar las prescripciones de introducir las alarmas o indicadores necesarios cuando un buque se acerca a una zona de tierra indicada en una carta a una escala pequeña, no parece haber ningún mecanismo obligatorio que garantice que todo soporte lógico de los SIVCE que incumpla esa prescripción pueda actualizarse mediante un programa que lo modernice o corrija. El observador de la OHI declaró asimismo que la OHI está dispuesta a hacer todo lo posible para resolver cualesquiera problemas con los SIVCE tan pronto como se detecten, especialmente los relacionados con la producción de CNE por las oficinas hidrográficas de sus Estados Miembros. Cuando se han planteado cuestiones relacionadas con la codificación de los datos, la OHI ha reaccionado con prontitud y eficacia. Por consiguiente, la OHI desea convocar una reunión de partes interesadas a principios de 2011 para concienciar de los problemas que se han detectado en el soporte lógico de algunos SIVCE y analizar las causas para tratar de identificar maneras de subsanarlos a corto plazo. Está previsto que participen representantes de los fabricantes de SIVCE, autoridades encargadas de la homologación, Administraciones, la OHI y la OMI. No obstante, no es probable que en esta reunión se encuentre una solución a largo plazo. La OHI considera que no es realista esperar que equipo informático sofisticado, tal como un SIVCE, pueda instalarse en los buques sin actualizarlo en ningún momento durante toda su vida útil.

25.21 Varias delegaciones, incluida una delegación observadora, también se manifestaron sobre la cuestión, y opinaron que se trataba de una cuestión importante y urgente, y que era imperativo poner tales problemas en conocimiento de todas las partes interesadas lo antes posible.

25.22 El Comité refrendó la propuesta del Japón, Noruega, el Reino Unido, la ICS y la IFSMA y, tras examinar el documento MSC 88/WP.10, aprobó la circular MSC.1/Circ.1391: "Anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE".

### **Resultados del Primer Encuentro Internacional de Guardacostas**

25.23 El Comité tomó nota de la información facilitada por Argentina (MSC 88/INF.17) acerca de los resultados del "Primer Encuentro Internacional de Guardacostas", celebrado el 29 de junio de 2010 en Buenos Aires (Argentina) en el marco de las celebraciones del bicentenario de la Prefectura Naval Argentina.

### **Manifestaciones de agradecimiento**

25.24 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que recientemente habían cesado en sus funciones, se habían jubilado o se habían trasladado a otros puestos, o estaban a punto de hacerlo, por su valiosa contribución a la labor del Comité y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor éxito en el desempeño de sus nuevas funciones:

- Sr. John Bainbridge (ITF) (jubilación);
- Sr. Richard Day (Canadá) (jubilación);
- Sr. Eduardo Hernández Martín (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Javier Llorens (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Miguel Palomares (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Peter Swift (INTERTANKO) (jubilación);

- Sr. Malamine Thiam (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Santiago Villalba (Argentina) (traslado).

### **Manifestaciones de pésame**

25.25 El Comité tomó nota con gran pesar del fallecimiento del Sr. Per Eriksson (Suecia), quien prestó servicio al Comité durante muchos años, primero como Vicepresidente y posteriormente como Presidente, y del Sr. Gregorio Oca, durante muchos años presidente del Associated Marine Officers' and Seamen's Union de Filipinas.

25.26 El Comité recibió también con profundo pesar la noticia del fallecimiento de otros delegados y antiguos funcionarios de la Secretaría de la OMI: la Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos), gran defensora de los objetivos ambientales de la OMI; el Sr. John Wren (Reino Unido), que encabezó la delegación de su país ante el Comité Jurídico durante muchos años; la Sra. Claire Le Gendre (Francia), que también formó parte de la delegación de su país ante el Comité Jurídico durante muchos años; y el Sr. Tom Busha, quien se jubiló de la Secretaría en 1986 como Director Adjunto Superior a cargo de la Oficina Jurídica.

25.27 El Comité agradeció su contribución a la labor de la Organización y pidió a las delegaciones de los Estados Unidos, Filipinas, Francia, el Reino Unido y Suecia que transmitieran el más sincero pésame del Comité a sus familiares, amigos y compañeros.

(Los anexos se publicarán como adiciones del presente documento)

---