



SUBCOMITÉ DE NORMAS DE
FORMACIÓN Y GUARDIA
39º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

STW 39/12
28 marzo 2008
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

	Página
1 GENERALIDADES	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	7
3 VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN	9
4 PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA	11
5 FORMACIÓN PARA LOS REPRESENTANTES DE LA GENTE DE MAR EN LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD	12
6 ANÁLISIS DE SINIESTROS	13
7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN	14
8 EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS DOTACIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES	49
9 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL STW 40	56
10 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009	57
11 OTROS ASUNTOS	57
12 INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA	66

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 CALENDARIO DE REUNIONES RELACIONADAS CON EL EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN
- ANEXO 2 ASPECTOS DEL CAPÍTULO VI DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN RESPECTO DE LOS CUALES NO SE PUEDE IMPARTIR LA FORMACIÓN A BORDO
- ANEXO 3 PROYECTO REVISADO DE PROGRAMA DE TRABAJO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 40

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) celebró su 39º periodo de sesiones del 3 al 7 de marzo de 2008 bajo la presidencia del Sr. Peter Brady (Jamaica). Estuvo presente también su Vicepresidente, el Sr. Abdel Hajiz Kayssi (Líbano).

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes países:

ALEMANIA	LETONIA
ANGOLA	LÍBANO
ANTIGUA Y BARBUDA	LIBERIA
ARABIA SAUDITA	LITUANIA
ARGENTINA	MADAGASCAR
AUSTRALIA	MALAWI
BAHAMAS	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BRASIL	MARRUECOS
BOLIVIA	MÉXICO
BULGARIA	MYANMAR
CANADÁ	NAMIBIA
CHILE	NIGERIA
CHINA	NORUEGA
CHIPRE	NUEVA ZELANDIA
COLOMBIA	PAÍSES BAJOS
CÔTE D'IVOIRE	PANAMÁ
CUBA	PAPUA NUEVA GUINEA
DINAMARCA	PERÚ
DOMINICA	POLONIA
ECUADOR	PORTUGAL
EGIPTO	QATAR
ESLOVENIA	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRI
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA CHECA
ESTONIA	REPÚBLICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA
FILIPINAS	DE COREA
FINLANDIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FRANCIA	REPÚBLICA UNIDA
GHANA	DE TANZANÍA
GRECIA	RUMANIA
HONDURAS	SAINT KITTS Y NEVIS
INDIA	SINGAPUR
INDONESIA	SRI LANKA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	SUDÁFRICA
IRLANDA	SUECIA
ISLANDIA	TAILANDIA
ISLAS MARSHALL	TURQUÍA
ISRAEL	TUVALU
ITALIA	UCRANIA
JAMAICA	URUGUAY
JAPÓN	VANUATU
KENYA	VENEZUELA
KUWAIT	

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

ISLAS FEROE
HONG KONG (CHINA)

y el siguiente Estado no Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

1.3 También estuvieron representados los siguientes organismos especializados y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
(OMAOC)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
(ITF)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES
GASEROS (SIGTTO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESORES DE ESTUDIOS
MARÍTIMOS (AIPM)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (InterManager)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA
DIVERSIFICADA (PPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA (IMHA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)]

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes el Secretario General observó que la celebración de este periodo de sesiones del Subcomité, nuevamente fuera del edificio de la sede de la OMI, era uno de los últimos retos que había que enfrentar durante el periodo ampliado de acondicionamiento, ya que se habían adelantado los trabajos de la fase 2 para fuesen consecutivos a los de la fase 1 y poder concluir así el proyecto en una sola vez.

El Secretario General señaló a la atención del Subcomité el lema del Día Marítimo Mundial correspondiente a este año: **OMI: 60 años al servicio del transporte marítimo**, el cual brindaba la oportunidad de rendir el merecido tributo a la magnífica labor desarrollada por la Organización desde su creación en 1948, en tanto que organismo especializado de las Naciones Unidas, como institución al servicio del bien común y como ente regulador y socio del sector del transporte marítimo. Hizo hincapié en que el lema de este año constituía una ocasión para celebrar el regreso de la Organización al edificio de la sede, recientemente acondicionado, en el que desde 1982 se ha venido haciendo historia que afecta al transporte marítimo internacional, e igualmente para recordar a todos aquellos que sirven los objetivos e ideales de la OMI, inasequibles al desaliento y cuyo arduo trabajo, compromiso y dedicación han permitido crear la sólida estructura que constituye el régimen normativo de la Organización.

Refiriéndose al "Examen general del Convenio y del Código de Formación" como el punto más importante del orden del día, el Secretario General aludió al hecho de que, comoquiera que éste era el primer examen importante desde la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación, el Convenio revisado habría de responder a los retos que debe enfrentar el sector naviero tanto en la actualidad como en el futuro previsible y, teniendo en cuenta que la entrada en vigor se prevé para principios de la década del 2010, proporcionar normas de alcance mundial para la formación de la gente de mar que sean de aplicación durante un tiempo considerable a partir de su entrada en vigor. También señaló que el elevado número de documentos presentados en este periodo de sesiones reflejaba claramente la importancia del examen general. Por lo demás, se imponía velar por que los proyectos de enmienda al Convenio y al Código de Formación fuesen coherentes no solo entre sí, sino también con el resto del Convenio y el Código de Formación y con el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, y que constituyan a su vez una importante mejora y puesta al día del sistema de formación y titulación de la gente de mar. Pidió asimismo al Subcomité que examinara adecuadamente, incluso en esta fase tan temprana, si el carácter de las enmiendas haría necesario que se convocase una conferencia para su adopción, o si por el contrario un periodo de sesiones del ampliado MSC serviría para estos fines, y que asesorara al Comité al respecto con el fin de que pudiera pronunciarse sobre la mejor manera de proceder y, dependiendo de esa decisión, viese la conveniencia de que el Consejo participara oportunamente en el proceso decisorio.

El Secretario General manifestó su preocupación por la escasez de gente de mar que se prevé en 2015, cifrada en 27 000 oficiales y que supone casi el 6% del total, en vista del aumento sin precedentes de pedidos de nuevas construcciones que deberán confiarse a marinos competentes para que garanticen una navegación segura, respetuosa con el medio ambiente y eficaz. Tras referirse a la aparente reticencia de los jóvenes a abrazar esta carrera, a asumir cometidos de mayor responsabilidad, e incluso, lo que es más importante, a continuar prestando servicios, conjugada con leyes y prácticas recientes que poco ayudan y que restan atractivo a la profesión, hizo un llamamiento general para realzar el perfil del transporte marítimo hasta que éste se perciba como un sector vibrante que no solo asume sus responsabilidades corporativas y sociales desde el punto de vista empresarial, sino que también ofrece perspectivas de carrera a largo plazo, a la vez gratificadoras y estimulantes. Al hacerlo, no solamente habrán de centrarse los esfuerzos en que los políticos y la ciudadanía en general estén mejor informados sobre la importancia que el transporte marítimo reviste para la comunidad internacional, sino también en fomentar entre los niños y los jóvenes, en las escuelas y las universidades de todo el mundo, los atractivos de la profesión de marino, poniendo el acento en la diversidad de oportunidades que la misma ofrece, tanto a corto como a medio y largo plazo.

El Secretario General se refirió seguidamente a los resultados de recientes análisis de accidentes que indican que, debido al nivel inadecuado de las dotaciones y a la deficiente organización de las guardias, particularmente en los viajes cortos, la fatiga aparece como un factor importante en la causa de los accidentes. En este contexto, valoró los importantes avances alcanzados por el grupo de trabajo por correspondencia sobre los principios relativos a las dotaciones de seguridad, y dio las gracias a todos los gobiernos y organizaciones que habían participado en la labor del grupo, poniendo a disposición del mismo su tiempo, conocimientos y experiencia, a fin de que el Subcomité pudiera avanzar de manera importante en la cuestión. Informó al Subcomité de que, habida cuenta de que la fatiga puede afectar a la salud y el bienestar de la gente de mar, el encomiable esfuerzo de colaboración entre la OIT, la OMI y la OMS había tenido como resultado la publicación de la tercera edición revisada de la Guía médica internacional de a bordo, texto que abarca aspectos muy importantes de la vida a bordo de la gente de mar y pone de relieve el compromiso, la atención y el respeto que las tres organizaciones conceden a la gente de mar.

Hizo saber al Subcomité que, aun cuando no es un tratado de la OMI, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, había de ser ratificado por 30 Estados que representen como mínimo el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial para que pueda entrar en vigor. Hasta el momento solo tres Estados lo habían hecho, por lo que se precisaban nuevas ratificaciones antes de que la gente de mar y el transporte marítimo en general pudiera beneficiar de las disposiciones de dicho convenio. Confiaba en poder informar sobre un aumento importante en el número de ratificaciones cuando se reuniera de nuevo el Subcomité.

El Secretario General, tras manifestar su gran preocupación por las elevadas e inaceptables pérdidas de vidas entre el personal de los buques pesqueros que se notifican cada año a nivel mundial, aludió a los pasos dados por la Organización con objeto de asistir a los Estados Miembros en la ratificación del Protocolo de Torremolinos y el Convenio de Formación para Pescadores, e instó a los Gobiernos a que ratificasen cuanto antes ambos instrumentos, de modo que pueda mejorar de forma significativa la seguridad de los buques y del personal del sector de la pesca en todo el mundo.

El Secretario General, pasando a cuestiones generales, hizo hincapié en que no había lugar para bajar la guardia con respecto a la seguridad en ninguno de los lugares donde pudieran celebrarse reuniones de la OMI durante el restante periodo de acondicionamiento de la sede, e instó a todos los delegados a que acataran las medidas generales de protección instituidas.

En lo que se refiere a la implantación del Plan voluntario de auditoría de los Estados Miembros de la OMI, instó a los Estados Miembros a que prosiguieran los loables esfuerzos realizados, a fin de que todos los Miembros de la Organización puedan salir beneficiados, lo que fomentaría la implantación y cumplimiento constante y eficaz a nivel mundial de los instrumentos de la OMI, y animó a los Estados Miembros a que manifestaran su voluntad de someterse a una auditoría y a que designaran auditores competentes.

El Secretario General finalizó su intervención manifestándose convencido de que el Subcomité, con el espíritu de colaboración y la dedicación que le caracterizan, estaría en condiciones de seguir avanzando y de alcanzar soluciones que acrecienten tanto la seguridad y la protección marítimas como la protección del medio marino.

Observaciones del Presidente

1.5 En su respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus palabras de orientación y aliento, asegurándole que en las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo se daría la mayor consideración a sus consejos y solicitudes.

Hizo hincapié en que el Subcomité debía hacer frente a una reunión muy difícil y exigente, pero que a pesar de ello, dado el exitoso historial del Subcomité en la elaboración de legislación internacional y de orientaciones sobre la formación, titulación y guardia, de manera responsable y eficiente, confiaba en que ese mismo espíritu de trabajo prevalecería en el periodo de sesiones.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (STW 39/1) y acordó, en términos generales, que su labor debería guiarse por las anotaciones del orden del día provisional y el calendario (STW 39/1/1), enmendados. El orden del día del periodo de sesiones, que se acompaña de una lista de los documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento STW 39/INF.3.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DEL 83º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1 El Subcomité fue informado (STW 39/2) de las decisiones y observaciones del MSC 83 que son de interés para su labor. De las medidas adoptadas por el Subcomité con respecto a dichas decisiones y observaciones se da cuenta al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

Comunicación de información

2.2 El Subcomité tomó nota de que el Comité, habiendo recibido los informes del Secretario General en virtud de la regla I/8 del Convenio de Formación sobre tres Partes en el Convenio de Formación, había confirmado que los procedimientos para la evaluación de la información se habían seguido correctamente y se había distribuido la circular MSC/Circ.1164/Rev.3: Difusión de información relativa a los informes de las evaluaciones independientes presentados por las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, las cuales, según confirmó el Comité de Seguridad Marítima, presentaron información que demostraba que las mismas daban plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio.

Aprobación de personas competentes

2.3 El Subcomité tomó nota de que el Comité había aprobado la adición al panel de nuevas personas competentes nombradas por los Gobiernos, cuyos nombres figuran en el anexo de la circular MSC/Circ.797/Rev.15.

Número de grupos de las reuniones (por ejemplo, grupos de trabajo interperiodos, grupos técnicos y subgrupos)

2.4 Se informó al Subcomité de que el Comité había tomado nota de las inquietudes planteadas por la delegación de las Bahamas en el MEPC 56 por el hecho de que las Directrices de los comités no se cumplieren de manera estricta, y por el número creciente de grupos de trabajo, de redacción, técnicos y de trabajo por correspondencia, incluidas las reuniones interperiodos, lo cual tenía como resultado la asignación de plazos poco realistas, agotando los recursos de los Estados Miembros, y particularmente los de los países en desarrollo y los países menos desarrollados, así como los de la Secretaría. Además, el MSC 83, tomando nota de que la ICS, en una carta dirigida al Presidente del Comité, había manifestado también su inquietud por el número creciente de reuniones que los grupos habían celebrado en los últimos dos años (grupos de trabajo interperiodos, grupos de trabajo llamados "técnicos", subgrupos de grupos de trabajo, etc.), acordó que se observasen estrictamente las Directrices del Comité. Si bien se reconoció al mismo tiempo que en determinadas circunstancias cierta flexibilidad era necesaria. Tras examinar la recomendación formulada en la reunión de los Presidentes, el MSC 83 había decidido lo siguiente:

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

Examen del plazo para la presentación de los documentos informativos

2.5 El Subcomité tomó nota de que el Comité, atendiendo a la recomendación formulada en la reunión de los Presidentes, había acordado ampliar el plazo para la presentación de documentos informativos voluminosos, los cuales podrán presentarse hasta 9 semanas antes de la reunión, en lugar de 13, si se envían en formato electrónico, y enmendar en consecuencia las Directrices de los comités.

RESULTADOS DEL VIGÉSIMO QUINTO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

2.6 Se informó al Subcomité (STW 39/2/1) de que la vigésima quinta Asamblea había aprobado, entre otras cosas, el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2008-2009, así como la resolución A.999(25): Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas.

DECISIONES DE OTROS SUBCOMITÉS

2.7 Asimismo, se informó al Subcomité (STW 39/2/2) de las decisiones y observaciones de interés para su labor adoptadas respectivamente por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 50º periodo de sesiones, el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 11º periodo de sesiones, el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros en su 50º periodo de sesiones y el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 15º periodo de sesiones. De las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con dichas decisiones y observaciones se da cuenta al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

RESULTADOS DEL 56º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

2.8 El Subcomité fue informado (STW 39/2/3) de las decisiones y observaciones de interés para su labor adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 56º periodo de sesiones. De las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con dichas decisiones y observaciones se da cuenta al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

DECISIONES DEL 24º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO

2.9 El Subcomité tomó nota de que, en relación con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, el Consejo había adoptado en su 24º periodo de sesiones extraordinario las siguientes decisiones:

- .1 los Presidentes de todos los comités y subcomités deberían participar en las reuniones del CWGSP (Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización);
- .2 se elaborarán directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, que se espera faciliten la labor de todos los órganos de la OMI potenciando una mayor comprensión, en el seno de la Organización, de la relación existente entre, por un lado, el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel y, por otro, los resultados previstos para el bienio. Dichas directrices se elaborarán teniendo en cuenta las aportaciones de todos los Presidentes, e incluirán tanto orientaciones para la evaluación de los puntos del programa de trabajo (esto es, tanto nuevos como existentes) y sobre el formato y contenido de los informes acerca de la labor realizada por los respectivos órganos de la OMI, como las correspondientes modificaciones de las directrices sobre organización y método de trabajo de los diferentes órganos de la OMI;
- .3 todos los órganos de la OMI deberían prever, indicándolo con la suficiente antelación en sus órdenes del día, un tiempo adecuado para examinar, sistemática y regularmente, las medidas de alto nivel y las prioridades correspondientes, así como su relación con los principios estratégicos (examen general); asegurarse de que sus actividades previstas, y por lo tanto los resultados de las mismas, se describen brevemente y con precisión en el Plan de acción de alto nivel (exactitud de los resultados, incluidos los plazos), y vigilar la producción de sus resultados (examen de la situación);
- .4 al examinar sus programas de trabajo y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, todos los órganos de la OMI deberían establecer, para cada punto, una referencia cruzada con los correspondientes principios estratégicos y las medidas de alto nivel; y
- .5 al informar a los comités acerca de sus programas de trabajo, todos los subcomités deberían asimismo dar cuenta de la previsión de sus resultados,

decisiones que serían examinadas en el MSC 84, informándose posteriormente a los subcomités sobre cómo proceder al respecto.

3 VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN

3.1 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 39/3) sobre la producción de cursos modelo y los progresos realizados en su traducción al francés y al español. De acuerdo con dicha información actualizada, 34 cursos modelo se habían traducido al francés y 38 al español. De éstos, 28 se habían publicado en francés y 30 en español. El resto se hallaban en fase de producción y estarían disponibles en breve. La traducción de los demás cursos se llevaría a cabo paulatinamente, como se había informado.

Validación de cursos modelo

3.2 El Subcomité examinó el proyecto de curso modelo sobre familiarización con las operaciones de los buques tanque destinados al transporte de gas natural licuado (GNL), que figura en el documento STW 39/3/1.

3.3 Malasia, con el apoyo de otras delegaciones, expresó su reconocimiento por la elaboración del curso modelo y estimó que:

- .1 el curso modelo debería seguir las reglas del capítulo V del Convenio y el Código de Formación, que actualmente se estaban revisando;
- .2 había demasiados cursos de formación de familiarización para diferentes tipos de buques tanque;
- .3 el 75% de la formación de familiarización era común para los diversos tipos de buques tanque;
- .4 sería necesario reestructurar el contenido del curso de modo que sea aplicable a las operaciones de los buques tanque para el transporte de GNL;
- .5 dependiendo del resultado del examen del capítulo V, convendría prever una formación de familiarización para todos los tipos de buques tanque, seguida de formación especializada/avanzada para tipos específicos de buques tanque; y
- .6 debería postergarse, por tanto, el examen de este curso modelo.

3.4 El Reino Unido, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que si bien el curso que se proponía estaba supuestamente destinado al personal de apoyo, contenía algunos elementos que resultaban más apropiados para la formación avanzada de oficiales y que, por lo tanto, era demasiado pormenorizado. Por otra parte, los posibles participantes, especialmente el personal a nivel de apoyo, no poseían los conocimientos y aptitudes de base que se precisan para comprender el contenido del curso propuesto, o incluso los diagramas y el vocabulario técnico utilizado. Estas delegaciones tampoco apoyaban que se elaborasen cursos de familiarización separados.

3.5 El Subcomité acordó por consiguiente que era necesario reestructurar el curso modelo, e instó a los Gobiernos Miembros a que presentaran sus observaciones a la Secretaría tanto pronto como les fuese posible, a fin de que se pueda ultimar el proyecto de curso modelo y validarlo en el próximo periodo de sesiones.

Elaboración de un curso modelo de formación básica en sensibilización sobre el medio marino

3.6 Chipre, los Países Bajos y Suecia (STW 39/3/2) hicieron saber al Comité su ofrecimiento de elaborar un curso modelo de formación básica en sensibilización sobre el medio marino, en apoyo a la propuesta de enmendar la sección A-VI/1 del capítulo VI del Código de Formación que prevé una formación básica en sensibilización sobre el medio marino,

3.7 El Subcomité, agradeciendo a Chipre, los Países Bajos y Suecia su ofrecimiento, dio su visto bueno a la propuesta.

4 PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA

Informe sobre certificados fraudulentos notificados a la Secretaría

4.1 El Subcomité tomó nota de la información de la Secretaría (STW 39/4 y Add.1) con los pormenores de los certificados fraudulentos detectados a bordo de buques durante las inspecciones, o que se estaban utilizando, según las notificaciones recibidas en la Secretaría durante el año 2007, e instó a los Gobiernos Miembros a que siguieran presentando información sobre el particular en el modelo revisado de notificación de certificados fraudulentos (STW 38/17, anexo 1).

4.2 El Subcomité también tomó nota de la información verbal facilitada por la Secretaría según la cual el mecanismo para verificar las certificaciones a través del sitio de la OMI en la Red se había utilizado 8 343 veces en el año 2007.

4.3 La delegación de Malta, estimando que una respuesta ágil a las solicitudes de verificación de la autenticidad y validez de los certificados de competencia contribuiría en gran medida a la erradicación del uso de certificados fraudulentos, instó a los Estados Miembros a que respondiesen urgentemente a tales solicitudes.

4.4 Haciendo observar que las Administraciones suelen recibir copias de certificados de la gente de mar o de las compañías para que se expida un refrendo de reconocimiento, los Países Bajos pidieron al Subcomité que considerara las medidas que procedería adoptar cuando se determine que el marino ostenta un certificado fraudulento.

4.5 La delegación de la India señaló que en los casos notificados a la Secretaría solo se indicaba que el marino había quedado inhabilitado o que le estaba prohibido prestar servicio en sus buques. En su opinión, habría que informar también de ello a la Administración del país que expide el certificado.

4.6 La delegación de Ucrania informó al Subcomité de que a raíz del establecimiento de su registro nacional para la gente de mar, se había reducido de manera significativa el número de documentos fraudulentos detectados, y se había estipulado que los certificados se verifiquen antes de ofrecer empleo a un marino o al expedir un refrendo de reconocimiento.

4.7 Habida cuenta de estos puntos de vista, el Subcomité acordó que era necesario mantenerse alerta y seguir cooperando bilateralmente con miras a reducir, y si fuera posible eliminar, las prácticas fraudulentos relacionadas con los certificados de competencia.

Proyecto de investigación sobre la toma de conciencia de los problemas que plantean los certificados fraudulentos y sobre la elaboración de un conjunto de medidas y dispositivos para prevenir el fraude

4.8 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información verbal facilitada por la delegación de Letonia acerca de un proyecto de investigación sobre la toma de conciencia de los problemas que plantean los certificados fraudulentos y sobre la elaboración de un conjunto de medidas y dispositivos para prevenir el fraude, en particular de los resultados de un seminario regional celebrado el 28 de junio de 2007 en Riga (Letonia). Para más información sobre el seminario y el proyecto, véase el sitio en la Red www.getquality.net.

5 FORMACIÓN PARA LOS REPRESENTANTES DE LA GENTE DE MAR EN LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD

5.1 El Subcomité recordó que el MSC 82, tras examinar el documento MSC 82/21/2 (Filipinas, Nueva Zelandia y Sudáfrica), había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de alta prioridad sobre "Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad", asignando dos periodos para ultimarlos, y encargó al Subcomité que lo incluyera en el orden del día provisional del STW 39.

5.2 La ITF (STW 39/5) propuso que el Subcomité examinara de forma preliminar los conocimientos especializados que se requieren, y esperase a conocer los resultados del grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano antes de ultimar los requisitos de formación para los representantes de la gente de mar en cuestiones de seguridad a bordo de los buques. La ITF señaló además que el objetivo principal de nombrar a un representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad era potenciar la cultura de la seguridad a bordo, y no la dotación, puesto que el representante se elige o nombra de entre los tripulantes existentes y no interfiere con la autoridad del capitán o los oficiales de categoría superior. En este contexto, la ITF opinó que convendría elaborar un módulo de formación y nombrar un representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad a bordo de todos los buques.

5.3 La ITF (STW 39/5/1) también hizo saber al Subcomité que había producido un DVD para dar a conocer a toda la gente de mar el cometido del representante en cuestiones de seguridad a bordo de los buques y que había distribuido ejemplares del DVD a todos los delegados que participaron en la reunión.

5.4 La delegación de Eslovenia opinó que el grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano debería estudiar las competencias y la formación necesarias, teniendo presentes los resultados del actual periodo de sesiones. Además, habría que examinar aspectos tanto de seguridad como de salud en el trabajo.

5.5 El observador de la ISF señaló que también sería necesario impartir formación a los marineros y que la mejor manera de difundir las orientaciones oportunas sería mediante una circular MSC.

5.6 Respaldao la opinión de Eslovenia, el Reino Unido y otras delegaciones hicieron referencia a la circular MSC-MEPC.2/Circ.3: "Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo", en la cual se contempla el nombramiento de un oficial de seguridad. En su opinión, este oficial de seguridad debería colaborar estrechamente con el representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad a bordo y, por

ello, habría que elaborar simultáneamente material de formación para el oficial de seguridad del buque.

5.7 La delegación de Indonesia opinó que la Organización debería elaborar módulos de formación para todos los tripulantes a fin de potenciar la cultura de la seguridad.

5.8 El Subcomité señaló que los esfuerzos de la ITF eran muy valiosos y acordó esperar a conocer los resultados de la labor de enmienda del Código IGS que el grupo mixto de trabajo MSC–MEPC sobre el factor humano va a llevar a cabo.

6 ANÁLISIS DE SINIESTROS

Informes sobre análisis de siniestros

6.1 La Secretaría (STW 39/6, STW 39/2 (parte) y STW 39/2/3 (parte)) informó al Subcomité de que el FSI 15 había examinado el resumen del informe sobre la investigación de la escora del buque para el transporte de automóviles **Cougar Ace** en el Océano Pacífico, elaborado por la autoridad marítima y portuaria de Singapur. La investigación reveló las siguientes deficiencias en las operaciones de cambio del agua de lastre (BWE) del buque:

- .1 las operaciones de BWE se planearon y ejecutaron indebidamente, lo que provocó que no hubiera suficiente peso en los tanques de agua de lastre situados por debajo de la línea de flotación del buque;
- .2 el oficial a cargo de las operaciones de BWE no se aseguró de que la estabilidad del buque se mantuviera durante las operaciones; y
- .3 los procedimientos de a bordo para las operaciones de BWE no preveían suficientes orientaciones o procedimientos específicos sobre el cambio del agua de lastre en la motonave **Cougar Ace**, contrariamente a las recomendaciones de la OMI. Sea como fuere, las instrucciones deberían haber sido claramente comprensibles en su redacción y fáciles de seguir para el capitán, el primer oficial de puente y el personal que participaba en tales operaciones.

Por consiguiente, el FSI 15 había invitado a los Comités a que pidieran al Subcomité STW que examinase esta cuestión en el marco de los requisitos de formación para efectuar el cambio del agua de lastre. El MSC 83 y el MEPC 56 refrendaron la decisión del FSI 15.

6.2 Los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, se manifestaron a favor de introducir en las secciones A-II/2 y A-III/3 del Código de Formación, en la competencia "controlar el asiento, la estabilidad y los esfuerzos", requisitos de formación para el personal que participe en operaciones de cambio del agua de lastre. Sin embargo, no era una tarea sencilla, pues las operaciones de cambio del agua de lastre varían de buque a buque y tales operaciones no son posibles en todos los buques existentes.

6.3 Por ello, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre el particular en su próximo periodo de sesiones.

6.4 En este contexto, el Subcomité recordó que el STW 38 había elaborado cursos modelo sobre "gestión del agua de lastre a bordo" y "oficiales encargados de la gestión del agua de lastre

en puerto", que actualmente estaban casi listos para imprenta. El Subcomité recomendó a las Partes que los utilizaran de manera generalizada tan pronto como estuviesen disponibles

Estudio sobre los casos de explosiones en quimiqueros y petroleros para productos

6.5 El Subcomité recordó que ya había examinado el documento STW 39/6/1 bajo el punto 7 del orden del día (Examen general del Convenio y el Código de Formación) (véanse los párrafos 7.31, 7.37 y 7.245).

7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN

7.1 El Subcomité recordó que:

- .1 el MSC 81, a raíz de la invitación formulada por el STW 37, había incluido un punto de alta prioridad sobre el "Examen general del Convenio y el Código de Formación", fijando de plazo para su ultimación hasta 2008, con instrucciones al Subcomité para que, en primer lugar, definiera las cuestiones que habían de examinarse y asesorara al Comité en consecuencia antes de emprender la labor propiamente dicha, con objeto de que éste refrendase el alcance del examen de dichos instrumentos, y en segundo lugar para que, tras el refrendo del Comité, el Subcomité llevara a cabo de manera sistemática y organizada el examen autorizado; y
- .2 el STW 38 había establecido la lista de los aspectos del Convenio y el Código de Formación que se someterían al examen general, y el MSC 83, tras dar su visto bueno, encomendó al Subcomité que efectuase de modo sistemático y organizado el examen propuesto, ampliando hasta 2010 el plazo de ultimación.

7.2 El Subcomité acordó examinar asimismo, bajo este punto del orden del día, el documento STW 39/6/1, pues estaba estrechamente relacionado con el examen del capítulo V.

7.3 El Subcomité, habida cuenta del elevado número de documentos presentados en relación con este punto del orden del día y la lista de aspectos del Convenio y el Código de Formación que se iban a someter al examen general, acordó también:

- .1 constituir dos grupos de trabajo en relación con este punto del orden del día, uno para examinar los capítulos IV, V y VII, y el otro para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII;
- .2 examinar en primer lugar el documento STW 39/7/14 (anexo 1) para abordar el carácter y las circunstancias especiales del sector de actividad mar adentro, especialmente de los buques que sirven de apoyo en las actividades de exploración, explotación o producción de los recursos minerales o energéticos mar adentro, y adoptar una decisión sobre las dos opciones propuestas;
- .3 examinar los documentos relacionados con los capítulos IV, V y VII, constituyendo el primer grupo de trabajo, y examinar acto seguido los documentos relacionados con los capítulos I, II, III, VI y VIII, estableciendo el segundo grupo de trabajo;

- .4 encargar a los grupos de trabajo que, con el fin de facilitar la tarea de los usuarios, preparen las enmiendas presentando tachado el texto que se suprime, y sombreado el texto nuevo, en vez de insertar el texto en las reglas y secciones existentes; y
- .5 examinar el calendario provisional para el examen general del Convenio y el Código de Formación.

CUESTIONES GENERALES

7.4 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 1) respaldaron las enmiendas al Convenio para abordar el carácter y las circunstancias especiales de los buques del sector de actividad mar adentro, especialmente de los buques que sirven de apoyo en las actividades de exploración, explotación o producción de los recursos minerales o energéticos mar adentro, y propusieron las dos opciones siguientes para abordar los requisitos de formación y titulación aplicables al personal que integra la dotación de los buques dedicados a actividades mar adentro, añadiendo:

- .1 nuevos requisitos a las reglas de los capítulos II y III y a las partes conexas del Código, aplicables a estos buques; o
- .2 nuevas reglas al capítulo V, aplicables a esta categoría de buques.

7.5 Las delegaciones de la República Islámica del Irán y de Irlanda apoyaron la inclusión de nuevas reglas en el capítulo V aplicables al personal de los buques de suministro mar adentro.

7.6 La delegación de Grecia manifestó que, aun cuando no se había demostrado necesidad imperiosa al respecto, dichos requisitos deberían incluirse en el capítulo V si se estimaba necesario

7.7 La delegación de Bahamas manifestó que todo nuevo requisito debería ser compatible con los requisitos existentes que han de reunir los oficiales en otros buques especializados y aplicarse en conjunción con los requisitos actuales de los capítulos II y III.

7.8 Tras tomar nota de que los buques de apoyo mar adentro son muy complejos y abarcan tipos diferentes, la delegación de los Países Bajos manifestó que las disposiciones deberían figurar en el capítulo V. Por lo demás, las reglas propuestas deberían ajustarse a los requisitos de los capítulos II y III a fin de que el personal pueda prestar servicios fácilmente en otros tipos de buques comerciales.

7.9 La delegación de Alemania manifestó que sería más conveniente que estas disposiciones se incluyesen en los capítulos II y III, bien estableciendo nuevas disposiciones o suprimiendo algunas de las existentes.

7.10 La delegación de Ucrania respaldó en principio la propuesta, pero manifestó que debería garantizarse que el personal de los buques de apoyo mar adentro pueda también prestar servicios en otros tipos de buques.

7.11 La delegación del Reino Unido manifestó que dichas disposiciones podrían abarcar igualmente los remolcadores, las dragas y las embarcaciones de servicio portuario.

7.12 La delegación de Singapur respaldó que los nuevos requisitos se incluyesen en los capítulos II y III.

7.13 El observador de la ITF manifestó que, aun cuando dichas disposiciones podrían incluirse en el capítulo V, no deberían ser incompatibles con los requisitos de los capítulos II y III.

7.14 El Subcomité acordó que era necesario abordar la naturaleza especial del sector de actividad mar adentro incluyendo requisitos aplicables a la formación y titulación del personal que integra la dotación de los buques dedicados a las actividades mar adentro, y combinando los requisitos de los capítulos II, III y V, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran las correspondientes propuestas en la reunión del grupo de trabajo interperiodos sobre el examen general.

CAPÍTULO IV – SERVICIO Y PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

7.15 La República Islámica del Irán (STW 39/7/1; y STW 39/7/4, anexo 4) propuso:

- .1 la inclusión de requisitos aplicables a la titulación y formación de los oficiales electrónicos en el capítulo IV del Convenio y el Código de Formación, y la enmienda de las designaciones del capítulo IV del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación, de modo que pasen a denominarse "Servicio y personal de radiocomunicaciones, electrónico y electricista" "Normas relativas al personal de radiocomunicaciones, electrónico y electricista" y "Orientaciones sobre el personal de radiocomunicaciones, electrónico y electricista", respectivamente; y
- .2 la inclusión en este capítulo de requisitos para la formación de familiarización, y la supresión de las disposiciones desfasadas.

7.16 China (STW 39/7/44) propuso que se exijan al oficial electrónico los siguientes conocimientos técnicos y aptitudes:

- .1 conocimientos sobre los soportes físico y lógico de los ordenadores y aptitud operacional para la configuración informática, solución de problemas, procedimientos para la reinstalación de soportes lógicos, prevención de ataques de virus, transmisión de datos por Internet, sistemas operativos, tratamiento de textos, soporte lógico para cálculo numérico, etc.; y
- .2 conocimientos sobre los principio de funcionamiento, operación, prueba y mantenimiento de los dispositivos electrónicos de a bordo, y aptitud para la determinación de problemas relacionados con los ordenadores,

y que en la etapa inicial el sector pudiera considerar opcional la dotación de un oficial electrónico a bordo.

7.17 El observador de la ISF opinó que los oficiales electrónicos sólo son necesarios en algunos buques y, como hay disponibles sistemas de formación en tierra, este problema podría subsanarse incluyendo en el capítulo III requisitos adicionales para los oficiales de máquinas.

7.18 El observador de la ITF apoyó la propuesta de incluir requisitos para los oficiales electrónicos en el capítulo IV y para los oficiales electricistas en el capítulo III. Además, señaló que, si bien las normas del Convenio son de carácter obligatorio, el Convenio no prevé requisitos para determinar el personal que se asigna a un buque.

7.19 La delegación de las Islas Marshall apoyó la propuesta de China y opinó que no debía tratarse de requisitos obligatorios sino facultativos. Además, señaló que era necesario definir claramente los términos "oficial electrónico" y "oficial electrotécnico".

7.20 La delegación de los Países Bajos, apoyada por Alemania, no estuvo de acuerdo en separar el puesto de oficial electrónico y señaló que este problema podría subsanarse incluyendo requisitos de formación adicionales para los oficiales de máquinas.

7.21 La delegación de Ucrania opinó que los oficiales electrónicos deberían poseer experiencia como oficiales de máquinas, y que este requisito debería incluirse en el capítulo III. De otro lado, habría que aclarar si el oficial electrónico ha de tener conocimientos del SMSSM y si en los buques de pasaje de gran tamaño será necesario disponer de un oficial radiotelegrafista además de un oficial electrónico, o si por el contrario se podrán combinar ambas funciones. Por lo demás, los oficiales electrónicos podrían ser tanto de máquinas como de puente.

7.22 La delegación del Japón, apoyada por Panamá, indicó que los requisitos aplicables al oficial electrónico y al oficial electrotécnico ya figuraban entre los requisitos aplicables a los oficiales de máquinas, y que del mantenimiento del equipo electrónico avanzado se encargaba el personal en tierra, por lo que no era necesario prever competencias adicionales. No obstante, si se estimara necesario promulgar otros requisitos, éstos deberían incluirse en las normas de las secciones A-III/1 y A-III/2 aplicables a los oficiales de máquinas.

7.23 Grecia, con el apoyo de otras delegaciones, expresó la opinión de que los requisitos de oficiales electrónicos deberían examinarse, junto con la propuesta presentada por Bulgaria y otros (STW 39/7/12), en el ámbito del capítulo III.

7.24 Las delegaciones de la India y Suecia apoyaron que se incluyeran nuevos requisitos en el capítulo III.

7.25 La delegación de las Bahamas opinó que los requisitos propuestos no deberían ser de carácter obligatorio, y que la competencia de los oficiales electrónicos ha de constituir un proceso paulatino en el que estos requisitos se añadan a los necesarios para la titulación del personal de máquinas de todos los tipos de buques, incluidos los buques de pasaje de gran tamaño.

7.26 Habida cuenta de lo anterior, el Subcomité acordó que la propuesta de oficial electrónico se examinara, junto con la propuesta que figura en el documento STW 39/7/12, en el ámbito del capítulo III.

7.27 La delegación de Panamá señaló que, aunque era necesario prever una etapa de familiarización, los requisitos que se estaban examinando no deberían ser obligatorios.

7.28 El Subcomité acordó remitir la propuesta, tanto de incluir requisitos para la formación de familiarización como de suprimir las disposiciones desfasadas de este capítulo, al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos IV, V y VII, a fin de que la estudiara detenidamente.

CAPÍTULO V – REQUISITOS ESPECIALES DE FORMACIÓN PARA EL PERSONAL DE DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES

Regla V/1

7.29 Los Estados Unidos (STW 39/7/15 y STW 39/7/16) manifestaron que la regla V/1 y las secciones conexas del Código deberían actualizarse para reflejar las operaciones actuales de los buques tanque, dividiéndolas en distintos apartados para ajustarse a los distintos tipos de buques tanque, e incluir las normas mínimas de formación y titulación aplicables a las personas que prestan servicio a bordo. Además, por coherencia con otras partes del Código, las normas deberían elaborarse respetando el modelo de formato habitual. Por consiguiente, propusieron las nuevas reglas V/1-1 (petroleros), V/1-2 (quimiqueros) y V/1-3 (buques tanque para el transporte de GNL), así como las nuevas secciones A-V/1-1 (petroleros), A-V/1-2 (quimiqueros), A-V/1-3 y A-V/1-4 (buques tanque para el transporte de GNL).

7.30 La India (STW 39/7/45, STW 39/7/47, STW 39/7/48 y STW 39/7/49) propuso:

- .1 que la norma de competencia relativa a la formación en técnicas avanzadas de lucha contra incendios no tenga carácter obligatorio para el personal de apoyo, en el marco de las reglas propuestas V/1-1 y V/1-3, dado que los conocimientos de base podrían exceder el nivel de comprensión de los marineros; y
- .2 que se incluyan competencias adicionales en los cuadros propuestos A-V/1-1, A-V/1-2 y A-V/1-4.

7.31 La ICS y otros (STW 39/6/1) presentaron de modo esquemático una propuesta del grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG) con respecto a los requisitos revisados para la concesión de refrendos al personal de los buques tanque, adjuntando un modelo para la implantación de un programa de formación y verificación de la competencia, que incluye elementos fundamentales de una cultura de la seguridad eficaz.

7.32 Eslovenia, con el apoyo de otras delegaciones, se mostró de acuerdo con las propuestas formuladas por los Estados Unidos y la India, y propuso asimismo la inclusión de nuevos requisitos aplicables al personal de los buques tanque para el transporte de GPL.

7.33 Las delegaciones de Grecia y los Países Bajos manifestaron que si bien era necesario elaborar nuevas normas en virtud del capítulo V, también habría que elaborar disposiciones transitorias, así como una cláusula de exención para garantizar que los títulos expedidos a la gente de mar que ya presta servicio sigan siendo válidos. Por otra parte, no respaldaron la propuesta de la ICS y otras delegaciones, ya que se apartaba considerablemente de los requisitos del Convenio de Formación.

7.34 Aunque la delegación del Reino Unido apoyaba la propuesta de los Estados Unidos, no se sumaba a la de la ICS y otras delegaciones, y manifestó que era necesario examinar las prescripciones en virtud de esta regla, junto con las disposiciones de los anexos I y II enmendados del Convenio MARPOL.

7.35 La delegación de los Países Bajos opinó que la propuesta de la ICS estaba en parte justificada en virtud del capítulo V, y que la misma debería examinarse para definir la formación del personal en tierra, de manera similar a cómo se hace en el Código PBIP y el Código IMDG.

7.36 La delegación de la República Islámica del Irán opinó que no existía una definición de "funciones asignadas" y que era preciso contar con una interpretación uniforme de dicha expresión, así como mantener los dos niveles de titulación en virtud de esta regla.

7.37 Teniendo en cuenta lo anterior, el Subcomité remitió las propuestas al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos IV, V y VII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Reglas V/2 y V/3

7.38 Filipinas (STW 39/7/28), tras examinar las reglas V/2 y V/3 del Convenio de Formación, convino en que estas reglas, así como los requisitos mínimos de formación conexos de las secciones A-V/2 y A-V/3 del Código de Formación, eran casi similares en cuanto a su contenido y finalidad, a excepción de los requisitos aplicables a la formación de familiarización, que son específicos para el personal de los buques de pasaje de trasbordo rodado. Por consiguiente, propuso que se fusionen las reglas V/2 y V/3 del Convenio de Formación y las secciones A-V/2 y A-V/3 del Código de Formación.

7.39 Australia (STW 39/7/37) propuso simplificar el Convenio y el Código de Formación, combinando los requisitos de las reglas V/2 y V/3, las secciones A-V/2 y V/3 y las secciones B-V/2 y B-V/3, en lo referente tanto a los buques de pasaje de trasbordo rodado como a los "buques de pasaje que no son de trasbordo rodado", dada su similitud.

7.40 Una mayoría de delegaciones respaldó en principio las propuestas de fusionar los requisitos relativos a los buques de pasaje que no son de transbordo rodado y los requisitos aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado. Sin embargo, varias delegaciones manifestaron que, dado que había diferencias en la operación de estos dos tipos de buques, no sería conveniente impartir a toda la gente de mar la formación estipulada para el personal de los buques de trasbordo rodado.

7.41 La delegación de Grecia opinó que al fusionar las reglas V/2 y V/3 habría que prever disposiciones transitorias, así como con una cláusula de exención, para garantizar que los títulos expedidos a la gente de mar que ya presta servicio sigan siendo válidos.

7.42 La delegación de Ucrania opinó que, a raíz de los accidentes ocurridos con buques de pasaje de trasbordo rodado, se habían elaborado requisitos técnicos que deberían tenerse en cuenta al examinar la fusión de las reglas V/2 y V/3.

7.43 Tras examinar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos IV, V y VII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Propuesta de nueva regla V/4 y nueva sección A-V/4

7.44 Bulgaria y otros (STW 39/7/12, párrafo 8 y anexo 5) propusieron que se incluyera una nueva regla V/4 en el Convenio de formación y una nueva sección A-V/14 en el Código de Formación, a fin de introducir requisitos de formación especial para el personal de máquinas encargado del funcionamiento de la instalación de energía eléctrica con una tensión superior a 1000 voltios.

7.45 El Japón, con el respaldo de otras delegaciones, opinó que el número de buques que utilizan una tensión superior a 1000 voltios era muy limitado y, como no había indicios de que esa cifra fuese a crecer considerablemente en un futuro próximo, no era necesario elaborar nuevos requisitos; no obstante propuso incorporar estas disposiciones en las normas del capítulo III relativas a la sección de máquinas.

7.46 Grecia, con el respaldo de otras delegaciones, apoyó la propuesta a condición de que los requisitos no fuesen obligatorios.

7.47 Teniendo en cuenta lo anterior, el Subcomité acordó remitir la propuesta al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos IV, V y VII, a fin de que la estudiara detenidamente y se puedan establecer requisitos de formación no obligatorios para el personal de máquinas encargado del funcionamiento de la instalación de energía eléctrica con una tensión superior a 1000 voltios.

Certificación de competencia para yates explotados con fines comerciales: nuevas reglas

7.48 El Reino Unido (STW 39/7/17) propuso enmendar el Convenio y el Código de Formación con miras a establecer requisitos obligatorios de formación y certificación para yates de motor y de vela de explotación comercial de arqueo bruto inferior a 3000, mediante la adopción de un Código aparte pero basado en el Convenio y el Código de Formación.

7.49 El observador de la ISF, con el respaldo de la delegación de Alemania, opinó que en el artículo III del Convenio de Formación quedaba claro que los requisitos ya eran aplicables a los yates dedicados a viajes comerciales. Además, un yate con más de 12 pasajeros se clasificaría como buque de pasaje, de conformidad con las disposiciones del Convenio SOLAS, y como tal, le serían aplicables las prescripciones del Convenio de Formación.

7.50 Grecia, con el respaldo de las delegaciones de Chipre y Portugal, manifestó la opinión de que con arreglo al artículo III las disposiciones del Convenio de Formación ya se aplicaban a los yates de explotación comercial, y que la propuesta formulada por el Reino Unido era más compleja que los requisitos actuales del Convenio de Formación.

7.51 La delegación de Bahamas opinó que la gente de mar que presta servicio en yates tenía dificultades para satisfacer los requisitos sobre el periodo de embarco y recibir la titulación con arreglo al Convenio de Formación. Por otra parte, era necesario tener en cuenta y definir diferentes tipos de yates, incluidos los yates de explotación comercial.

7.52 La delegación de los Estados Unidos, estimando que los requisitos para los yates eran semejantes a los requisitos para los buques de apoyo mar adentro, respaldaron la propuesta del Reino Unido.

7.53 Francia y otras delegaciones respaldaron la propuesta pero opinaban que convendría elaborar primero el Código propuesto para el personal que presta servicio en yates de explotación comercial de arqueo bruto inferior a 3 000, a fin de que lo examine a fondo el Subcomité.

7.54 La República Islámica del Irán, al respaldar en general la propuesta, estimando que era demasiado complicada y no incluía cuadros de competencias, apoyó las opiniones manifestadas por Francia.

7.55 La delegación de Suecia opinó que convenía aplazar el examen de la propuesta, pues era demasiado compleja y si no se investigaba debidamente se corría el riesgo de reducir el nivel de las normas.

7.56 El Subcomité convino en que era necesario elaborar requisitos para el personal que presta servicio a bordo de yates de explotación comercial de arqueo bruto inferior a 3 000, e invitó al Reino Unido a que presentase una propuesta detallada que incluyera un Código general y cuadros de competencias, para su examen en la reunión del Grupo de trabajo interperiodos.

Formación especializada para los maquinistas navales encargados de las máquinas propulsoras de vapor a bordo de buques tanque para el transporte de GNL

7.57 Singapur (STW 39/7/19) facilitó información sobre una innovadora metodología de formación utilizada en la Academia Marítima de Singapur para impartir formación especializada a los maquinistas navales encargados de las máquinas propulsoras de vapor y de otro tipo a bordo de buques tanque para el transporte de GNL.

7.58 Tras considerar brevemente la información, el Subcomité la remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos IV, V y VII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los capitanes, los oficiales y los operadores de posicionamiento dinámico de buques que utilicen dicho sistema

7.59 La ITF (STW 39/7/40, anexo 1) manifestó la opinión de que el posicionamiento dinámico (PD) había adquirido una importancia creciente para una gama amplia de buques, que va desde los buques de pasaje hasta las embarcaciones mar adentro y las embarcaciones dedicadas a operaciones de buceo. El equipo era extremadamente sofisticado y el nivel tecnológico requería aptitudes distintas de las que se exigen a los oficiales de los buques. El sector y los fabricantes habían respondido con cursos de formación para operadores y técnicos de PD, aunque con frecuencia éstos eran específicos para el equipo facilitado. Por consiguiente, la ITF propuso que las organizaciones del sector y las instituciones formativas que actualmente participan en la determinación de las normas de formación y competencia para operadores de PD presentaran estos requisitos de formación y normas de competencia al examen del Subcomité.

7.60 La IMCA (STW 39/7/50) informó al Subcomité de que estaría dispuesta a ayudar en la elaboración de las normas pertinentes.

7.61 La delegación de los Países Bajos respaldó la elaboración de normas sobre el posicionamiento dinámico, pero consideraba que éstas deberían limitarse a cuestiones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, mientras que los requisitos de orden operacional deberían abordarse en las normas pertinentes del sector. Varias delegaciones respaldaron estas opiniones, a condición de que las normas no tuvieran carácter obligatorio.

7.62 Tras deliberar brevemente, el Subcomité agradeció a la IMCA su ofrecimiento y la invitó a que, junto con otras organizaciones del sector e instituciones formativas que actualmente participan en la formación de operadores de posicionamiento dinámico, presentara en el próximo periodo de sesiones propuestas sobre los requisitos de formación y normas de competencia que convenga establecer en el Convenio y el Código de Formación.

CAPÍTULO VII – TITULACIÓN ALTERNATIVA

7.63 A fin de evitar cualquier incoherencia en el capítulo VII cuando se adopten las nuevas reglas II/5 y III/5, la República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 5) propuso que se hicieran en el mismo las enmiendas pertinentes.

7.64 Alemania y otros (STW 39/7/10, párrafos 3 a 6 del anexo) propusieron enmendar las reglas VII/1 y VII/2 del Convenio de Formación y las secciones A-VII/1 y A-VII/2 del Código de Formación, a fin de incluir los requisitos propuestos para los marineros de primera de cubierta y los marineros de primera de máquinas.

7.65 Tras considerar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos IV, V y VII, a fin de que las estudiara detenidamente.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL EXAMEN GENERAL DE LOS CAPÍTULOS IV, V Y VII

7.66 El Subcomité estableció un grupo de trabajo sobre el examen general de los capítulos IV, V y VII del Convenio y el Código de Formación, con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, el Grupo de trabajo, examinar las propuestas pertinentes formuladas en los documentos STW 39/7/4 (República Islámica del Irán), STW 39/7/10 (Alemania y otros), STW 39/7/12 (Bulgaria y otros), STW 39/7/15 y STW 39/7/16 (Estados Unidos), STW 39/7/19 (Singapur), STW 39/7/28 (Filipinas), STW 39/7/37 (Australia), STW 39/7/45, STW 39/7/47, STW 39/7/48 y STW 39/7/49 (India) y STW 39/6/1 (ICS y otros):

- .1 examinar y preparar un anteproyecto de texto revisado de los capítulos IV y VII del Convenio de Formación, la parte A y parte B del Código de Formación (tachando el texto suprimido y sombreando el texto nuevo);
- .2 examinar y preparar un anteproyecto de texto revisado del capítulo V del Convenio de Formación y de la parte A y la parte B del Código de Formación (tachando el texto suprimido y sombreando el texto nuevo) en relación con las normas para el personal que presta servicio a bordo de:
 - .1 petroleros;
 - .2 quimiqueros;
 - .3 gaseros;
 - .4 buques de pasaje, incluidos los buques de pasaje de trasbordo rodado; y
 - .5 buques con instalaciones de energía eléctrica con una tensión superior a 1 000 voltios; y

presentar su informe al Pleno el jueves 6 de marzo de 2008.

CAPÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Regla I/1 – Definiciones

7.67 La República Islámica del Irán (STW 39/7/1; y STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 1) propuso nuevas definiciones de las expresiones "marinero de primera (puente), marinero de primera (máquinas), oficial de carga, oficial electrónico, oficial electricista, tripulación, buque de pasaje, representante de la seguridad del buque y certificado de competencia" y una enmienda a la definición de la expresión "potencia propulsora". Además, propuso que el Subcomité examine la necesidad de revisar los capítulos II a VI del Convenio de Formación y las partes pertinentes del Código de Formación, con objeto de armonizar los términos utilizados de "documento" y "título", y especificar la información mínima que debería figurar en dicho documento.

7.68 Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafo 1 del anexo), tras examinar la regla I/1 del Convenio de Formación, propusieron nuevas definiciones de las expresiones "certificados de competencia" y "funciones de protección" y enmiendas a la regla I/1, con el fin de que los títulos que se establecen en los capítulos V y VI puedan ser expedidos por una Administración o bajo la autoridad de ésta.

7.69 Bulgaria y otros (STW 39/7/12, párrafo 6 y anexo 1) propusieron nuevas definiciones de las expresiones "oficial electrotécnico" y "oficial electrotécnico superior".

7.70 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 2, párrafo 1) propusieron una definición de la expresión "certificado de competencia".

7.71 Filipinas (STW 39/7/29) propuso definiciones de marinero de primera (puente), marinero de primera (máquinas), oficiales de carga, oficiales electricistas, tripulación, buque de pasaje, representante de la seguridad del buque, potencia propulsora del buque, oficiales electricistas y certificado de competencia.

7.72 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 1) apoyó las definiciones que se proponían en los documentos STW 39/7/1, STW 39/7/4 (República Islámica del Irán) y STW 39/7/12 (Bulgaria y otros), y propuso definiciones de buque de pasaje y certificado de competencia, además de enmiendas a las definiciones de potencia propulsora del buque y viajes próximos a la costa.

7.73 Tras deliberar al respecto, el Subcomité decidió que el grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII elaborase una lista de las definiciones que se proponían, con el fin de analizarlas a fondo más adelante.

Regla I/2 – Títulos y refrendos

7.74 Tras examinar la regla I/2 del Convenio de Formación, Sri Lanka (STW 39/7/2) propuso enmiendas destinadas a prevenir el uso de títulos fraudulentos.

7.75 La República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 2) propuso enmiendas destinadas a evitar que se presenten títulos fraudulentos para la expedición de refrendos.

7.76 Singapur (STW 39/7/6) propuso enmendar la sección B-I/2 del Convenio de Formación estableciendo plazos para la revalidación de los títulos, al objeto de fomentar que la gente de mar haga con antelación suficiente los arreglos necesarios para revalidar los títulos, que se reduzca la carga administrativa y se acabe con las ambigüedades.

7.77 Tras examinar la regla I/2 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafo 2 del anexo) propusieron enmiendas para evitar las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia.

7.78 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 2, párrafo 2) propusieron enmiendas a la regla I/2 del Convenio de Formación para evitar las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia.

7.79 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 2) respaldó el texto revisado que figura en el párrafo 1 del documento STW 39/7/11 (Alemania y otros), así como cualquier medida que fomente el proceso para garantizar la autenticidad y la validez de las pruebas documentales pertinentes.

7.80 La delegación del Japón se mostró en principio de acuerdo con la propuesta de Singapur y opinó que el plazo debería fijarlo la Administración interesada.

7.81 Aunque respaldaba la propuesta de Singapur, la delegación de la República de Corea opinó que la misma debería modificarse para que no esté reñida con el espíritu del principio 2 sobre la reducción del nivel de las normas existentes.

7.82 Alemania, respaldada por otras delegaciones, opinó que sólo las Administraciones deberían expedir certificados de competencia.

7.83 Tras considerar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, con el fin de que las estudiara detenidamente.

Regla I/3 – Principios que rigen los viajes próximos a la costa

7.84 La República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 3) propuso enmiendas a la regla I/3 y a las secciones A-I/3 y B-I/3 para abordar los posibles problemas de disparidad en la interpretación de la definición de viajes próximos a la costa y los principios comunes que rigen dichos viajes.

7.85 Tras examinar la regla I/3 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafos 3 a 5 del anexo) y la India (STW 39/7/21) propusieron enmiendas a la regla I/3 del Convenio de Formación y a las secciones A-I/3 y B-I/3 del Código de Formación.

7.86 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 3) apoyó que las orientaciones sobre los principios que rigen los viajes próximos a la costa se trasladen de la parte B a la regla I/3 y a las normas de la sección A-I/3, como se proponía en los documentos STW 39/7/11 (Alemania y otros) y STW 39/7/4 (República Islámica del Irán).

7.87 Al respaldar la propuesta de la India, la delegación de Canadá, con el apoyo de Singapur, manifestó que no era necesario "que las partes concluyan acuerdos" como se había propuesto.

7.88 Suecia, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó su preocupación por la vinculación de los límites de los viajes próximos a la costa con la zona económica exclusiva.

7.89 Tras considerar brevemente las propuestas, el Comité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Regla I/4 – Procedimientos de inspección

7.90 Tras examinar la regla I/4 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafos 6 y 7 del anexo) propusieron enmiendas para incluir disposiciones sobre protección, respectivamente en la regla I/4 del Convenio de Formación y en la sección A-I/4 del Código de Formación relativas a los procedimientos de inspección.

7.91 Tras examinar brevemente la propuesta, el Comité la remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Regla I/5 – Disposiciones de carácter nacional

7.92 Tras examinar la regla I/5 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafo 8 del anexo) propusieron enmiendas para incluir disposiciones sobre protección relativas al establecimiento de mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los casos de incompetencia, actuaciones u omisiones notificados, que puedan constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana en el mar, para la protección o los bienes en el mar, o para el medio marino.

7.93 Tras examinar brevemente la propuesta, el Subcomité la remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Regla I/6 – Formación y evaluación

7.94 Con el fin de evitar la falsificación de los registros de formación y los títulos, y de incrementar los medios de que disponen las compañías navieras y las Administraciones para comprobar la veracidad de la formación aprobada y la autenticidad de los títulos o de las pruebas documentales que se les presentan, la República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 4) propuso enmiendas a la regla I/6 en virtud de las cuales se exigiría que cada Parte mantenga un registro o registros de los institutos, cursos y programas de formación aprobada, que se facilitarían a petición de las compañías y otras Partes.

7.95 Filipinas (STW 39/7/31) propuso enmiendas a la regla I/6 del Convenio de Formación y a la sección A-I/6 del Código de Formación, para garantizar que las Administraciones mantengan un registro de las bases de datos sobre los centros, cursos, programas e instructores de formación aprobada.

7.96 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 4) respaldó la propuesta formulada por la República Islámica del Irán (STW 39/7/4) para exigir que las Administraciones mantengan un registro de los institutos de formación.

7.97 La delegación de Eslovenia no apoyó la propuesta de la delegación de Filipinas, pero indicó que, si se estimaba necesario, el registro propuesto de bases de datos sobre los centros, cursos, programas e instructores homologados podría incluirse en la parte B del Código.

7.98 Grecia, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó que la propuesta tendría muy poca utilidad e impondría una carga adicional innecesaria a las Administraciones.

7.99 Tras deliberar al respecto, el Subcomité sometió las propuestas al análisis detallado del grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que facilite orientaciones en la parte B del Código de Formación.

Regla I/7 – Comunicación de información

7.100 La República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 5), Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafos 9 y 10 del anexo), así como los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 2, párrafo 3), propusieron enmiendas a la regla I/7 para incorporar la pertinente decisión del Comité en el sentido de que las enmiendas al Convenio y al Código de Formación no están sujetas a las disposiciones de la regla I/7.

7.101 Tras examinar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Regla I/8 – Normas de calidad

7.102 Con el fin de garantizar que las enmiendas al Convenio y al Código de Formación estén sujetas a sistemas de normas de calidad y que las evaluaciones independientes se realicen de conformidad con lo prescrito en el Convenio, la República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 6) propuso enmiendas a las secciones A-I/8 y B-I/8.

7.103 Tras examinar la regla I/8 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafos 11 y 12 del anexo) propusieron enmiendas a la regla I/8 del Convenio de Formación y a la sección A-I/8 del Código de Formación, con objeto de incluir la evaluación de los procedimientos para la expedición de certificados médicos y los cambios registrados en las reglas y procedimientos propios del país, resultantes de las enmiendas al Convenio.

7.104 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 2, párrafos 4 y 5) propusieron enmiendas a la regla I/8 del Convenio de Formación y a la sección A-I/8 del Código de Formación, para que se aborden:

- .1 los cambios relacionados con las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación y revalidación, resultantes de una enmienda al Convenio; y
- .2 los acuerdos bilaterales y/o el reconocimiento de títulos no notificados en virtud de la regla I/7,

y que se proporcione un mandato con respecto a las evaluaciones independientes especificadas en la sección A-I/8.

7.105 Noruega (STW 39/7/22) propuso establecer un sistema internacional de normas de calidad en relación con las reglas I/8 y I/10 del Convenio de Formación y la sección A-I/8 del Código de Formación, a fin de garantizar un nivel mínimo de competencia y permitir detectar con mayor facilidad los certificados fraudulentos.

7.106 Tras haber examinado la regla I/8 del Convenio de Formación, Filipinas (STW 39/7/27) manifestó que, para garantizar que los requisitos se interpreten y apliquen de manera uniforme, las normas del Convenio y el Código de Formación deberían servir de referencia cuando se formule el sistema de normas de calidad. Por consiguiente, dicho país propuso enmiendas a la regla I/8 del Convenio de Formación.

7.107 La delegación de Eslovenia no respaldó la propuesta de Noruega ni la de los Estados Unidos de asignar un mandato para que se llevara a cabo una evaluación independiente.

7.108 Grecia, en apoyo a la delegación de Eslovenia, manifestó que no era necesario examinar la información relacionada con la regla I/10, pues dicha información ya se había presentado al Secretario General de conformidad con las prescripciones de la regla I/7.

7.109 El observador de las Islas Cook manifestó que debería establecerse un vínculo entre esta regla y el registro de centros de formación que habrían de mantener las Administraciones, según se proponía bajo la regla I/6.

7.110 La delegación de Liberia respaldó la propuesta de Noruega.

7.111 Tras considerar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Marco de normas de calidad para centros de formación marítima

7.112 Singapur (STW 39/7/20) facilitó información sobre un marco de normas de calidad para los centros de formación marítima y manifestó que la "Standard for Quality Maritime Education and Training" (QMET) (Norma para la instrucción y formación marítimas de calidad) podría proporcionar el marco de un sistema de gestión de la calidad que se ajuste a los requisitos de la regla I/8 del Convenio de Formación en lo que respecta a la gestión de los centros de formación marítima.

7.113 Tras examinar brevemente el referido documento, el Subcomité lo remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, con objeto de que lo estudiara detenidamente y facilite orientaciones en la parte B del Código de Formación.

Regla I/9 – Normas médicas – Expedición y registro de títulos

7.114 Con el fin de garantizar que las Partes en el Convenio de Formación mantengan un registro de los títulos expedidos a los marineros, la República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 7) propuso enmiendas a la regla I/9 del Convenio de Formación.

7.115 La IMHA (STW 39/7/8) se ofreció para preparar, una vez concluidas las consultas correspondientes con la OIT y la OMS, según proceda, el anteproyecto de texto de las normas sobre la aptitud física de la gente de mar para:

- .1 el ingreso; y
- .2 el servicio,

de modo que lo examine el Subcomité, con miras a incluirlo en el Convenio de Formación. Además, la IMHA se ofreció también para definir el contenido de un certificado de aptitud física normalizado.

7.116 Tras examinar la regla I/9 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafos 13 a 15 del anexo) propusieron enmiendas a la regla I/9 del Convenio de Formación y a las secciones A-I/9 y B-I/9 del Código de Formación, de manera que cada Parte del Convenio de Formación:

- .1 elabore normas de aptitud física;
- .2 garantice que los responsables de evaluar la aptitud médica son facultativos reconocidos por la Parte interesada para la realización de exámenes médicos a la gente de mar; y
- .3 mantenga un registro de los títulos expedidos a los marineros.

7.117 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 2, párrafos 6 y 7) respaldaron la elaboración de una norma internacional relativa a la aptitud física de la gente de mar, en colaboración con la OIT y la OMS, que incluyese la siguiente información:

- .1 normas mínimas relativas a la agudeza visual durante el servicio;
- .2 normas mínimas relativas a la capacidad auditiva durante el servicio;
- .3 capacidades físicas mínimas;
- .4 certificado médico: finalidad, contenido y modelo de impreso;
- .5 examen médico: finalidad, contenido y modelo de impreso (incluida una sección que habrá de cumplimentar el facultativo y una sección que habrá de cumplimentar el hombre de mar);
- .6 información sobre las afecciones de tipo médico que deberán considerarse durante el reconocimiento; y
- .7 frecuencia de los reconocimientos médicos.

También propusieron los Estados Unidos enmiendas a la regla I/9 del Convenio de Formación para incluir una disposición en virtud de la cual las Partes en el Convenio de Formación deberán mantener un registro de los títulos para "marineros preferentes".

7.118 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 5) apoyó la armonización de las normas médicas del Convenio de Formación con el texto propuesto en el documento STW 39/7/11 (Alemania y otros).

7.119 El Subcomité, tras considerar brevemente estas propuestas y acogiendo con agrado el ofrecimiento de la IMHA, las remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Regla I/10 – Reconocimiento de títulos

7.120 Habida cuenta de que la regla I/10 se aplica solamente a los capitanes, oficiales y radiooperadores y que en el Convenio no se define al "oficial radiotelegrafista", la República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 1, párrafo 8), propuso que el actual párrafo 5 de la regla I/10 del Convenio de Formación se enmendara de modo que los radiooperadores reciban un justificante de haber cursado la solicitud para la expedición del refrendo pertinente.

7.121 Tras examinar la regla I/10 del Convenio de Formación, Alemania y otros (párrafo 16 del anexo del documento STW 39/7/11) propusieron enmiendas al párrafo 5 de la regla I/10 del Convenio de Formación para que se permita a los oficiales radiotelegrafistas prestar servicio a bordo durante tres meses sin contar con un refrendo.

7.122 A fin de aclarar el nivel de las "medidas necesarias" que una Administración debe adoptar para refrendar los títulos de otra Administración y garantizar así el cumplimiento de lo prescrito en el Convenio, los Estados Unidos (del STW 39/7/14, anexo 2, párrafo 8) propusieron enmiendas a la regla I/10 del Convenio de Formación.

7.123 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 6), mostrándose conforme con la necesidad de aclarar en qué consisten las "medidas necesarias" para asegurar el cumplimiento cuando se reconocen y refrendan los títulos de otra Administración, apoyó la inclusión de un párrafo adicional, como se proponía en el documento STW 39/7/14 (Estados Unidos).

7.124 Tras considerar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Regla I/11 – Revalidación de títulos

7.125 Tras examinar la regla I/11 del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/11, párrafos 17 y 18) propusieron enmiendas a la regla I/11 del Convenio de Formación para incluir disposiciones sobre protección, e igualmente a la sección A-I/11 del Código de Formación en lo que se refiere a la revalidación de los certificados de competencia.

7.126 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 2, párrafo 9) propusieron suprimir el cuadro B-I/11 del Código de Formación, dado que había expirado el plazo de aplicación de las disposiciones transitorias.

7.127 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 7) propuso un nuevo inciso en el párrafo 1 introduciendo el requisito de seguir cursos de formación de repaso sobre seguridad básica cada cinco años, antes de que se revaliden los certificados de competencia. De este modo se daría respuesta a los problemas que surgen cuando se realizan a bordo ejercicios con botes salvavidas, como se menciona en la circular MSC.1/Circ.1206, y quedaría patente la necesidad de realizar ejercicios de lucha contra incendios de la forma más realista posible.

7.128 Eslovenia, respaldada por otras delegaciones, mostró su disconformidad con la propuesta de la ITF de impartir una formación de repaso cada cinco años.

7.129 La delegación de Grecia, en apoyo a Eslovenia, mostró su disconformidad con la supresión del cuadro B-I/11, proponiendo que, en lugar de ello, se actualizara.

7.130 El Subcomité acordó que la propuesta de la ITF no se siguiera examinando y remitió las otras propuestas al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de las estudiara detenidamente.

Regla I/12 – Uso de simuladores

7.131 Tras haber examinado la regla I/12 del Convenio de Formación, y teniendo en cuenta otras normas similares del sector, la IFSMA (STW 39/7/34) propuso enmiendas a la regla I/12 del Convenio de Formación y a la sección A-1/12 del Código de Formación, para establecer normas sobre la educación a distancia y el aprendizaje por medios electrónicos.

7.132 Australia (STW 38/7/38 anexo 2, párrafo 1) propuso la inclusión formal de los SIVCE mediante la oportuna enmienda de la sección B-I/12, mencionándolos específicamente siempre que se haga referencia a "las cartas de navegación" o a "las ayudas electrónicas para la navegación".

7.133 Las delegaciones de Grecia y de la República de Corea estimaron que antes de considerar requisitos específicos era preciso contar con recursos, elaborar metodologías, materias específicas de aprendizaje, y determinar las competencias de los formadores y asesores que apoyarían el proceso de educación a distancia y de aprendizaje por medios electrónicos.

7.134 La delegación de Bahamas opinó que sería más apropiado facilitar orientaciones al respecto en la parte B del Código de Formación, mediante una mejor definición.

7.135 La delegación de Francia opinó que convendría examinar diversos parámetros en lo que al aprendizaje a distancia se refiere, incluida la cuestión de autenticar adecuadamente la identidad de la persona que esté siendo formada.

7.136 Singapur y otras delegaciones apoyaron la propuesta.

7.137 Tras considerar brevemente la propuesta, el Subcomité la remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Regla I/14 – Responsabilidad de las compañías

7.138 Tras haber examinado la regla I/14 del Convenio de Formación, Alemania y otros (párrafos 19 y 20 del anexo del documento STW 39/7/11) propusieron enmiendas a la regla I/14 del Convenio de Formación de modo que se defina la responsabilidad de las compañías en lo relativo a la formación de repaso y familiarización para la gente de mar, los medios para una comunicación oral eficaz y la comunicación entre el buque y las autoridades en tierra.

7.139 Bulgaria y otros (STW 39/7/12, anexo 1, párrafo 6) propusieron enmiendas a la regla I/14, a fin de incluir una disposición en la que se establezca la no obligatoriedad de contar a bordo con oficiales electrotécnicos u oficiales electrotérmicos superiores.

7.140 La ITF (STW 39/7/35, anexo, párrafo 8; y STW 39/7/39, párrafo 9) no apoyó la propuesta que figura en el documento STW 39/7/12 (Bulgaria y otros) y manifestó que el párrafo propuesto era superfluo dado que nada en el Convenio de Formación determinaba la composición de la tripulación de un buque. Ello era incumbencia del Estado de abanderamiento con arreglo a las prescripciones sobre la dotación mínima de seguridad y, si sus prescripciones sobre la dotación

de seguridad lo exigieran, la gente de mar en cuestión debería poseer titulación conforme las normas mínimas obligatorias de competencia.

7.141 Filipinas (STW 39/7/33) manifestó que las compañías deberían facilitar las herramientas tecnológicas necesarias para que la gente de mar pueda desempeñar sus funciones a bordo en condiciones de seguridad, empleando metodologías innovadoras de formación a bordo y en tierra, y propuso enmiendas en tal sentido a la regla I/14.

7.142 El Japón, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que si bien sería deseable facilitar educación a distancia en todos los buques, esto no siempre era viable o práctico y por tanto no debería tener carácter obligatorio.

7.143 Grecia y otras delegaciones apoyaron la propuesta de Bulgaria y otros, a reserva de que se suprimiera la segunda parte de la frase de la propuesta.

7.144 Alemania y otras delegaciones señalaron que era más beneficiosa la propuesta de Filipinas dado que la misma fomentaba metodologías formativas modernas e innovadoras y podía asumirse con carácter no obligatorio.

7.145 Tras sopesar brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente con miras a considerar la propuesta de Filipinas sin carácter obligatorio.

CAPÍTULO II – EL CAPITÁN Y LA SECCIÓN DE PUENTE

Reglas II/1, II/2 y II/3

7.146 Singapur (STW 39/7/7) propuso enmiendas a las secciones A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación, con objeto de incluir elementos clave de la gestión de los recursos del puente (GRP) como requisitos obligatorios (véase también el párrafo 7.188).

7.147 Tras haber examinado el capítulo II del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/10, anexo, párrafo 1) propusieron enmendar la regla II/1 para garantizar la coherencia con las demás reglas empleando el término "meses" en vez de "año".

7.148 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 3) propusieron sustituir la expresión "un año" por "12 meses" para garantizar la coherencia necesaria con las demás reglas del Convenio y hacer más énfasis en la gestión de los recursos del puente, mediante enmiendas a la sección A-II/1 del Código de Formación.

7.149 Noruega (STW 39/7/23) propuso suprimir los requisitos de competencia en navegación astronómica de los cuadros A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación, e incluir nuevos requisitos de competencia con respecto a los sistemas integrados de navegación, los sistemas integrados de puente y la gestión de los recursos del puente, en los cuadros A-II/1, A-II/2 y A-III/3 del Código de Formación.

7.150 A fin de hacer más transparente el Código y el Convenio, la ISF (STW 39/7/25) propuso insertar las referencias adicionales al capítulo VI en la primera y segunda columnas (competencia y conocimientos, comprensión y aptitud) de los cuadros de las secciones A-II/1 y A-III/1 del Código de Formación, siempre que se haga referencia a la sección A-VI/1 en la tercera columna

(métodos de demostración de la competencia). Asimismo la ISF propuso insertar referencias a los capítulos II y III de la parte A del Código en la sección A-VI/1 del Código de Formación.

7.151 La IFSMA (STW 39/7/36) manifestó que el equipo del puente ya había cambiado, y que cambiaría por consiguiente aún más el enfoque que se adopte con respecto a:

- .1 la planificación y dirección de la travesía; y
- .2 la determinación de la situación de un buque,

por lo que la formación en los sistemas integrados de puente (SIP) debería tener carácter obligatorio en el marco de la sección A-II/1 del Código de Formación.

7.152 Australia (STW 39/7/38, párrafos 1 a 3 del anexo 1, y párrafo 2 del anexo 2) propuso la inclusión formal de los SIVCE, mediante la oportuna enmienda de las secciones A-II/1, A-II/2, A-II/3 y B-II/1 del Código de Formación, mencionándoles de manera específica siempre que se haga referencia a las "cartas náuticas" o a las "ayudas electrónicas a la navegación".

7.153 Tras un debate general, el Subcomité convino en que:

- .1 deben incluirse como requisito obligatorio ciertos elementos clave de la gestión de los recursos del puente;
- .2 debe haber coherencia en la terminología; y
- .3 debe introducirse formación en los sistemas integrados de navegación y en el sistema integrado de puente.

7.154 El Subcomité examinó la propuesta de Noruega de suprimir los requisitos de competencia en navegación astronómica de los cuadros A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación, la cual no pudo debatirse en profundidad por falta de tiempo. Algunos delegados opinaron que hasta que hubiese sistemas mundiales alternativos al sistema mundial de determinación de la situación (CPS) sería prematuro suprimir los requisitos de formación en navegación astronómica. Otros estimaron que la cuestión debería examinarse de nuevo.

7.155 A la luz de lo anterior, el Subcomité remitió la propuesta al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Propuesta de regla II/5

7.156 La República Islámica del Irán (STS 39/7/4, anexo 2) propuso que el proyecto de texto de las enmiendas al Convenio y al Código de Formación relativas a las normas de competencia de los marineros de primera (de puente), elaborado por el Subcomité en su 38º periodo de sesiones, se adoptase juntamente con otras enmiendas elaboradas en el marco del examen general.

7.157 Filipinas (STW 39/7/41) apoyó la propuesta de incluir la regla II/5 relativa a los marineros de primera (puente) y propuso aclaraciones acerca del momento en que comienza el periodo de embarco, antes de que pueda entenderse que la gente de mar está cualificada para acceder a la titulación.

7.158 Tras haber considerado brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo que se constituiría para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

CAPÍTULO III – SECCIÓN DE MÁQUINAS

Reglas III/1, III/2 y III/3

7.159 La República Islámica del Irán (STW 39/7/4, sección 2 del anexo 3) manifestó que era preciso abordar el capítulo III para examinar la necesidad de:

- .1 subsanar cualquier incoherencia de la regla III/1 sobre los requisitos de instrucción y formación, en relación con otras partes del Convenio;
- .2 armonizar los requisitos de la regla III/2 relativos al periodo de embarco aprobado en puestos de responsabilidad, con los requisitos de la regla II/2; y
- .3 de otras enmiendas consiguientes en el párrafo 3 de la regla III/3,

y propuso asimismo posibles enmiendas conexas a las reglas III/1, III/2 y III/3 del Convenio de Formación.

7.160 Tras haber examinado el capítulo III del Convenio de Formación, Alemania y otros (STW 39/7/10, párrafo 2 del anexo) propusieron enmiendas a la regla III/1 del Convenio de Formación para modificar los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de máquinas.

7.161 La ITF (STW 39/7/39, párrafos 1 a 4 del anexo) no apoyó las propuestas de enmienda contenidas en los documentos STW 39/7/10 (Alemania y otros) y STW 39/7/4 (República Islámica del Irán), dado que llevarían a reducir la formación de los maquinistas navales.

7.162 La India (STW 39/7/42), refiriéndose a la propuesta presentada en el documento STW 39/7/10 (Alemania y otros), subrayó la necesidad de mantener, en el párrafo 2.3 de la regla III/1 del Convenio de Formación, un "periodo mínimo de instrucción y formación reconocido de al menos 30 meses, con formación a bordo debidamente documentada en el oportuno registro de formación aprobada".

7.163 Las Islas Marshall y otras delegaciones apoyaron la propuesta de la India y la ITF.

7.164 Francia y otras delegaciones se sumaron a la propuesta de Alemania y otros.

7.165 Tras haber considerado brevemente la propuesta, el Subcomité la remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Propuesta de regla III/5

7.166 La República Islámica del Irán (STW 39/7/4, anexo 3, sección 1) propuso que el proyecto de texto de las enmiendas al Convenio y al Código de Formación relativas a las normas de competencia para los marineros de primera (máquinas), que el Subcomité había elaborado en

su 38º periodo de sesiones, se adoptase juntamente con otras enmiendas elaboradas en el marco del examen general.

7.167 Filipinas (STW 39/7/41) apoyó la propuesta de incluir la regla III/5 relativa a los marineros de primera (máquinas) y propuso aclaraciones acerca del momento en que comienza el periodo de embarco, antes de que pueda entenderse que la gente de mar está cualificada para acceder a la titulación.

7.168 Tras haber considerado brevemente la propuesta, el Subcomité la remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III; VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/3

7.169 Con el objetivo de armonizar las disposiciones sobre los viajes próximos a la costa recogidas en la sección A-III/1 y A-III/3 del Código de Formación, y teniendo en cuenta que un periodo de embarco adecuado y aprobado es esencial para que una persona pueda llevar a cabo de forma segura y eficaz los cometidos asignados en buques cada vez más sofisticados la República Islámica del Irán (del STW 39/7/4, anexo 3, sección 3) propuso las pertinentes enmiendas de las secciones A-III/1 y A-III/3 del Código de Formación en lo que se refiere a los viajes próximos a la costa

7.170 Singapur (STW 39/7/5) propuso enmiendas en los cuadros de las secciones A-III/1 y A-III/2 del Código de Formación, para prescribir conocimientos de los sistemas de combustible y lubricación de las máquinas, que garanticen un funcionamiento eficaz y en condiciones de seguridad tanto de las máquinas principales como de las auxiliares a bordo de los buques.

7.171 Singapur (STW 39/7/7) propuso igualmente enmiendas a las secciones A-III/1 y A-III/2 del Código de Formación, para incluir como requisitos obligatorios elementos clave de la gestión de los recursos de la cámara de máquinas (véase también el párrafo 7.188).

7.172 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 4) propusieron que se hiciera más hincapié en la sensibilización ambiental, especialmente en el empleo de separadores de agua e hidrocarburos, mediante la enmienda del cuadro A-III/1 del Código de Formación y la armonización de las disposiciones sobre los viajes próximos a la costa en las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/3 del Código de Formación, a fin de permitir ciertas variaciones en las normas de competencia aplicables a los oficiales, basándose en los límites de la potencia propulsora.

7.173 La India (STW 39/INF.2) facilitó información sobre el concepto de "buques en campus" que tiene como objetivo garantizar que los cadetes, antes de su embarque y en la práctica, puedan adquirir las competencias técnicas necesarias y los conocimientos básicos apropiados.

7.174 Respondiendo a la propuesta de los Estados Unidos de armonizar las disposiciones relativas a los viajes próximos a la costa, la delegación de Francia manifestó preocupación por las expectativas de carrera de la gente de mar que carece de titulación superior. Estos aspectos se deberían abordar cuando se armonicen las disposiciones relativas a las máquinas y al puente.

7.175 La delegación de Suecia no estuvo conforme con la propuesta de los Estados Unidos de omitir requisitos específicos para los viajes próximos a la costa sin establecer límites en relación con la potencia propulsora.

7.176 Tras haber considerado brevemente las propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Propuesta de nuevas reglas III/6 y III/7

7.177 Bulgaria y otros propusieron (STW 39/7/12, párrafo 7 y anexos 1 a 4) dos nuevas reglas III/6 y III/7 en las que se establecen los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales electrotécnicos y los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales electrotécnicos superiores (anexo 1), junto con las nuevas secciones A-III/6 y A-III/7 (anexo 2) y los nuevos cuadros de competencia (anexos 3 y 4).

7.178 Dado que durante la última década, particularmente en lo que se refiere a los buques especializados, se han registrado grandes avances tecnológicos en el campo de la electrónica y la informática, y que debido a la reducción de las tripulaciones los buques dependen cada vez más del funcionamiento adecuado de estas tecnologías, la ITF (STW 39/7/39, anexo, párrafos 5 a 8 y 10) apoyó la propuesta formulada en el documento STW 39/7/12 (Bulgaria y otros).

7.179 La delegación de Grecia manifestó que al elaborar la nueva regla habría que prever un periodo de transición, así como una cláusula de exención por derechos adquiridos, para garantizar que los títulos expedidos a la gente de mar de conformidad con las normativas nacionales con anterioridad a la entrada en vigor de estas reglas continúan siendo válidos.

7.180 Tras considerar brevemente estas propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

CAPÍTULO VI – FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

Aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo

7.181 La República Islámica del Irán (STW 39/7), habiendo analizado detenidamente los cuadros A-VI/1 a A-VI/5 del Código de Formación, identificó aquellos aspectos respecto de los cuales no parece posible impartir formación a bordo de forma segura y eficaz.

7.182 Filipinas (STW 39/7/13) indicó los aspectos que no admiten la formación a bordo de forma segura y eficaz y propuso que se impartiera a la gente de mar un curso de repaso en relación con estos aspectos a intervalos máximos de cinco años.

7.183 La delegación del Japón señaló que, como el manual de formación basado en el SOLAS contiene información e instrucciones actualizadas acerca de los dispositivos de salvamento y las técnicas de supervivencia personal, no podía apoyar la propuesta de Filipinas sobre un curso de repaso.

7.184 Eslovenia, respaldada por otras delegaciones, opinó que los requisitos en relación con la formación de repaso debían ser flexibles y prácticos, además de ser una responsabilidad que incumba a las compañías en el marco de su sistema de gestión de la seguridad de conformidad con el Código IGS.

7.185 Grecia, apoyada por la delegación de Bahamas, manifestó que en esta fase el Subcomité solamente debería determinar aquellos aspectos respecto de los cuales no podría impartirse la formación a bordo, y solicitar nuevas instrucciones del Comité sobre el particular. Tampoco sería necesario volver a examinar algunos de los aspectos señalados por la República Islámica del Irán.

7.186 En vista de lo anterior, el Subcomité remitió las propuestas al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, solo a los efectos de determinar aquellos aspectos respecto de los cuales no se podría impartir la formación a bordo.

Cualidades de liderazgo y en comunicaciones

7.187 Australia y otros (STW 39/7/3) propusieron enmiendas al Convenio y al Código de Formación para examinar las necesidades de una mayor eficacia en las comunicaciones, como había señalado el STW 38.

7.188 La India (STW 39/7/46) propuso combinar los requisitos propios de la "gestión de los recursos del puente" y los relacionados con las "cualidades del liderazgo y comunicaciones", dado que ambos se refieren al comportamiento humano y a la gestión de los recursos humanos (véanse también los párrafos 7.146 y 7.171).

7.189 La delegación del Japón manifestó que los requisitos no deberían ser aplicables a toda la gente de mar, sino solamente a los oficiales de puente y de máquinas.

7.190 Los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, opinaron que los requisitos únicamente deberían ser aplicables a los oficiales y sólo abarcar diferencias de idioma y cultura. Estimaron además que la correcta delegación de responsabilidades podría mitigar la fatiga.

7.191 La delegación de Grecia manifestó preocupación por el hecho de que el capítulo VI se estaba sobrecargando innecesariamente.

7.192 La delegación de Bahamas, mostrándose en principio conforme con la propuesta, opinó que merecería seguir examinándola en el seno del Grupo de trabajo.

7.193 En vista de lo anterior, el Subcomité, tras observar que en general la propuesta de la India no gozaba de apoyo, remitió la propuesta presentada por Australia y otros al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Gestión de la fatiga

7.194 Los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 5) propusieron añadir una nueva competencia en el cuadro A-VI/1-4 del Código de Formación a fin de proporcionar métodos tangibles y prácticos para gestionar la fatiga, e incluir la publicación de la Organización Mundial de la Salud sobre "Higiene y sanidad a bordo" como documento de referencia cuando se elaboren cursos basados en los requisitos de competencia del cuadro A-VI/1-4.

7.195 Eslovenia y otras delegaciones apoyaron la propuesta de los Estados Unidos. No obstante, la delegación de Grecia opinó que la mitigación de la fatiga era un asunto que estaba más estrechamente relacionado con la organización de las tareas que con la formación propiamente dicha.

7.196 Tras considerar brevemente estas propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Formación básica en sensibilización sobre el medio marino

7.197 Chipre y otros (STW 39/7/26) propusieron enmiendas a la sección A-VI/1 del Código de Formación para que se imparta formación básica en sensibilización sobre el medio marino, y se elabore también un curso modelo de formación básica sobre este tema (STW 39/3/2).

7.198 Tras considerar brevemente esta propuesta, el Subcomité la remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que la estudiara detenidamente.

Demostración de que la gente de mar ha alcanzado y mantiene la suficiencia básica en aspectos de seguridad

7.199 Filipinas (STW 39/7/32) propuso incluir, en la sección B-VI/1 y en el cuadro B-I/11 del Código de Formación, orientaciones sobre la demostración de que la gente de mar ha alcanzado y mantiene la suficiencia básica en los aspectos de seguridad.

7.200 Los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que esto era responsabilidad de las compañías con arreglo a la sección 6 del Código IGS, y debía formar parte del sistema de gestión de la seguridad de la compañía. Sólo Ucrania, Sudáfrica y la ITF apoyaron la propuesta.

7.201 En vista de lo anterior, el Subcomité convino en que la propuesta no gozaba de apoyo suficiente como para continuar examinándola.

Requisitos mínimos de sanidad e higiene

7.202 Debido a los recientes casos, de sobra conocidos, de focos de enfermedades virales y bacteriológicas que han afectado a bordo de los buques la salud de los tripulantes y los pasajeros, es evidente que no todo el personal es consciente ni de los peligros ni de las medidas que han de adoptarse en tales casos. Aun cuando se trata de un problema de gran alcance público en los buques de pasaje, también se está convirtiendo en un problema en los buques de carga donde tales casos no reciben publicidad. Por ello, la ITF (STW 39/7/40, anexo 2) propuso que el Subcomité elaborara normas y requisitos de formación, en consulta con la OIT y la OMS, para garantizar que la gente de mar que se ocupe de la manipulación de alimentos, o del funcionamiento y mantenimiento de los sistemas sanitarios, conozca plenamente los riesgos y las mejores prácticas para evitarlos.

7.203 La mayoría de las delegaciones opinaron que ésta era una cuestión que debía ser examinada por la OIT. Por tanto el Subcomité convino en que no era necesario seguir examinando la propuesta.

Especificación de las normas mínimas de competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos

7.204 Canadá (STW 39/7/43) propuso enmendar la columna 3 del cuadro A-VI/2-1 del Código de Formación para permitir que, cuando corresponda, se utilice simulación a fin de evaluar la competencia de la gente de mar al hacerse cargo de un bote de rescate durante y después de la puesta a flote con mar encrespada.

7.205 Los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, opinaron que esto también debería considerarse uno de los aspectos respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo.

7.206 En apoyo de esta propuesta, la delegación del Reino Unido opinó que este aspecto no debería constituir un módulo obligatorio que añadir a los requisitos existentes.

7.207 En vista de lo anterior, el Subcomité remitió las propuestas al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

CAPÍTULO VIII – GUARDIAS

7.208 Habiendo examinado el capítulo VIII, Alemania y otros (STW 39/7/9) propusieron enmiendas a las reglas VIII/1 y VIII/2 del Convenio de Formación y a la sección A-VIII/1 del Código de Formación, a fin de armonizar los requisitos del Convenio y el Código de Formación con los del Convenio N° 180 de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996.

7.209 El Japón (STW 39/7/24) propuso una enmienda a la sección A-VIII/1 del Código de Formación en lo referente a los periodos de descanso del personal de la guardia, para garantizar la armonización entre el Código de Formación y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

7.210 Filipinas (STW 39/7/30) propuso una enmienda a la regla VIII/1 del Convenio de Formación para garantizar que las compañías proporcionen a los marinos los medios y útiles tecnológicos, así como la formación necesaria, para que puedan desempeñar sus tareas a bordo de manera eficaz y en condiciones de seguridad.

7.211 La ITF (STW 39/7/40, anexo 3) apoyó la propuesta recogida en el documento STW 39/7/9 (Alemania y otros) para armonizar las disposiciones de la OIT sobre horas de trabajo y descanso con los requisitos relativos al registro de las horas, del Convenio y el Código de Formación. Además, la ITF apoyó las propuestas recogidas en los documentos STW 39/7/9 (Alemania y otros), STW 39/7/7 (Singapur) y otras propuestas en este sentido que figuran en los documentos STW 39/7/14, anexo 6 (Estados Unidos) y STW 39/7/23 (Noruega).

7.212 La ISF (STW 39/7/51) señaló que le preocupaba que los proyectos de enmienda que figuran en el documento STW 39/7/9 (Alemania y otros) sólo recogieran algunas de las disposiciones pertinentes sobre las horas de trabajo y descanso del Convenio N° 180 de la OIT.

7.213 El observador de la ISF, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que el Subcomité debería garantizar que los requisitos sobre las horas de descanso eran coherentes y compatibles con las disposiciones elaboradas por la OIT. No obstante, las propuestas de Alemania y otros iban más allá, y de hecho constituían una amalgama de cuestiones relacionadas con la seguridad

y otras de carácter social. Por lo tanto, las disposiciones actuales del Convenio y el Código de Formación deberían utilizarse y enmendarse, según convenga, para armonizar las disposiciones del Convenio de Formación con los requisitos de la OIT, incluida la necesidad de mantener el registro de las horas de descanso para cada uno de los miembros de la tripulación.

7.214 En apoyo de la armonización de las disposiciones del Convenio de Formación con las elaboradas por la OIT, Noruega, respaldada por otras delegaciones, manifestó que había similitudes y diferencias entre las mismas, y que no procedía hacer referencia directa a un convenio de la OIT en el Convenio de Formación.

7.215 El Reino Unido y otras delegaciones, en apoyo de la propuesta de Alemania y otros (STW 39/7/9), manifestaron que el objetivo era contar con un único régimen mundial y que, por lo tanto, era necesario armonizar las disposiciones para garantizar que las normas de ambos convenios no incluyan requisitos contradictorios entre sí, lo cual causaría dificultades.

7.216 En apoyo de la necesidad de armonizar las disposiciones, la delegación de las Bahamas manifestó que los requisitos sobre las horas de descanso deberían hacerse extensivos a la gente de mar que tenga asignados cometidos relacionados con la seguridad.

7.217 La delegación del Japón, recordando el principio básico de que la estructura y los objetivos del Convenio deberían mantenerse, señaló que no podía apoyar la propuesta de Alemania y otros, dado que las disposiciones de la OIT se habían elaborado desde una óptica de objetivos sociales, mientras que los requisitos del Convenio de Formación respondían a cuestiones de seguridad. Además, convendría examinar la actual regla VIII/1.

7.218 El observador de la ITF opinó que las disposiciones de la OIT no se habían elaborado solamente desde la óptica de los objetivos sociales y que los requisitos en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto debían ser claros, y contener disposiciones obligatorias en relación con el mantenimiento de los registros a fin de garantizar que la gente de mar no sufre fatiga.

7.219 El observador de la OIT opinó que aun cuando era necesario evitar contradicciones, el Subcomité debía reconocer que ambos instrumentos coexistían y que los aspectos sociales y de seguridad no podían disociarse completamente.

7.220 Tras un intenso debate, el Subcomité, conviniendo en que era necesario normalizar las disposiciones a fin de garantizar que la gente de mar goce del descanso adecuado y pueda desempeñar eficazmente sus cometidos, remitió las propuestas al Grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Organización de las guardias y principios que han de observarse

7.221 Para hacer más hincapié en la gestión de los recursos del puente, los Estados Unidos (STW 39/7/14, anexo 6) propusieron trasladar la sección B-VIII/2, Parte 3-1, párrafos 4 y 5, a la sección A-VIII/2, Parte 3.

7.222 Australia (STW 39/7/38, anexo 1, párrafo 4) propuso incluir oficialmente los SIVCE en el Código de Formación, mediante una enmienda a la sección A-VIII/2, mencionándolos de manera específica siempre que se haga referencia a las "cartas náuticas" o a las "ayudas electrónicas a la navegación".

7.223 En su apoyo de principio a las propuestas de los Estados Unidos sobre la gestión de recursos del puente, los Países Bajos y otros opinaron que habría que obrar con suma prudencia cuando se trasladen disposiciones de la parte A a la parte B, dado que no todas las disposiciones eran apropiadas para incluirlas directamente en la parte A.

7.224 El observador de IMarEST, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que sería por consiguiente necesario trasladar las disposiciones sobre la gestión de los recursos de la cámara de máquinas.

7.225 Singapur y otras delegaciones apoyaron la propuesta de Australia sobre la inclusión formal de los SIVCE en la sección A-VIII/2 del Código de Formación. No obstante las Islas Marshall, con el apoyo de otras delegaciones, opinaron que ello podría ser prematuro antes de que el Subcomité NAV hubiera ultimado las prescripciones relativas a los SIVCE que se han de llevar a bordo.

7.226 Tras considerar brevemente estas propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Límites obligatorios de alcohol y mejora del intercambio internacional de información sobre sucesos relacionados con el alcohol a bordo de buques de navegación marítima

7.227 Alemania y otros (STW 39/7/18) propusieron enmiendas al Convenio y el Código de Formación con la finalidad de incluir un límite obligatorio de alcohol y para mejorar el intercambio internacional de información sobre sucesos relacionados con el alcohol a bordo de buques de navegación marítima, concretamente mediante la introducción de la nueva regla VIII/3 y las nuevas secciones A-VIII/3 y B-VIII/3.

7.228 Los Países Bajos, con el respaldo de otras delegaciones, opinaron que las disposiciones tendrían que incluir el uso indebido de drogas y medicamentos, y en ese sentido la observancia podría ser problemática.

7.229 En apoyo a esta propuesta, Grecia y otras delegaciones manifestaron su preocupación no sólo porque la observancia podría ser problemática, sino también en lo que respecta al intercambio de datos personales, pues la normativa nacional de muchos países prohíbe dar a conocer datos personales, razón por la cual merecería examinar este asunto cuidadosamente.

7.230 La delegación de los Estados Unidos, al apoyar en principio la propuesta, se refirió a su experiencia de 20 años en la implantación de normas similares, que abarcan las pruebas posteriores al incidente, la metodología para dichas pruebas y el equipo utilizado.

7.231 Tras considerar brevemente estas propuestas, el Subcomité las remitió al grupo de trabajo que se constituirá para examinar los capítulos I, II, III, VI y VIII, a fin de que las estudiara detenidamente.

Establecimiento del grupo de trabajo sobre el examen general de los capítulos I, II, III, VI y VIII

7.232 El Subcomité estableció un grupo de trabajo sobre el examen general de los capítulos I, II, III, VI y VIII del Convenio y el Código de Formación, con el siguiente mandato:

Teniendo presentes las observaciones y decisiones del Pleno, examinar las propuestas pertinentes que figuran en los documentos STW 39/7, STW 39/7/1 y STW 39/7/4 (República Islámica del Irán), STW 39/7/2 (Sri Lanka), STW 39/7/3 (Australia, Nueva Zelanda e IMarEST), STW 39/7/5, STW 39/7/6, STW 39/7/7 y STW 39/7/20 (Singapur), STW 39/7/8 (IMHA), STW 39/7/9, STW 39/7/10, y STW 39/7/11 (Alemania y otros), STW 39/7/12 (Bulgaria y otros), STW 39/7/13, STW 39/7/27, STW 39/7/29, STW 39/7/30, STW 39/7/31, STW 39/7/32, STW 39/7/33 y STW 39/7/41 (Filipinas), STW 39/7/14 (Estados Unidos), STW 39/7/21, STW 39/7/42, STW 39/7/46 y STW 39/INF.2 (India), STW 39/7/22 y STW 39/7/23 (Noruega), STW 39/7/24 (Japón), STW 39/7/25 y STW 39/7/51 (ISF), STW 39/7/26 (Chipre y otros), STW 39/7/34 y STW 39/7/36 (IFSMA), STW 39/7/35, STW 39/7/39 y STW 39/7/40 (ITF), STW 39/7/38 (Australia), STW 39/7/43 (Canadá) y STW 39/7/18 (Alemania y otros), y:

- .1 examinar y preparar un proyecto preliminar de texto revisado (indicando el texto nuevo en sombreado y el que se suprime en tachado) de los capítulos VI y VIII del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación;
- .2 presentar la primera parte de su informe en el Pleno el jueves 6 de marzo de 2008; y
- .3 continuar examinando las propuestas relativas a los capítulos II y III del Convenio de Formación y el Código de Formación, y presentar esa parte del informe al final del periodo de sesiones a fin de que pueda examinarse en la primera reunión del grupo de trabajo interperiodos que se ha propuesto constituir.

Programa de trabajo para el examen general del Convenio y el Código de Formación

7.233 La Secretaría (STW 39/7/52) propuso un calendario provisional para el examen del Convenio y el Código de Formación, haciendo hincapié en que:

- .1 incluso atendiendo al plazo de ultimación fijado por el Comité para el examen general, la fecha prevista de la entrada en vigor de las enmiendas sería 2012, es decir seis años después de las primeras deliberaciones que el STW 37 mantuvo en enero de 2006;
- .2 el objetivo de la nota era indicar las dos opciones en cuanto al tipo de reunión en la que se adoptarían las enmiendas al Convenio de Formación; a saber, una conferencia o un periodo de sesiones del MSC ampliado; y sentar las bases de las deliberaciones en torno al calendario de reuniones para la adopción de las enmiendas en 2010, tal como acordó el Comité.

7.234 Un gran número de delegaciones apoyaron el calendario previsto, la convocatoria de dos grupos de trabajo interperiodos que se reunirían en 2008 y 2009, así como la celebración del STW 40 en octubre de 2009. Otras delegaciones sugirieron que aun cuando una reunión del Grupo de trabajo interperiodos en septiembre de 2008 era esencial para alcanzar avances importantes, sería deseable celebrar el STW 40 a comienzos de 2009, de modo que el Subcomité pudiera dar el debido seguimiento a la elaboración del proyecto de texto de las enmiendas y estar en posición de facilitar una asesoría razonable y adecuada al MSC con respecto al tipo de reunión en la que se adoptarían las enmiendas, esto es, una conferencia o un periodo de sesiones del MSC ampliado.

7.235 No obstante, varias delegaciones manifestaron seria preocupación ante la idea de convocar dos grupos de trabajo interperiodos, haciendo referencia a la solicitud de la Dependencia Común de Inspección de reducir el número de grupos de trabajo interperiodos.

7.236 Algunas delegaciones manifestaron que las enmiendas que se elaboren deberían adoptarse en un MSC ampliado en vez de por una conferencia, dado que esto último conllevaría asignaciones presupuestarias. En este contexto, la delegación de Filipinas indicó que, en su reunión bilateral con el Secretario general, la Presidenta Arroyo había mostrado la disposición de Filipinas de acoger una conferencia diplomática en 2010, si se convocaba una conferencia para adoptar estas enmiendas.

7.237 Durante su intervención, el Secretario General analizó los factores clave en los que el Subcomité debería basar sus recomendaciones al Comité, por lo que se refiere tanto al tipo de reunión en la que se adoptarían las enmiendas propuestas como al calendario de los trabajos, e igualmente para que el Comité y posiblemente una Conferencia especial hagan culminar el proceso.

En su opinión, la sustancia y el alcance de las enmiendas es lo que debería guiar la decisión del Subcomité y del Comité sobre el particular, más que consideraciones de coste o recomendaciones de órganos externos a la Organización para que se reduzcan las reuniones. La necesidad de servir la seguridad (con toda la amplitud, eficacia y agilidad que la sustancia de las propuestas presentadas al Comité pueda precisar, garantizando que la gente de mar reciba la debida formación en áreas como la protección marítima, las operaciones de transporte de GNL, etc.) debe primar en el proceso decisorio.

Si a la luz de estas consideraciones se estimara que dicho objetivo sería más fácil de alcanzar mediante una Conferencia, el Subcomité -en lugar de recomendar que sea el Comité ampliado quien tenga la última palabra, pues dado el elevado número de cuestiones que suele tener en su programa de trabajo podría no disponer de tiempo suficiente para ocuparse de la adopción de las enmiendas con la serenidad necesaria- debería optar por lo primero y asesorar en consecuencia al Comité.

Juzgando útil e interesante la propuesta de que se procure adelantar la elaboración de las enmiendas en el seno del propio Subcomité, en lugar de hacerlo por conducto de un grupo de trabajo interperiodos, el Secretario General propuso que entre ahora y 2010, plazo de ultimación que había fijado el Comité, se le asignaran al Subcomité dos periodos de sesiones.

Confirmando la invitación que le hiciera personalmente Su Excelencia el Presidente de Filipinas para acoger en ese país la celebración de la Conferencia de la OMI, si la Organización así lo acordaba, el Secretario General propuso lo siguiente:

- poner al MSC 84 al corriente de la situación, invitándole a decidir, en principio, el tipo de reunión que idóneamente se precisaría para adoptar las enmiendas en curso de preparación, y, en función de ello, informar al Consejo en su 100º periodo de sesiones;
- en septiembre de 2008 se reuniría un grupo de trabajo interperiodos que avance sobre los diversos puntos del examen general e informe al STW 40;

- el STW 40 se celebraría en el primer semestre de 2009 para seguir avanzando sobre el proyecto de las enmiendas resultantes del examen general del Convenio y el Código de Formación, teniendo en cuenta los resultados del grupo de trabajo interperiodos antes mencionado;
- el MSC 86 (mayo de 2009) recibiría el informe del STW 40, aprobaría en principio las enmiendas que puedan proponerse para entonces, y autorizaría al STW 41 a presentar tales enmiendas a una Conferencia especial a celebrar en 2010;
- el STW 41 se reuniría cuanto antes en 2010 para finalizar la labor de preparación de las enmiendas al Convenio y al Código de Formación en el marco del examen general, y presentarlas a la Conferencia; y
- a reserva de la decisión del MSC 84/86 y de que el Consejo la comparta, se convocaría una Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación, a celebrar en Londres o en Filipinas en el 2010, con objeto de adoptar las enmiendas propuestas.

En lo que se refiere a los costes relacionados con este calendario de reuniones, el Secretario General aclaró que el Consejo se ocuparía oportunamente de las reuniones que esté previsto celebrar en 2010 cuando examinara el presupuesto para el bienio 2010-2011.

7.238 El Subcomité agradeció la intervención del Secretario General y acordó seguir su asesoramiento.

7.239 El Subcomité decidió por tanto que, con el fin de ir avanzando de manera significativa antes del STW 40 en 2009, era esencial convocar para septiembre de 2008 la reunión del grupo de trabajo interperiodos previsto en el documento STW 39/7/52, como había recomendado el Secretario General.

7.240 En consonancia con lo anterior, el Comité acordó invitar al Comité a que tuviese a bien:

- .1 tomar nota de la propuesta de celebrar una Conferencia para adoptar las enmiendas al Convenio y al Código de Formación, dar su acuerdo de principio, e informar en consecuencia al Consejo en su 100º periodo de sesiones;
- .2 aprobar el calendario de reuniones relacionadas con el examen general del Convenio y el Código de Formación, según figura en el anexo 1;
- .3 aprobar la convocatoria de un grupo especial de trabajo interperiodos para septiembre de 2008 con el fin de avanzar en el examen general (véase el punto 9 del orden del día).

Informe del grupo de trabajo sobre el examen general de los capítulos IV, V y VII

7.241 Tras recibir el informe del grupo de trabajo (STW 39/WP.3), el Subcomité adoptó las medidas que se reseñan en los párrafos siguientes.

CAPÍTULO IV – SERVICIO Y PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

Radiooperadores del SMSSM

7.242 El Subcomité tomó nota de que el grupo había examinado la propuesta de incluir requisitos sobre la formación para la familiarización, corregir las incoherencias y suprimir las disposiciones desfasadas del capítulo IV, había acordado asimismo que se incluyesen requisitos sobre la formación de familiarización con el SMSSM, a modo de orientación en la sección B-1/14, que se suprimieran las disposiciones desfasadas de dicho capítulo y que se corrigiesen las incoherencias en el uso de las expresiones "personal de radiocomunicaciones del SMSSM" y "radiooperador para el SMSSM".

Anteproyecto de texto revisado del capítulo IV del Convenio y el Código de Formación

7.243 El Subcomité tomó nota de que el grupo había acordado que el anteproyecto de texto revisado de la sección B-I/14 que figura en el anexo 1 del documento STW 39/WP.3 debería ser examinado más a fondo cuando se ultime el texto revisado del capítulo I del Código de Formación. El Subcomité tomó asimismo nota del anteproyecto de texto revisado del capítulo IV del Convenio y el Código de Formación en relación con las normas aplicables al personal de radiocomunicaciones, preparado por el grupo y que figura en los anexos 2 y 3 del documento STW 39/WP.3.

CAPÍTULO V – REQUISITOS ESPECIALES DE FORMACIÓN PARA EL PERSONAL DE DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES

Regla V/1

7.244 El Subcomité tomó nota de que el grupo había acordado que habría que contemplar requisitos sobre la formación de familiarización para el personal de los petroleros y quimiqueros y los buques tanque para el transporte de gas licuado, así como también requisitos más especializados para el personal de los petroleros y quimiqueros y los buques tanque para el transporte de gas licuado, respectivamente, a fin de reflejar los distintos tipos de buques tanque en funcionamiento.

7.245 El Subcomité tomó nota de que el grupo había examinado también la propuesta sobre un modelo para la implantación de un programa de formación y verificación de la competencia, el cual incluye los cinco elementos fundamentales en un marco de cultura de seguridad eficaz que se está elaborando para todo el personal que trabaja o que participa directamente en operaciones relacionadas con la carga de petroleros, quimiqueros y los buques tanque para el transporte de gas licuado, y tomó asimismo nota de que el grupo de tareas sobre el factor humano había llegado a la conclusión de que uno de los factores que habían contribuido de manera más significativa a los sucesos era la omisión del seguimiento o la falta de comprensión de las directrices y los procedimientos relativos a las operaciones de carga tanto a bordo como a nivel de gestión del buque. Por consiguiente, el Subcomité acordó remitir el documento STW 39/6/1 al grupo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano para que lo examinara detenidamente y asesorara sobre la vía a seguir.

7.246 El Subcomité tomó nota del anteproyecto de texto revisado de nueva regla V/1-1 y V/1-2 del Convenio de Formación y las secciones A-V/1-1 y A-V/1-2 del Código de Formación en relación con el personal de los petroleros, quimiqueros y los buques tanque para el transporte de gas licuado, que había preparado el grupo.

Reglas V/2 y V/3

7.247 El Subcomité tomó nota de que el grupo había refundido las reglas V/2 y V/3, y había preparado por consiguiente el anteproyecto de texto revisado de la regla V/2 del Convenio de Formación y la sección A-V/2 y la sección B-V/2 del Código de Formación.

7.248 En relación con la formación de familiarización, el Subcomité tomó nota de que el grupo había preparado el anteproyecto de texto revisado de la sección A-I/14 y B-I/14 que figura en el anexo 1 del documento STW 39/WP.3 y había acordado que se examinara al ultimar el texto revisado del capítulo I del Código de Formación.

Requisitos mínimos obligatorios de formación aplicables al personal de la sección de máquinas con responsabilidades de gestión para el funcionamiento de la instalación de energía eléctrica con una tensión superior a 1000 voltios

7.249 El Subcomité tomó nota de los requisitos mínimos no obligatorios de formación aplicables al personal de la sección de máquinas con responsabilidades de gestión para el funcionamiento de la instalación de energía eléctrica con una tensión superior a 1000 voltios, que se incluirán en la parte B del Código de Formación, que había preparado el grupo.

CAPÍTULO VII – TITULACIÓN ALTERNATIVA

Anteproyecto de texto revisado del capítulo VII del Convenio y el Código de Formación

7.251 El Subcomité tomó nota del anteproyecto de texto revisado del capítulo VII del Convenio y el Código de Formación, preparado por el grupo y que figura en los anexos 7 y 8 respectivamente.

7.252 La delegación de Grecia manifestó que el grupo de trabajo no había elaborado disposiciones transitorias ni tampoco una cláusula de exención que pudiese beneficiar a la gente de mar ya titulada con arreglo a la normativa nacional o internacional.

7.253 El Presidente del grupo de trabajo confirmó que hasta el momento este aspecto no se había examinado, e hizo saber al Subcomité que una vez finalizado el examen general habría que incluir disposiciones transitorias con carácter global, similares a las elaboradas durante el examen de 1995. Confirmó además que quedaba trabajo por hacer sobre las normas aplicables a las operaciones de los buques tanque para el transporte de gas licuado, incluido el examen del documento STW 39/7/49 (India).

7.254 La delegación de los Estados Unidos manifestó que, en lo que respecta a las atribuciones para supervisar y controlar el cumplimiento de las disposiciones legislativas, sería preciso incluir el conocimiento de las normativas nacionales para asegurar que no se reduzca el nivel de las normas existentes. Además, quedaba trabajo por hacer sobre las normas aplicables al personal de los buques tanque para el transporte de gas licuado.

7.255 En relación con las aclaraciones que diversas delegaciones solicitaron sobre la situación de los anteproyectos de los capítulos del Convenio y el Código de Formación, que se habían elaborado en el periodo de sesiones, el Subcomité confirmó que la labor proseguía y que se profundizaría en ella tanto durante los siguientes periodos de sesiones del Subcomité como en la reunión interperiodos de septiembre. El Subcomité convino en que el alcance de las propuestas

que se presenten en la reunión interperiodos y en el STW 40 debería ceñirse a los aspectos concretos del examen general refrendados por el MSC 83, a los resultados de los grupos de trabajo reunidos en este periodo de sesiones, e igualmente a las propuestas que se presentaron y no pudieron examinarse por falta de tiempo en el periodo de sesiones.

Informe del grupo de trabajo sobre el examen general de los capítulos I, II, III, VI y VIII

7.256 Tras recibir el informe del grupo de trabajo (STW 39/WP.4), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

CAPÍTULO VIII – GUARDIAS

7.257 El Subcomité tomó nota de que el grupo no había podido llegar a un acuerdo sobre un texto único en el tiempo disponible, pues hubo amplios debates sobre si determinados aspectos del Convenio de Formación podían armonizarse totalmente con el instrumento de la OIT y hasta qué punto era necesaria o preferible la armonización. Así pues, el grupo había preparado dos proyectos preliminares de texto para la regla VIII/1, con alternativas, tras coincidir en algunos principios comunes, incluido el registro de las horas y la armonización de las horas de descanso en ambos textos.

7.258 La ITF y la IFSMA plantearon su preocupación acerca de la propuesta de mantener en la sección A-VIII/1.4 la denominada "excepción de los dos días" con respecto a los requisitos de la sección A-VIII/1.1 y 1.2, pues en su opinión ello fomentaría situaciones inaceptables en las que a la gente de mar se le pediría que trabajase hasta 18 horas en dos días consecutivos, teniendo solamente seis horas de descanso por medio. La ITF/IFSMA no creía que esto contribuyera a la seguridad. El Subcomité tomó nota de que el grupo había acordado que la ITF y la IFSMA presentasen sus observaciones en la reunión interperiodos.

7.259 El Subcomité tomó nota de que el grupo, teniendo en cuenta las propuestas sobre el particular recogidas en el documento STW 39/7/14 (Estados Unidos) y en el documento STW 39/7/38 (Australia), había elaborado el anteproyecto de texto y trasladado párrafos de la sección B-VIII/2 a la sección A-VIII/2.

7.260 El Subcomité tomó nota de que el grupo había constatado que no se trataba de una cuestión tan simple como incluir las siglas SIVCE en el Convenio, y que Australia y los Estados Unidos habían acordado presentar un texto al respecto en el próximo periodo de sesiones.

7.261 El Subcomité tomó nota de que el grupo preparó la nueva regla VIII/3 "Límites obligatorios de alcohol y mejora del intercambio internacional de información sobre sucesos relacionados con el alcohol a bordo de buques de navegación marítima".

7.262 El Subcomité tomó nota de que hubo largas deliberaciones sobre ciertos aspectos de este asunto, especialmente en lo que respecta a su observancia, tales como saber a quién le corresponderá la responsabilidad de tomar muestras, quién llevará a cabo las comprobaciones aleatorias, etc. Así pues, el grupo, no pudiendo llegar a una decisión sobre el límite de alcohol en la sangre o en el aliento, dejó este aspecto entre corchetes. También se debatieron la finalidad de la propuesta y sus efectos para la gente de mar que no está de servicio. Varias delegaciones manifestaron preocupación por el hecho de que el intercambio de información propuesto chocaba con aspectos de sus normas nacionales sobre la confidencialidad de los datos personales.

7.263 El Subcomité tomó nota de que a varias delegaciones les preocupaba lo que se percibía como una importancia excesiva asignada a las pruebas aleatorias, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran la conveniencia de presentar propuestas al respecto en el próximo periodo de sesiones. El observador de la IFSMA, con el apoyo de la ITF, opinó que la información debería ponerse también a disposición de la gente de mar, con los pormenores de las diferentes normas a nivel mundial sobre el alcohol, por si algunas de ellas fueran más estrictas que las estipuladas en el Convenio de Formación; sin embargo otros no compartían esa opinión. Así pues, el grupo había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran la conveniencia de presentar propuestas al respecto en el próximo periodo de sesiones.

7.264 el Subcomité tomó nota de que varias delegaciones habían planteado también la cuestión del abuso de drogas y medicamentos y el hecho de que en la actualidad no hubiera ninguna disposición al respecto ni en las reglas del Convenio ni en la sección A del Código, y que la única referencia al abuso de drogas figurase en la sección B. Por lo tanto, el grupo invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre el particular en el próximo periodo de sesiones.

Proyecto de texto preliminar revisado

7.265 El Subcomité tomó nota de un proyecto de texto preliminar revisado del capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación, elaborado por el grupo y que figura en el anexo del documento STW 39/WP.4.

CAPÍTULO VI – NORMAS RELATIVAS A LAS FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

Lista de aspectos acerca de los cuales no se puede impartir formación a bordo

7.266 El Subcomité refrendó la lista de aspectos acerca de los cuales no se puede impartir formación a bordo, propuesta por el grupo y que figura en el anexo 2, e invitó al Comité a que diese instrucciones al Subcomité sobre cómo proceder al respecto.

Formación básica en sensibilización sobre el medio marino

7.267 El Subcomité tomó nota de que el grupo había incluido en el cuadro A-VI/1-4 para toda la gente de mar la formación en sensibilización sobre el medio marino, bajo la competencia que figura en dicho cuadro, a saber: "Tomar precauciones para prevenir la contaminación del medio marino".

Gestión de la fatiga

7.268 El Subcomité tomó nota de que el grupo había examinado el documento STW 39/7/14 (Estados Unidos) en relación con el cuadro A-VI/1-4 "Especificación de las normas mínimas de competencia en seguridad personal y responsabilidades sociales", y había dado su visto bueno a la propuesta.

Normas de competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos

7.269 El Subcomité tomó nota de que el grupo había examinado una propuesta de enmendar la columna 3 del cuadro A-VI/2-1, permitiendo la simulación, cuando corresponda, para evaluar la competencia de la gente de mar al hacerse cargo de un bote de rescate durante la puesta a flote con mar encrespada, y había dado su visto bueno a la propuesta.

Comunicaciones

7.270 El Subcomité tomó nota de que el grupo, al examinar una propuesta de nueva regla VI/6 sobre cualidades de liderazgo y comunicaciones, así como una propuesta de combinar tales cualidades con los requisitos de la gestión de los recursos del puente y de la cámara de máquinas, había convenido en la necesidad de dividir el cuadro propuesto A-VI/[6] sobre el liderazgo de modo que una parte importante figurase en los capítulos I y III, a nivel de gestión y que toda formación adicional en comunicaciones se añadiera en el cuadro A-VI/1-4, bajo la competencia existente "Contribuir a que las relaciones humanas a bordo del buque sean buenas".

7.271 El Subcomité tomó nota además de que el grupo había acordado que las cualidades de liderazgo y gestión deberían aparecer en los capítulos II y III, como parte de la gestión de los recursos del puente y de la gestión de recursos de la cámara de máquinas, y que las orientaciones con respecto a las guardias sería preferible incluirlas en el capítulo VIII.

Proyecto de texto preliminar revisado

7.272 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto preliminar revisado del capítulo VI del Convenio y el Código de Formación, preparado por el grupo y que figura en el anexo 1 del documento STW 39/WP.4.

7.273 La República Islámica del Irán apoyaba la idea de permitir que se utilice la simulación para evaluar la competencia de la gente de mar al hacerse cargo de un bote de rescate durante la puesta a flote con mar encrespada, pero manifestó que las especificaciones técnicas de tales simuladores deberían especificarse en la regla I/12. Canadá, en su respuesta, señaló que sólo se había acordado incluir el empleo de simuladores para comprobar la competencia durante la puesta a flote de los botes de rescate con mar encrespada.

7.274 En cuanto a la referencia a convenios que no son de la OMI, Singapur manifestó que ello sólo debería hacerse mediante una nota a pie de página en el Convenio de Formación, y no de otro modo. La Secretaria confirmó que el procedimiento de la Organización consistía en no remitir a otros convenios o tratados en el texto mismo del instrumento, y recurrir a la nota de pie de página.

7.275 Alemania manifestó que las normas de la propuesta de regla WIII/3 sobre el uso indebido de alcohol eran menos rigurosas que las de algunos países, y que convendría dejarlas definidas pronto ya que se trataba de un asunto sensible en Alemania.

7.276 El Subcomité recibió también un informe verbal del Presidente del grupo de trabajo sobre los progresos realizados en la labor relativa a los capítulos I, II y III, y quedó enterado de que el informe pormenorizado se presentaría al STW 40 y a la reunión del grupo de trabajo interperiodos.

7.277 El Presidente, en su respuesta a la aclaración solicitada por Noruega, confirmó que la propuesta de suprimir las disposiciones sobre navegación astronómica del capítulo II habría de presentarse de nuevo al STW40 para su examen pormenorizado.

7.278 En vista de lo anterior, se invita al Comité a tomar nota de los progresos realizados en la labor sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación.

8 EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS DOTACIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 81, basándose en una propuesta del Reino Unido y otros, había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional STW 38 un punto de alta prioridad sobre "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, fijando de plazo de ultimación hasta 2008, en colaboración con el Subcomité NAV según fuese necesario.

8.2 El Subcomité también recordó que en su 38º periodo de sesiones había constituido:

- .1 un grupo de trabajo para determinar los criterios básicos que deben observarse al examinar los principios para determinar las dotaciones de la seguridad de los buques; y
- .2 un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por los Estados Unidos, con el siguiente mandato:
 - .1 basándose en el informe del grupo de trabajo sobre el examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, establecido en el STW 38 (STW 38/WP.5/Rev.1), y teniendo en cuenta los documentos STW 38/13 (ICS/ISF), STW 38/13/2 y STW 38/13/3 (CIOSL), STW 38/13/4 (IFSMA), STW 38/13/5 (Estados Unidos), STW 38/13/6 (Australia) y STW 38/13/7/Rev.1 (Reino Unido y otros) y la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346 sobre el proceso de análisis del factor humano (PAFH), el grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de los principios de la seguridad estudiaría la resolución A.890(21) enmendada, para decidir las posibles necesidad de revisión; y
 - .2 elaborar un amplio informe para su presentación en el STW 39.

8.3 Los Estados Unidos (STW 39/8) informaron de que el grupo de trabajo por correspondencia había recomendado que el Subcomité definiera y aclarase la intención y los pormenores de los objetivos para determinar las dotaciones de seguridad mínimas de los buques incluidos en la resolución A.890(21) enmendada. Asimismo debería elaborarse un marco en el que se considere la eficacia con respecto a la realización de los cometidos, basado en conocimientos científicos y experiencia, sobre aspectos tales como la integración del sistema humano, la construcción del buque, la formación, las operaciones de los buques y la investigación sobre la fatiga. El marco de la resolución A890(21) revisada y enmendada debería constituir un ejemplo de los procesos y usos que han de seguir los propietarios de buques, los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puerto para determinar si un buque cuenta con una dotación segura habida cuenta de las operaciones específicas que desarrolla. El marco debe elaborarse desde una perspectiva sistemática/integral, prestando la consideración debida a elementos tales como las funciones necesarias para llevar a cabo en condiciones de seguridad las

labores propias de las operaciones del buque; los factores relacionados con el elemento humano que pueden contribuir o agravar la fatiga y menoscabar el rendimiento de los miembros de la tripulación; los factores humanos/ organizativos que, de no gestionarse, influyen en la moral de los miembros de la tripulación y en su bienestar psicológico; las políticas organizativas y de a bordo y los procedimientos operacionales que exponen a los miembros de la tripulación a demandas innecesarias o excesivas; los tipos de tecnología y el equipo utilizado al realizar las operaciones propias de una travesía específica; y la formación, titulación y experiencia de la gente de mar atendiendo a su asignación a un determinado tipo de buque, operaciones y cometidos. Este marco también debería incluir medios para validar su eficacia, previendo directrices para la implantación de los procesos y usos, una descripción de las medidas que han de adoptarse para utilizar dicho marco; interpretaciones de los resultados del marco y cuantificación del rendimiento; así como herramientas que permitan llevar a cabo evaluaciones normalizadas durante las inspecciones y documentar los elementos utilizados para determinar la dotación propuesta de un buque.

8.4 La ITF y la IFSMA (STW 39/8/1) propusieron un posible proceso de carácter obligatorio para determinar las dotaciones, mediante la elaboración de un código sobre la dotación que se basaría estrechamente en los procesos de gestión, verificación y auditoría del Código IGS.

8.5 Se informó al Subcomité (STW 39/2) de que, tras examinar la propuesta del STW 38 de incluir en su programa de trabajo un nuevo punto sobre un instrumento obligatorio para determinar la dotación de seguridad, junto con los documentos MSC 83/12/3 (ISF) y MSC 83/12/5 (Reino Unido), en los que se expresaba el apoyo a la propuesta del STW 38, el MSC 83 decidió volver a examinar esta propuesta en el MSC 84.

8.6 El observador de la ISF opinó que se había encargado al grupo de trabajo por correspondencia determinar los aspectos de la resolución A.890(21) que el Subcomité debería revisar o examinar más a fondo. Aunque la ISF respaldaba la comparación de información sobre las diversas metodologías nacionales con otros instrumentos para determinar la dotación de seguridad, el grupo de trabajo por correspondencia no había ultimado el examen y se había centrado en aspectos que excedían de su mandato y que sólo se examinaron brevemente en el último momento. Teniendo presente que el MSC 84 examinaría el nuevo punto de su programa de trabajo sobre un proceso obligatorio para determinar la dotación de seguridad, la ISF opinó que convendría ultimar el examen sistemático de la resolución A.890(21) antes de examinar cualquier nueva enmienda a la misma. Del mismo modo, aunque la ISF respaldaba la elaboración de un marco obligatorio que rija el proceso para determinar las dotaciones de seguridad, sería prematuro a su juicio examinar la propuesta del documento STW 39/8/1 (ITF/IFSMA). La ISF también opinaba que el proceso obligatorio debería basarse en objetivos, y que la estructura del sistema de gestión propuesto debería formar parte del sistema de gestión de la seguridad en virtud del Código IGS y del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006, por lo que se refiere al cumplimiento y a la aplicación, y también tener en cuenta las prescripciones sobre la dotación de seguridad.

8.7 En referencia a la decisión del STW 38 (STW 38/17, párrafo 3.30), el observador de la IFSMA informó al Subcomité de que, en su opinión, el análisis de los informes sobre accidentes indicaba que la causa de la mayoría de accidentes había sido que el oficial de guardia se había quedado dormido mientras estaba de servicio. Por otra parte, los oficiales de los buques más pequeños trabajaban muchas más horas de las permitidas y si un oficial hubiese estado despierto durante más de 24 horas, el efecto sería el mismo que si tuviera una concentración de alcohol en la sangre del 0,08%. Por lo tanto, la IFSMA reiteró la propuesta que formuló en el STW 38 de que no se debería considerar al capitán como un oficial de la guardia cuando se decide la

composición de la guardia de navegación y que debería exigirse que haya un capitán y dos oficiales de la guardia, como mínimo, en todos los buques dedicados al comercio internacional.

8.8 Tras hacer observar que la resolución A.890(21) enmendada no se aplicaba debidamente, Grecia y otros respaldaron un proceso obligatorio para su implantación, dado que el factor humano y la fatiga eran las causas principales de los accidentes. Por otra parte, opinaron que era necesario adoptar una perspectiva integral, que tuviese en cuenta las prescripciones del Código IGS y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, relacionadas con esta cuestión.

8.9 Los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, opinaron que aun cuando era útil examinar la resolución A.890(21), no se avanzaría mucho confiriendo carácter obligatorio al proceso, y que era necesario garantizar que las prescripciones se implantasen debidamente, teniendo en cuenta sus posibles vínculos con la aplicación del Código IGS.

8.10 Bahamas y otras delegaciones, haciéndose eco de las preocupaciones manifestadas por la ISF, estuvieron de acuerdo en que la perspectiva integral con respecto a la dotación de seguridad debería lograrse mediante el Código IGS y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y en que la aplicación correcta debería lograrse a través del seguimiento sistemático de las horas de trabajo y descanso.

8.11 Irlanda y otras delegaciones respaldaron las propuestas formuladas en el informe del grupo de trabajo por correspondencia, así como las de la ITF y la IFSMA, y manifestaron que aun cuando había suficientes directrices, fallaba el cumplimiento. Por otra parte, existían diferencias entre las prescripciones sobre las horas de descanso del Convenio N° 180 de la OIT y el Convenio de Formación.

8.12 La India, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que debería tenerse en cuenta el periodo de descanso del capitán, especialmente en los viajes cortos, y que no debería considerarse al capitán como un oficial encargado de la guardia. Asimismo, opinó que no se debería establecer un proceso preceptivo para determinar la dotación de la seguridad.

8.13 El observador de la OIT hizo saber al Subcomité que la OIT estaba elaborando directrices para la implantación de las prescripciones del Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. A este respecto, la Secretaría del OIT había previsto la celebración de sendas reuniones para examinar el proyecto de prescripciones, del 15 al 19 de septiembre de 2008 en relación con la implantación por el Estado de abanderamiento, y del 22 al 26 de septiembre de 2008 en relación con la implantación por el Estado rector del puerto.

8.14 Tras examinar brevemente los documentos STW 39/8 (informe del grupo de trabajo por correspondencia) y STW 39/8/1 (ITF e IFSMA), el Subcomité lo remitió, para su estudio pormenorizado, al grupo de trabajo constituido sobre el examen de los principios para la determinación de las dotaciones de seguridad de los buques.

Constitución del grupo de trabajo

8.15 El Subcomité constituyó un grupo de trabajo sobre el examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, asignándole el siguiente mandato:

Basándose en las observaciones y decisiones del Pleno, el grupo de trabajo debería examinar los documentos STW 39/18 (informe del grupo de trabajo por correspondencia) y STW 39/8/1 (ITF e IFSMA) con el fin de:

- .1 definir y aclarar la intención y los pormenores de los objetivos para determinar la dotación mínima de seguridad de los buques contenidos en la resolución A.890(21) enmendada, así como la necesidad de elaborar un marco que contemple la eficacia en el cumplimiento de los cometidos, basado en conocimientos científicos y especializados sobre aspectos tales como la integración del sistema humano, la construcción del buque, la formación, las operaciones de los buques y las investigaciones sobre la fatiga, y de elaborar también un anteproyecto de texto revisado de la resolución A.890(21) enmendada: Principios relativos a dotación de seguridad;
- .2 considerar la necesidad de volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia y, en su caso, elaborar el proyecto de mandato del grupo; y

presentar su informe al Pleno el jueves 6 de marzo de 2008.

Informe del grupo de trabajo

8.16 Tras recibir el informe del grupo de trabajo (STW 39/WP.2), el Subcomité tomó las medidas que se resumen en los siguientes párrafos.

Intención y pormenores de los objetivos para determinar la dotación mínima de seguridad de los buques establecidos en la resolución A.890(21), enmendada

8.17 El Subcomité acordó que las Directrices sobre los principios para determinar las dotaciones de seguridad tenían como objetivo asegurar que los buques dispongan de una dotación suficiente, eficaz y competente que garantice su seguridad y protección, su navegación y la explotación en el mar en condiciones de seguridad, unas operaciones portuarias sin riesgos, la prevención de lesiones personales o pérdida de vidas humanas, la prevención de daños al medio marino y a los bienes, garantizando igualmente el bienestar y la salud de la gente de mar, para lo cual habrá que evitar la fatiga de la tripulación. Dichos objetivos podrían lograrse mediante:

- .1 la adopción de un criterio basado en objetivos;
- .2 unos procedimientos normalizados para la implantación eficaz; y
- .3 una puesta en vigor efectiva.

8.18 El Subcomité tomó nota de que, en lo que se refiere al proceso para la implantación de las dotaciones mínimas de seguridad, el grupo de trabajo había examinado la expresión "implantación uniforme" y la había sustituido por "procedimientos normalizados para la implantación eficaz". A juicio de algunas de las delegaciones, no era posible alcanzar una implantación uniforme y, en su lugar, el propósito debería consistir en establecer procedimientos

normalizados para una implantación eficaz. Otras delegaciones preferían la expresión "implantación eficaz" por considerar que los procedimientos uniformes o normalizados como tales no se ajustaban al criterio basado en objetivos y no darían lugar necesariamente a una implantación eficaz. El Subcomité decidió retener el texto elaborado por el grupo de trabajo dado que la labor sobre la cuestión seguía pendiente y podría examinarse más a fondo cuando se ultime el proyecto de Directrices.

Elaboración de un marco

8.19 En relación con este asunto, el Subcomité tomó nota de que el grupo de trabajo había acordado que era necesario elaborar un marco para determinar la dotación mínima de seguridad por los siguientes motivos:

- .1 implantación uniforme de las directrices;
- .2 ayuda para concentrar los esfuerzos y cumplir las directrices;
- .3 proporcionar un enfoque sistemático;
- .4 ayudar en la evaluación del cumplimiento;
- .5 ayudar en la verificación;
- .6 poder someterse a auditoría;
- .7 proporcionar transparencia;
- .8 facilitar una evaluación más objetiva de la dotación mínima de seguridad;
- .9 práctica equiparable para establecer la dotación mínima de seguridad;
- .10 criterios aplicables a nivel internacional; y
- .11 facilitar un medio para la implantación eficaz de los requisitos establecidos en las normas.

Anteproyecto de texto revisado de la resolución A.890(21), enmendada

8.20 Al acordar realizar un examen del texto reestructurado de los anexos de la resolución A.890(21) enmendada, que figura en el anexo 1 del documento STW 39/8, el Subcomité tomó nota de que el grupo de trabajo había decidido que en el documento completo se suprimiera el término "nivel" y que la expresión "dotación de seguridad" se sustituyera por "dotación mínima de seguridad".

8.21 En relación con el anexo 1 del documento STW 39/8, el Subcomité tomó nota de que el grupo de trabajo había acordado incluir, en la sección 2, los objetivos enunciados en el párrafo 8.17 *supra*.

8.22 En cuanto a los principios que hay que observar para determinar la dotación mínima de seguridad de un buque, el Subcomité tomó nota de que el grupo de trabajo había acordado incluir los criterios para mantener las guardias en puerto además de mantener guardias seguras de

navegación y de máquinas y escuchas electrónicas de conformidad con lo dispuesto en la regla VIII/2 del Convenio de Formación 1978, enmendado.

8.23 En relación con el anexo 2 del documento STW 39/8, el Subcomité tomó nota de que grupo de trabajo había acordado incluir dos factores adicionales que es preciso tener en cuenta al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, a saber: nivel de automatización del buque y grado de apoyo en tierra que la compañía presta al buque. No obstante, el Subcomité tomó nota de que el grupo de trabajo no pudo llegar a un acuerdo para incluir las actividades adicionales a bordo que el grupo de trabajo por correspondencia proponía en la sección 3.6 del anexo 2 del documento STW 39/8.

8.24 En relación con las secciones 4.2.2 y 4.2.3 del anexo 3 del documento STW 39/8, el Subcomité tomó nota de que se estaban manteniendo deliberaciones acerca de las enmiendas a la regla VIII/1 – Aptitud para el servicio, y que consiguientemente el grupo de trabajo había acordado suprimir esas dos secciones y sustituirlas por el texto "garantizar que se implantan disposiciones relativas a la aptitud para el servicio y el registro de las horas". Asimismo, el Subcomité observó que acaso habría que examinar de nuevo este texto cuando se ultimara la resolución.

8.25 En relación con la sección 5 del anexo 3 del documento STW 39/8 sobre la aprobación por la Administración, el Subcomité tomó nota de que el grupo de trabajo, teniendo en cuenta la decisión del STW 38, aprobada en principio por el MSC 83, había acordado añadir una nueva subsección 2.7 "[La Administración examinará con sumo cuidado las circunstancias antes de permitir que en el documento relativo a la dotación de seguridad se contemple la posibilidad de que haya menos de tres oficiales competentes, teniendo presentes todos los principios relativos a la determinación de la dotación de seguridad]".

8.26 El Reino Unido, con el respaldo de otras delegaciones, opinó que convendría incluir en las Directrices el texto de la nueva subsección 2.7 y que deberían suprimirse los corchetes. Grecia, apoyada por otras delegaciones, no respaldaba que se suprimieran los corchetes de momento y opinaba además que este texto debería incluirse en los párrafos del preámbulo de la resolución.

8.27 Con respecto al anexo 3 del documento STW 39/8, en especial su sección 6 relativa a la validación del cumplimiento por el Estado rector del puerto, el Subcomité tomó nota de que el Subcomité FSI estaba elaborando unas directrices para la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar, en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto. El Subcomité también tomó nota de que en septiembre de 2008 se celebrarían las reuniones de la OIT sobre la supervisión por el Estado rector del puerto y la implantación por el Estado de abanderamiento, en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, por lo que consideró que por el momento la resolución no debería incluir esta cuestión.

8.28 Con respecto al anexo 5 del documento STW 39/8, relativo al marco para determinar la dotación mínima de seguridad, el Subcomité acordó que era necesario elaborar un marco y que se podría encargar esta labor a un grupo de trabajo por correspondencia.

8.29 En el anexo del documento STW 39/WP.2 figura un anteproyecto revisado de texto de la resolución A.890(21) enmendada.

Reconstitución del grupo de trabajo por correspondencia

8.30 Hubo amplios debates sobre esta cuestión en el seno del Subcomité. Algunas delegaciones opinaban que era todavía bastante prematuro volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia y preferían esperar hasta conocer los resultados del examen de la propuesta del Reino Unido (MSC 84/22/22) por el MSC 84 acerca de un nuevo punto del programa de trabajo sobre la concesión de carácter obligatorio a los procedimientos para la expedición del documento relativo a la dotación mínima de seguridad. Algunas delegaciones indicaron que era necesario esperar hasta el MSC 85, cuando se conocerían los resultados de las reuniones de la OIT sobre la supervisión por el Estado rector del puerto y la implantación por el Estado de abanderamiento, en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Otras, en fin, opinaron que para avanzar en la cuestión era imperativo volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia durante el actual periodo de sesiones. Tras deliberar al respecto, el Subcomité aprobó que se volviera a constituir el grupo de trabajo por correspondencia interperiodos coordinado por los Estados Unidos*, con el siguiente mandato revisado:

Tomando nota del documento STW 39/8/1 (ITF e IFSMA) y teniendo presentes los documentos STW 39/WP.2 (Informe del grupo de trabajo), STW 39/8 (Informe del grupo de trabajo por correspondencia para el STW 39), la circular MSC/Circ.878-MEPC/Circ.346 sobre el proceso de análisis del factor humano (PAFH), los resultados del MSC 84 por lo que respecta a las disposiciones para determinar la dotación de seguridad, y los resultados de las reuniones de la OIT sobre supervisión por el Estado rector del puerto e implantación por el Estado de abanderamiento en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006:

- .1 elaborar un proyecto de marco para determinar la dotación mínima de seguridad que tome en consideración la eficacia y efectividad en cuanto al desarrollo de los cometidos, basado en los conocimientos científicos y pericia en relación con aspectos tales como la interfaz hombre-máquina, la construcción del buque, la formación, las operaciones de los buques y la investigación sobre la fatiga, y que tome asimismo en consideración las necesidades definidas en el anexo 5 del anexo 1 del documento STW 39/WP.2;
- .2 iniciar su actividad después del MSC 84 y elaborar un amplio informe para su presentación en el STW 40

8.31 En vista de lo anterior, se invitó al Comité a que tomara nota de los progresos realizados en la labor sobre el examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques y ampliase hasta 2010 el plazo de ultimación (véase el punto 9 del orden del día).

* **Coordinador:**
Sr. John J. Hannon
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos
2100 2nd St. S.W.
Washington
Estados Unidos
Teléfono: + 001 202 372 1222
Facsímil: + 001 202 372 1918
Correo electrónico: john.j.hannon2@uscg.mil

9 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL STW 40

Programa de trabajo y orden del día provisional del STW 40

9.1 Teniendo en cuenta los progresos realizados en el actual periodo de sesiones, las decisiones adoptadas por el MSC 83 y los procedimientos de organización de los órdenes del día, el Subcomité preparó una propuesta de programa de trabajo y de orden del día para el STW 40 (STW 39/WP.1), basándose en las aprobados por el MSC 83 (STW 39/2, anexo 2), que se recogen en el anexo 3, para someterla al examen y aprobación del Comité. El Subcomité, al examinar su programa de trabajo, pidió al Comité que tuviera a bien:

- .1 enmendar el punto A3 del programa de trabajo como sigue:
 - .1 A3 Examen general del Convenio y el Código de Formación
 - .1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación
 - .2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación
 - .3 capítulo III del Convenio y el Código de Formación
 - .4 capítulo IV del Convenio y el Código de Formación
 - .5 capítulo V del Convenio y el Código de Formación
 - .6 capítulo VI del Convenio y el Código de Formación
 - .7 capítulo VII del Convenio y el Código de Formación
 - .8 capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación
 - .2 ampliar hasta 2010 el plazo de ultimación del "Examen general de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques"; y
 - .3 enmendar a 2010, en lugar de dos periodos de sesiones, el plazo de ultimación de las " Medidas para incrementar la protección marítima" (párrafo 9.1).

9.2 El Subcomité anticipó que en el STW 40 podrían establecerse grupos de trabajo sobre los siguientes temas:

- .1 examen de los capítulos I, II, III, VI y VIII del Convenio y el Código de Formación;
- .2 examen de los capítulos VI, V y VII del Convenio y el Código de Formación; y
- .3 examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques.

Reunión interperiodos

9.3 El Subcomité, tras recordar la decisión que adoptó en relación con el punto 7 del orden del día (véase el párrafo 7.240.3), invitó al Comité a que aprobara la celebración de una reunión interperiodos sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación, la cual se ha previsto en principio del 8 al 12 de septiembre de 2008.

Fecha del próximo periodo de sesiones

9.4 El Subcomité tomó nota de que, provisionalmente, se había previsto celebrar su 40º periodo de sesiones del 2 al 6 de febrero de 2009 en la sede de la OMI.

10 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009

10.1 De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad Presidente al Sr. Peter Brady (Jamaica) y Vicepresidente al Sr. Abdul Hafiz Kayssi (Líbano), ambos para 2009.

11 OTROS ASUNTOS

Resultados del SLF 50

11.1 El Subcomité examinó la información facilitada por la Secretaría (STW 39/11/1) de que el SLF 50 había elaborado un proyecto de recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta, y que había remitido el preámbulo y los capítulos 1, 8 y 12, así como sus correspondientes anexos, al Subcomité para que formulara observaciones.

11.2 La delegación de Alemania opinó que la responsabilidad de impartir formación en lo que respecta a las situaciones de emergencia y al abandono del buque debería recaer en el propietario del buque y no en las Administraciones. Por lo tanto, habría que sustituir la expresión "Autoridad competente" por "propietario del buque" en las secciones 8.1, 8.2 y 12. 1.

11.3 Grecia opinó que los buques pesqueros quedaban excluidos de la aplicación de las prescripciones del Convenio de Formación y señaló con preocupación que no sería realista que las administraciones regulasen la formación del personal de los buques pesqueros.

11.4 El Subcomité encargó a la Secretaría que informase en consecuencia al SLF51.

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

11.5 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 39/11/2) acerca de la elaboración, en el FSI 14, de Directrices sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, como documento abierto en forma de proyecto de circular MSC o de proyecto de directrices OMI/OIT, y de que el MSC 82, tras señalar que quizás sería necesario examinar más detenidamente el proyecto de directrices, concretamente en lo que se refiere a los aspectos relacionados con el Convenio de Formación, había acordado trasladar el asunto a los subcomités FSI y STW para que lo examinaran e informasen al MSC 83. El STW 38 hizo observar que, debido a la proximidad entre la fecha de celebración del MSC 82 y la reunión del Subcomité, no había sido posible distribuir

el proyecto de directrices elaborado por el FSI 14. Por consiguiente, había considerado que, para someter esta cuestión a un debate a fondo, era conveniente distribuir las directrices elaboradas por el FSI 14 y examinarlas en el STW 39, lo que permitiría prestar al MSC 84 el asesoramiento apropiado.

11.6 La delegación del Japón no respaldó el proyecto de directrices del FSI 14 por considerar improcedente que la Organización publique Directrices sobre un instrumento elaborado por otra organización, y recordó que actualmente la OIT estaba preparando Directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006.

11.7 Eslovenia y otras delegaciones manifestaron que tal vez habrá que revisar estas Directrices en su momento para tener en cuenta el examen actual del Convenio de Formación y las prescripciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y apuntaron además varias imprecisiones en el proyecto de directrices. Por consiguiente, este documento no sería el adecuado y lo elaboraría la Organización equivocada en un momento inoportuno.

11.8 En este contexto, el Subcomité recordó que ya estaba examinando, bajo el punto 7 del orden del día (Examen general del Convenio y el Código de Formación), los requisitos sobre el mantenimiento de un registro correcto de las horas de descanso, al objeto de armonizarlos con las correspondientes disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT (2006), y de aclarar el tiempo mínimo que constituye un periodo de descanso. Además, las horas de trabajo de la gente de mar se contemplan en el Convenio N° 180 de la OIT (Horas de trabajo a bordo y dotación de los buques), por lo que debería ser la OIT quien elabore las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto

11.9 Habida cuenta de lo anterior, el Subcomité decidió que no era oportuno por el momento que estas directrices se publicaran mediante una circular MSC, e invitó al Comité a refrendar esta decisión.

Resultados del BLG 11

11.10 El Subcomité, tras considerar la información facilitada por la Secretaría (STW 39/11/3) según la cual el BLG 11 había examinado las directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques y había decidido remitir la sección 7.7 (prescripciones operacionales y de formación) al Subcomité para que éste la examinara y enmendase, según procediera, acordó lo siguiente:

- .1 por principio, todos los requisitos de formación deben incluirse en un solo instrumento, es decir, el Convenio de Formación;
- .2 los requisitos de formación del personal que presta servicio en buques con motores de gas (sección 7.7.2) deben figurar en el examen en curso, a fin de incorporarlos al Convenio y al Código de Formación; y
- .3 la sección se debería denominar **Requisitos operacionales**, e incluir únicamente las secciones 7.7.1 (Requisitos operacionales) y 7.7.3 (Mantenimiento).

11.11 La delegación de Grecia manifestó que los requisitos sólo deberían aplicarse a la gente de mar que presta servicio en buques con motores de gas.

11.12 En respuesta a la pregunta de si era o no necesario elaborar requisitos de formación durante el actual proceso de examen, la delegación de Noruega hizo saber al Subcomité que estas directrices tenían carácter provisional y culminarían en la elaboración de un código en una etapa posterior, y que por el momento era prematuro elaborar requisitos de formación.

11.13 El Subcomité encargó a la Secretaría que informase en consecuencia al BLG 13.

Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate

11.14 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 39/2/2 (parte)) según la cual el DE 50, si bien respaldaba por lo general el proyecto de normas de funcionamiento para los sistemas de rescate propuesto por el Japón (DE 50/21/1), había reconocido que la cuestión era muy compleja, requería un examen concienzudo y esmerado y debería iniciarse con la elaboración de prescripciones funcionales y procedimientos con objeto de definir normas amplias que no sean demasiado preceptivas. Además, el DE 50 había acordado que se invitase al Subcomité a colaborar en lo que respecta los ejercicios que debían incluirse en las normas de funcionamiento para los sistemas de rescate, según fuera necesario.

Mejora del actual sistema de certificación de la instrucción y formación marítimas (MET)

11.15 Se retiró el documento STW 39/11/4.

Resultados del FSI 15

11.16 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 39/11/5) según la cual el FSI 15 había examinado el informe del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 sobre la campaña intensiva de inspecciones (CII) y había acordado comunicar sus conclusiones al Subcomité, así como las recomendaciones del Memorando de entendimiento de París para que se aliente a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a que sigan ejerciendo la supervisión con arreglo al artículo X y la regla I/4, según corresponda, del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, con especial referencia a las prescripciones de la regla I/14 (Responsabilidad de las compañías), párrafo 1.4, y la sección A.1/14, párrafo 2.

11.17 En este contexto, el Subcomité recordó que en el STW 37 había tomado nota de la información facilitada por Noruega (STW 37/12/2) de que sus estudios sobre las radiocomunicaciones habían puesto de manifiesto que los titulares de certificados de radiooperador del SMSSM no estaba suficientemente familiarizados con los aspectos técnicos y operacionales de los procedimientos de socorro y seguridad del equipo radioeléctrico instalado a bordo del buque en que prestan servicio. Por ello, el STW 37 había preparado la circular MSC.1/Circ.1208: Fomento y verificación de la familiarización permanente de los operadores del SMSSM a bordo de los buques, la cual fue aprobada por el MSC 81.

11.18 Habida cuenta de lo anterior, el Subcomité acordó que no era necesario adoptar ninguna otra medida sobre el particular.

Medidas para mejorar la formación a bordo

11.19 La Secretaría (STW 39/11/6) informó al Subcomité de que el MSC 83 había examinado la propuesta de la India (MSC 83/12/4) que preconizaba se adoptase una perspectiva de largo plazo para responder a la escasez mundial de tripulantes mediante la inclusión en los convenios pertinentes de la OMI del concepto de "alumno" y la provisión de puestos de formación a bordo. Tras un debate exhaustivo, el Comité había acordado remitir el documento MSC 83/12/4 al Subcomité para que considerara, bajo el punto "Otros asuntos" del orden del día, medidas destinadas a mejorar la formación a bordo, e informara en consecuencia al Comité.

11.20 La delegación de los Países Bajos opinó que, aun cuando entendía el problema, no era partidaria de seguir este camino por considerarlo demasiado preceptivo.

11.21 El Reino Unido y otras delegaciones, aunque reconocían la necesidad de hacer frente a la escasez de gente de mar, consideraron que la aceptación obligatoria de agregados y la provisión de puestos no era la solución adecuada. Asimismo, sería costoso y poco práctico para las compañías navieras pequeñas implantar tales disposiciones. Sugirieron que se pusiera en práctica esta idea con carácter recomendatorio, ofreciendo incentivos a las compañías navieras para que ofrezcan puestos de formación a bordo de sus buques.

11.22 Sudáfrica y otras delegaciones respaldaban la propuesta de la India y opinaron que sería un gran reto tomar las medidas necesarias con los propietarios de los buques para que provean los puestos de formación necesarios. En cualquier caso, era imprescindible en su opinión no descartar esta iniciativa.

11.23 INTERTANKO informó al Subcomité de que ya se venía alentando a sus miembros a que habilitaran puestos de formación a bordo de los buques.

11.24 Tras deliberar al respecto, el Subcomité decidió que, para asesorar debidamente al Comité, era necesario examinar esta cuestión más a fondo. Por lo tanto, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas en el próximo periodo de sesiones sobre la mejor manera de proceder, e invitó al Comité a que refrendara esta decisión.

Programa de promoción de la salud para la gente de mar

11.25 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la IMHA (STW 39/11/7) sobre sus orientaciones acerca de la forma de sensibilizar a la gente de mar en los aspectos relacionados con la salud, y acordó que los Gobiernos Miembros deberían difundir dicha información en el sector con miras a crear una mayor conciencia entre la gente de mar sobre los aspectos relacionados con su propia salud. Para ello, el Subcomité acordó que la IMHA siguiera desarrollando las directrices en estrecha colaboración con la OIT, incluyendo en el texto la sensibilización sobre la hepatitis B y el VIH/SIDA, y las presentara en el próximo periodo de sesiones.

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

11.26 La Secretaría (STW 39/11/8) informó al Subcomité de que el MSC 83 había examinado la propuesta de la ITF (MSC 83/27/8) de que, en vista de la decisión del MEPC 56 confirmando que el artículo 2 del Convenio MARPOL (definición de buque) es aplicable, a los efectos de dicho Convenio, a las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y a

las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), el Comité debería reconsiderar la decisión que adoptó en su 76° periodo de sesiones según la cual no era necesario aplicar instrumentos obligatorios de la OMI para tratar cuestiones relacionadas con la seguridad de las IFPAD y las UFA, ya que el régimen de seguridad existente resultaba adecuado. Si bien la idea de elaborar criterios de seguridad adecuados para las IFPAD y UFA recibió un amplio apoyo, se entendía que dichos criterios no deberían menoscabar los derechos de los Estados ribereños. Por consiguiente, el MSC 83 acordó remitir el documento MSC 83/27/8 (ITF) al Subcomité para su examen y para que le asesorara en su 85° periodo de sesiones sobre la aplicabilidad del Convenio y el Código de Formación a las IFPAD y UFA.

11.27 El OCIMF, la OGP y la IADC (STW 39/11/9) opinaron que no se habían presentado razones suficientes que justificaran reconsiderar la decisión del MSC 76, y que el régimen de seguridad actual de las IFPAD y UFA, establecido en la reglamentación de los Estados ribereños, los actuales convenios de la OMI y las directrices del sector, era adecuado. A este respecto, recordaron de modo específico las conclusiones y recomendaciones recogidas en la resolución MEPC.139(53) y la circular MEPC/Circ.406, así como las decisiones del MSC 76.

11.28 La ITF (STW 39/11/10) señaló que, a su juicio, toda IFPAD o UFA capaz de operar como un buque y que pueda definirse como un buque de conformidad con el artículo 2 del Convenio MARPOL, debería cumplir también los requisitos mínimos del Convenio de Formación y poder demostrar en todo momento que cumple con los convenios pertinentes de la OMI.

11.29 La delegación de Irlanda opinó que el Código IGS otorgaba una autoridad primordial al capitán que debería hacerse extensiva a las IFPAD y UFA. Señaló además que desearía recibir información sobre la forma en que se estaban implantando las directrices del sector.

11.30 La delegación de los Países Bajos opinó que se trataba de una cuestión compleja que requería un examen detenido, y que cuando las IFPAD las UFA estuviesen navegando tendrían que cumplir las prescripciones del Convenio de Formación. No obstante, cuando estuvieran fondeadas o en una posición fija, debería exigirse que la persona encargada del puente posea algunos de los conocimientos que se especifican en la sección A-II/1 del Código de Formación.

11.31 La delegación de Australia hizo saber al Subcomité que el *Australian Transportation Safety Board* (Junta para la Seguridad del Transporte de Australia) había examinado el suceso a que había hecho referencia la ITF y no detectó fallos en relación con las reglas marítimas. En cualquier caso, los convenios de la OMI eran aplicables a las IFPAD y las UFA que enarbolaqn su pabellón.

11.32 La delegación del Canadá informó al Subcomité de que también se aplicaban los convenios de la OMI a las IFPAD y las UFA que enarbolan su pabellón.

11.33 La delegación de Grecia manifestó que el Convenio de Formación no se aplicaba a las IFPAD y a las UFA, y que la decisión del MSC 76 de que no era necesario por el momento aplicar instrumentos obligatorios de la OMI para abordar cuestiones de seguridad en relación con las IFPAD y las UFA debería seguir siendo válida.

11.34 El observador de la ITF hizo saber al Subcomité que, como las compañías petroleras no estaban teniendo en cuenta debidamente las cuestiones de seguridad marítima en relación con las IFPAD y las UFA, quizá convendría aclarar más la cuestión después de que la hubiesen examinado el Subcomité FSI y el MSC.

11.35 El Subcomité coincidió en que las prescripciones del Convenio de Formación se aplicaban a las IFPAD y las UFA mientras estuviesen navegando, e invitó al MSC 85 a que tuviera esto en cuenta al establecer los criterios de seguridad aplicables a las IFPAD y las UFA.

Programa para incorporar una formación de concienciación sobre los aspectos de protección marítima, en la formación básica y de familiarización de China

11.36 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la China (STW 39/11/11) sobre un programa para incorporar una formación de concienciación sobre los aspectos de protección marítima en la formación básica y de familiarización.

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

11.37 La Secretaría (STW 39/11/12) informó al Subcomité de que el MSC 83 había examinado la lista general preparada por la Secretaría (MSC 82/18/1 y MSC 82/INF.12), de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, y había encargado el examen detallado de la misma a los subcomités pertinentes para que identificaran los instrumentos que pudieran ser de interés en lo relativo a la recopilación de información sobre la implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio, y proporcionarán una indicación sobre los posibles usuarios y la estructura de los datos que han de recopilarse. En este contexto, el Comité había tomado nota de que la Secretaría estaba elaborando, a partir de la circular MSC/Circ.815, un módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la OMI sobre las prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad y la protección de carácter no obligatorio. Cuando se ultime, el módulo podría contener también información sobre el estado de implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio que los Estados Miembros han de mantener actualizada utilizando medios de registro directo. El módulo permitiría igualmente registrar, respecto de cada instrumento, la legislación nacional adoptada para su implantación con carácter voluntario, incluida la capacidad de descargar el texto completo, los criterios de aplicación y el estado jurídico del instrumento con respecto a sus enmiendas.

11.38 Tras examinar los apartados de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio enumerados en el documento MSC 82/INF.12 y que están relacionados con su labor, el Subcomité acordó que, habida cuenta de que actualmente se estaban examinando el Convenio y el Código de Formación, la Secretaría debería esperar a conocer los resultados de dicho examen antes de actualizar la lista para incluirla en la base de datos GISIS.

Dispensas otorgadas en virtud del artículo VIII del Convenio de Formación

11.39 El Subcomité examinó y tomó nota de los informes (STW 39/11) presentados por las Partes en el Convenio de Formación acerca de las dispensas que otorgaron en 2006 en virtud del artículo VIII de dicho Convenio.

Compendio de los institutos de formación marítima

11.40 La Secretaría hizo saber al Subcomité que el Compendio de institutos de formación marítima (edición de 2000) de la OMI se encuentra actualmente disponible en línea. El Subcomité señaló que el contenido de dicho Compendio está basado en la información facilitada por las administraciones y los institutos marítimos. Como quizá se hayan modernizado muchos de los institutos de formación, se hayan aprobado nuevos institutos y algunas instituciones de formación hayan dejado de existir, el Subcomité acordó que sería conveniente actualizar esta

información. Para ello, el Subcomité pidió a los Gobiernos Miembros que actualizaran directamente la información en el sitio de la OMI en la Red (www.imo.org (Human Element - Training and certification (Maritime Training Institutes))). El Subcomité observó además que la enumeración que se hace en el Compendio no implica que la OMI o el Subcomité respalden o recomienden en particular alguna de las instituciones, cursos o instalaciones.

Información sobre los simuladores disponibles para formación marítima

11.41 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría, en el sentido de que el MSC 81 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1209, en la que se instaba a los Gobiernos Miembros a facilitar, lo antes posible, información sobre la disponibilidad de simuladores en sus institutos de formación, y de que la Secretaría, habiendo recibido información de varios Gobiernos Miembros, la había incluido en la base de datos GISIS, a la cual el público tiene libre acceso (sólo para lectura). Además, el Subcomité había invitado a los Gobiernos Miembros que aún no hubieran facilitado información a hacerlo lo antes posible para que la Secretaría pueda actualizar la información de la base de datos GISIS.

Información sobre la fecha prevista para el segundo ciclo de informes sobre evaluaciones independientes presentados de conformidad con la regla I/8 del Convenio de Formación

11.42 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría de que, de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/8 del Código de Formación, cada una de las Partes en el Convenio garantizará que a intervalos no superiores a cinco años se lleve a cabo una auditoría independiente de las actividades de evaluación de los conocimientos, comprensión, aptitudes y competencia, y acerca de los aspectos administrativos del sistema de titulación. Además, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/8 del Convenio de Formación, las Partes deben comunicar al Secretario General, en un plazo de seis meses después de obtenerla, la información relativa a la evaluación. Hasta la fecha, 89 Partes en el Convenio habían presentado informes sobre la evaluación independiente al Secretario General. En este contexto, la lista que figura en el anexo de la circular MSC.1/Circ.1164/Rev.3 enumera las Partes en el Convenio de Formación que, según se ha confirmado en diversos periodos de sesiones del Comité, comunicaron información conforme a la regla I/7 que demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación y en la que se indica:

- .1 la fecha de presentación del informe de la evaluación independiente al Secretario General (si procede); y
- .2 el resultado del proceso de evaluación de los informes de las evaluaciones independientes, presentados por las Partes en el Convenio de Formación y que demuestran que éstas siguen dando plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación.

Diversas Partes en el convenio de Formación habían presentado informes sobre la segunda evaluación independiente. La fecha prevista para la segunda evaluación independiente cíclica es a los cinco años desde la última evaluación.

11.43 Por consiguiente, el Subcomité invitó a todas las Partes en el Convenio de Formación, que según había confirmado el Comité de Seguridad Marítima, dan plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación, a que hagan lo necesario para llevar a cabo la primera o la segunda evaluación, según sea el caso, antes de la fecha prevista, o en esa fecha, y comuniquen dicha información al Secretario General en un plazo de seis meses.

Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo

11.44 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría, en el sentido de que, como resultado de la inquietud manifestada con respecto al bienestar de los marineros detenidos en un puerto extranjero en caso de accidente marítimo, la OMI y la OIT habían adoptado en 2006 las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, preparadas por el grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, distribuidas respectivamente por la OIT en la *Nota Verbal* IMO 18 100 de 2 de agosto de 2006 y por la OMI mediante la Circular No. 2711 de 26 de junio de 2006. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que aplicaran estas directrices a partir del 1 de julio de 2006.

11.45 En este contexto, la IFS agradeció el apoyo prestado por el Secretario General en la reciente campaña de la ISF/ICS y la ITF con carteles en favor del trato justo de la gente de mar. La ISF alertó a todos los Estados Miembro a que apoyaran esta campaña para poner de relieve las directrices mencionadas.

60° aniversario del Convenio constitutivo de la OMI

11.46 El Secretario General se dirigió a los delegados el 6 de marzo de 2008 con ocasión del 60° aniversario de la adopción del Convenio internacional por el que se constituyó la OMI, que entró en vigor en 1958. El Secretario General señaló a la atención del Subcomité el lema del Día Marítimo Mundial correspondiente a este año: "OMI: 60 años al servicio del transporte marítimo", y subrayó que este lema brindaba la oportunidad de rendir el merecido tributo a la magnífica labor desarrollada por la Organización desde su creación en 1948, en tanto que organismo especializado de las Naciones Unidas; como institución al servicio del bien común, y como ente regulador y socio de un sector que, al tiempo que transporta el mayor volumen de mercancías del comercio mundial, de forma segura y eficaz, también se preocupa del medio ambiente, tanto marino como atmosférico.

El Secretario General recordó que la OMI se estableció a raíz del amplio reconocimiento de que la mejor manera de mejorar la seguridad marítima era promulgar reglas internacionales aplicables por todas las naciones con intereses en el del transporte marítimo. Ya había habido intentos anteriores de establecer un órgano internacional permanente que se ocupara de transporte marítimo, como sucediera con otros organismos establecidos para reglamentar, por ejemplo, los servicios internacionales de telecomunicaciones (UIT, fundada en 1865) y los servicios de correos (UPU, fundada en 1874).

No obstante, ciertos elementos del sector seguían albergando dudas acerca de las funciones de una organización internacional para el transporte marítimo, por lo que habrían de transcurrir diez años antes de que un número suficiente de países aceptara el Convenio y se cumplieran los requisitos para su entrada en vigor. Finalmente, la nueva organización empezó a funcionar en enero en 1959.

Para esa fecha, sus funciones ya se habían ampliado con respecto a las previstas originalmente en el Convenio constitutivo de 1948 como resultado de los avances en el mundo marítimo. La contaminación del mar ocasionada por los buques, en particular la contaminación por hidrocarburos procedentes de los petroleros se había revelado como una creciente amenaza en la década de los 50, y una conferencia internacional, convocada por el Gobierno del Reino Unido en 1954, adoptó un convenio en el que se establecían reglas internacionales para prevenir la contaminación del mar por los

hidrocarburos transportados en los buques. La conferencia encomendó a la OMI la responsabilidad de administrar este nuevo convenio una vez empezara a funcionar.

El Secretario General señaló que la OMI es una organización de carácter fundamentalmente técnico, cuyas máximas prioridades son la seguridad y la protección marítimas, la prevención de la contaminación y la facilitación del tráfico marítimo.

Estos objetivos están plasmados en la declaración de misión de la Organización: "Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios".

Cuando entró en vigor el Convenio constitutivo de la OMI, la Organización contaba con 21 Estados Miembros. El número de Miembros asciende en la actualidad a 167 Estados y tres Miembros Asociados, es decir casi todas las naciones del mundo con intereses marítimos, ya sea por su participación en el sector marítimo o en tanto que Estados ribereños que desean proteger su medio marino. Incluso los países sin litoral con intereses marítimos (incluidos intereses en la navegación interior, fluvial o lacustre) son Miembros de la OMI.

Además, diversas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, que representan una amplia gama de intereses, desde distintos elementos del sector a grupos medio ambientales, gozan de carácter consultivo en la Organización. Su contribución a lo largo de muchos años al proceso de elaboración y perfeccionamiento de las normas internacionales para el transporte marítimo ha sido y sigue siendo sumamente valioso.

Este año de 2008 marca etapas clave y aniversarios de la Organización. Además de cumplirse el 60º aniversario de la adopción del Convenio constitutivo de la OMI, el 17 de marzo coincidirá con el 50º aniversario de la entrada en vigor de dicho Convenio en 1958, y en junio se celebrará el 100º periodo de sesiones del Consejo de la OMI. Estas ocasiones, junto con el regreso de la Organización al remozado edificio de la sede en Albert Embankment, Londres, se celebrarán con una serie de actos conmemorativos durante el 100º periodo de sesiones del Consejo, previsto durante la semana del 16 al 20 de junio.

Con ocasión del 60º aniversario, el Secretario General dio la enhorabuena y manifestó su agradecimiento a todos aquellos que habían contribuido al excelente historial de la OMI.

Expresiones de agradecimiento

11.47 El Subcomité agradeció su excelente labor a los siguientes delegados que habían cesado recientemente en sus funciones, se habían jubilado o habían sido trasladados a otros puestos, deseándoles una larga y feliz jubilación o, en su caso, el mayor éxito en sus nuevas funciones:

- .1 Sr. Miguel Davena (Representante permanente de Brasil ante la OMO) (regreso);
- .2 Sr. John de Rose (IACS) (jubilación);
- .3 Sr. Rolf Gotare (Suecia) (jubilación);
- .4 Sr. Derek D'Orazio (Estados Unidos) (traslado); y
- .5 Sr. Truls K. Bui (Noruega) (jubilación)

12 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

12.1 Se invita al Comité a que, en su 84 periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 tomar nota de la propuesta de celebrar una Conferencia para adoptar las enmiendas al Convenio y al Código de Formación que resulten del examen general, dar su acuerdo de principio, e informar en consecuencia al Consejo en su 100º periodo de sesiones (párrafo 7.240.1);
- .2 aprobar el calendario de reuniones relacionadas con el examen general del Convenio y el Código de Formación (párrafo 7.240.2 y anexo 1);
- .3 aprobar la convocatoria de un grupo especial de trabajo interperiodos en septiembre de 2008 para avanzar en el examen general (párrafos 7.240.3 y 9.3);
- .4 remitir el documento STW 39/6/1 al grupo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano para que lo examine detenidamente y asesore en cuanto a la vía a seguir (párrafo 7.245);
- .5 aprobar la lista de aspectos acerca de los cuales no se puede impartir formación a bordo y dé instrucciones al Subcomité sobre cómo proceder al respecto (párrafo 7.266 y anexo 2).
- 6 tomar nota de los progresos realizados en la labor sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación (párrafo 7.278); y,
- 7 tomar nota de los progresos realizados en la labor sobre el examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques (párrafo 8.31).

12.2 Se invita al Comité a que, al abordar el programa de trabajo del Subcomité, examine en general el programa de trabajo revisado propuesto por el Subcomité y, en particular, tenga a bien:

- .1 enmendar el punto A3 del programa de trabajo como sigue:
 - .1 A3 Examen general del Convenio y el Código de Formación
 - .1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación
 - .2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación
 - .3 capítulo III del Convenio y el Código de Formación
 - .4 capítulo IV del Convenio y el Código de Formación
 - .5 capítulo V del Convenio y el Código de Formación
 - .6 capítulo VI del Convenio y el Código de Formación
 - .7 capítulo VII del Convenio y el Código de Formación

.8 capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación
(párrafo 9.1)

- .2 ampliar hasta 2010 el plazo de ultimación del "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques" (párrafo 8.31); y
- .3 enmendar a 2010, en lugar de dos periodos de sesiones, el plazo de ultimación de las "Medidas para incrementar la protección marítima" (párrafo 9.1).

12.3 Se invita asimismo al Comité a que apruebe la propuesta de programa de trabajo del 40º periodo de sesiones de Subcomité (párrafo 9.1 y anexo 3).

12.4 Se invita al Comité a que, en su 85 periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 refrendar la opinión del Subcomité de que no sería oportuno publicar Directrices sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto mediante una circular MSC (párrafos 11.5 a 11.9);
- .2 refrendar la decisión del Subcomité de invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten observaciones y propuestas en el próximo periodo de sesiones sobre la mejor manera de mejorar la formación a bordo, con objeto de asesorar debidamente al Comité (párrafo 11.24);
- .3 tener en cuenta, al pronunciarse sobre los criterios de seguridad aplicables a las IFPAD y las UFA, que las prescripciones del Convenio de Formación se aplican a las IFPAD y las UFA, móviles y con propulsión propia, mientras están navegando (párrafo 11.35); y
- .4 aprobar el informe en general.

ANEXO 1

**CALENDARIO DE REUNIONES RELACIONADAS CON EL EXAMEN
GENERAL DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN**

STW 39 (3-7 marzo 2008)	examen de las propuestas de enmienda; examen del tipo de reunión que adoptaría las enmiendas y del calendario de reuniones relacionadas con el examen general del Convenio y el Código de Formación; y recomendación para el MSC 84.
MSC 84 (7-16 mayo 2008)	aprobación, en principio, de la propuesta de celebrar una Conferencia de las Partes para adoptar las enmiendas al Convenio y al Código de Formación que resulten del examen general, e informar en consecuencia al Consejo en su 100º periodo de sesiones; y aprobación del calendario de reuniones relacionadas con el examen general del Convenio y el Código de Formación
C 100 (16-20 junio 2008)	– refrendo de la decisión del MSC 84.
Grupo de trabajo interperiodos 8-12 septiembre de 2008	– elaboración del proyecto de texto de las enmiendas.
STW 40 2-6 febrero de 2009	– elaboración del proyecto de texto de las enmiendas.
MSC 86 (6-15 mayo 2009)	– autorización al STW 41 para que ultime el proyecto de texto de las enmiendas, para su distribución.
STW 41(enero 2010)	finalización del proyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación.
Febrero de 2010	Distribución de los proyectos de enmienda.
Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación (junio 2010)	adopción de las enmiendas al Convenio y al Código

ANEXO 2

ASPECTOS DEL CAPÍTULO VI DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN RESPECTO DE LOS CUALES NO SE PUEDE IMPARTIR LA FORMACIÓN A BORDO

Cuadro A-VI/1-1: Especificación de las normas mínimas de competencia en técnicas de supervivencia personal

Nº	Columna 3	¿Es posible la formación a bordo?	Observaciones
	Métodos de demostración de la competencia		
1	.1 colocarse el chaleco salvavidas	Sí	
	.2 ponerse y utilizar un traje salvavidas	No	El traje salvavidas sólo puede utilizarse en el agua, y no sería seguro hacerlo en navegación
	.3 saltar al agua de forma segura desde cierta altura	No	No es seguro hacerlo en navegación, ya que las aguas próximas al buque no están exentas de peligros
	.4 adrizar una balsa salvavidas que esté en posición invertida llevando puesto un chaleco salvavidas	No	Las balsas salvavidas de los buques normalmente están cerradas y estibadas y sólo deben usarse en caso de emergencia
	.5 nadar llevando puesto un chaleco salvavidas	No	Es peligroso nadar en el mar debido a las condiciones meteorológicas, la presencia de tiburones, el riesgo de hipotermia y otros peligros potenciales
	.6 mantenerse a flote sin chaleco salvavidas	No	Posibilidad de ahogamiento, etc.
	.7 subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua llevando puesto un chaleco salvavidas	Sólo en parte	Si bien es posible subir a una embarcación de supervivencia desde el buque, no es viable ni seguro hacerlo desde el agua durante la navegación
	.8 adoptar primeras medidas al subir a la embarcación de supervivencia para aumentar las posibilidades de sobrevivir	Sólo en parte	Sí, cuando se utiliza un bote salvavidas No, cuando se utiliza una balsa salvavidas
	.9 largar un ancla flotante o un ancla de capa	Sólo en parte	Sí, cuando se utiliza un bote salvavidas No, cuando se utiliza una balsa salvavidas
	.10 manejar el equipo de embarcación de supervivencia	Sólo en parte	El uso de elementos de pirotecnia en el mar está restringido a las situaciones reales de emergencia Sí, cuando se utiliza un bote salvavidas No, cuando se utiliza una balsa salvavidas inflable
	.11 manejar los dispositivos de localización, incluido el equipo radioeléctrico	Sí	

Cuadro A-VI/1-2: Especificación de las normas mínimas de competencia en prevención y lucha contra incendios

Nº	Columna 3	¿Es posible la formación a bordo?	Observaciones
	Métodos de demostración de la competencia		
1	.1 utilizar distintos tipos de extintores portátiles	No	
	.2 utilizar el aparato respiratorio autónomo	Sí	
	.3 extinguir incendios pequeños, por ejemplo, incendios del equipo eléctrico, de hidrocarburos y de propano	No	No es conveniente ni seguro provocar un incendio a bordo, especialmente en buques tanque y en aquellos que transporten mercancías peligrosas
	.4 extinguir con agua incendios de gran envergadura utilizando lanzas de aspersion y chorro	No	
	.5 extinguir incendios con espuma, polvo u otro agente químico adecuado	No	
	.6 entrar en un compartimiento en el que se ha inyectado espuma de alta expansión y atravesarlo provisto de un cable de seguridad pero sin aparato respiratorio	No	No es viable inyectar espuma en un compartimiento a bordo para llevar a cabo un ejercicio de este tipo, especialmente si se trata de un compartimiento en el que haya instalada maquinaria
	.7 luchar contra el fuego en espacios cerrados llenos de humo llevando un aparato respiratorio autónomo	No	Preparar un espacio cerrado a bordo llenándolo con humo es una tarea bastante dificultosa o incluso imposible
	.8 extinguir incendios con neblina u otro agente apropiado de lucha contra incendios, en un camarote o en una cámara de máquinas simulada en los que haya un incendio y abundante humo	No	Reproducir dichas condiciones a bordo es inviable y peligroso
	.9 extinguir un incendio de hidrocarburos con un aparato de neblina y boquillas aspersoras, polvos químicos secos o rociadores de espuma	No	Es peligroso provocar un incendio de hidrocarburos a bordo
	.10 llevar a cabo una operación de rescate en un espacio lleno de humo, provisto de un aparato respiratorio	Según los casos	Cuando se disponga a bordo de un aparato generador de humo homologado

Cuadro A-VI/1-3 – Especificación de las normas mínimas de competencia en primeros auxilios

N°	Columna 2	¿Es posible la formación a bordo?	Columna 3	Columna 4	Observaciones
	Conocimientos, comprensión y aptitud		Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia	
1	<p>Comprensión de las medidas inmediatas que deben adoptarse en casos de emergencia, que incluyen:</p> <p>.1 colocar a la víctima en una postura adecuada</p> <p>.2 aplicar técnicas de respiración artificial</p> <p>.3 controlar las hemorragias</p> <p>.4 medidas apropiadas para tratar casos elementales de <i>shock</i></p> <p>.5 tomar las medidas correctas en caso de quemadura y escaldadura, que incluyen accidentes causados por corriente eléctrica</p> <p>.6 rescatar y transportar una víctima</p> <p>.7 improvisar vendas y utilizar el material del botiquín de primeros auxilios</p>	Sí	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	El diagnóstico de las probables causas, así como de la naturaleza y gravedad de las lesiones, se efectúa de forma completa y rápida, y la prioridad y secuencia de las medidas adoptadas están en consonancia con cualquier posible amenaza para la vida humana	La formación puede llevarse a cabo bajo la supervisión de un marino cualificado para dispensar atención médica

Cuadro A-VI/2-1: Especificación de las normas mínimas de competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y de botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos

N°	Columna 3		¿Es posible la formación a bordo?	Observaciones
	Métodos de demostración de la competencia			
1	.1	adrizar una balsa salvavidas invertida llevando puesto un chaleco salvavidas	No	Las balsas salvavidas de los buques normalmente están cerradas y estibadas y sólo deben usarse en caso de emergencia
	.2	interpretar las señales que indican el número de personas que la embarcación de supervivencia puede llevar	Sí	
	.3	dar las órdenes correctas para la puesta a flote de la embarcación de supervivencia y para subirse en ella, alejarse del buque y controlar y desembarcar a las personas	Según los casos	Si las condiciones meteorológicas y/o las ordenanzas portuarias lo permiten
	.4	preparar y poner a flote de forma segura la embarcación de supervivencia y alejarse del buque con rapidez	Según los casos	Si las condiciones meteorológicas y/o las ordenanzas portuarias lo permiten
	.5	recuperar de forma segura embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Según los casos	Si las condiciones meteorológicas y/o las ordenanzas portuarias lo permiten
2	.1	remar y gobernar un bote con ayuda de brújula	Según los casos	Si las condiciones meteorológicas y/o las ordenanzas portuarias lo permiten
	.2	utilizar los distintos elementos del equipo de la embarcación de supervivencia	Sólo en parte	Excepto los elementos de pirotecnia
	.3	guarnir dispositivos para contribuir a la localización	Sí	
3	.1	utilizar el equipo radioeléctrico portátil de las embarcaciones de supervivencia	Sí	
	.2	utilizar el equipo de señalización, incluidas las señales pirotécnicas	No	El uso de elementos de pirotecnia en el mar está restringido a las situaciones reales de emergencia

Cuadro A-VI/2-2: Especificación de las normas mínimas de competencia en el manejo de botes de rescate rápidos

Nº	Columna 3		¿Es posible la formación a bordo?	Observaciones
		Métodos de demostración de la competencia		
1	.1	controlar la puesta a flote y la recuperación seguras de un bote de rescate rápido	Sí	
	.2	adrizar un bote de rescate rápido invertido	No	Puede suponer un riesgo para la seguridad de la tripulación si se lleva a cabo en el mar
	.3	manejar un bote de rescate rápido en las condiciones meteorológicas y estado de la mar reinantes	Sí	
	.4	nadar llevando equipo especial	No	Puede suponer un riesgo para la seguridad de la tripulación si se lleva a cabo en el mar
	.5	utilizar el equipo de comunicación y señalización entre el bote de rescate rápido, un helicóptero y un buque	Sí	
	.6	utilizar el equipo de emergencia disponible	Sí	
	.7	rescatar del agua a una víctima y trasladarla a un helicóptero de salvamento, a un buque o a un lugar seguro	No	Puede suponer un riesgo para la seguridad de la tripulación si se lleva a cabo en el mar
	.8	aplicar los métodos de búsqueda teniendo en cuenta los factores ambientales	Según los casos	Si las condiciones meteorológicas y/o las ordenanzas portuarias lo permiten

Cuadro A-VI/3: Especificación de las normas mínimas de competencia en técnicas avanzadas de lucha contra incendios

Nº	Columna 2	¿Es posible la formación a bordo?	Columna 3	Observaciones
	Conocimientos, comprensión y aptitud		Métodos de demostración de la competencia	
1	Procedimientos de lucha contra incendios a bordo y en el puerto, con especial énfasis en la organización, tácticas y mando	Sí	Ejercicios prácticos e instrucción recibida en el marco de un programa de formación reconocido, en condiciones realistas (por ejemplo, con simulación de las condiciones de a bordo) y, en la medida de lo posible y factible, durante periodos de oscuridad	Por motivos de seguridad, no es posible llevar a cabo el ejercicio a bordo de forma realista y verdadera Por motivos prácticos o de seguridad, la utilización a bordo de algunos equipos y sistemas (por ejemplo, los sistemas fijos de extinción de incendios) está restringida a las situaciones reales de emergencia
	Empleo de agua para la extinción de incendios; efectos sobre la estabilidad del buque; precauciones y medidas correctivas	No		
	Comunicación y coordinación durante las operaciones de lucha contra incendios	Sí		
	Control de los ventiladores, incluidos los extractores de humo	Sí		
	Control del combustible y de los sistemas eléctricos	Sí		
	Riesgos del proceso de lucha contra incendios (destilación en seco, reacciones químicas, incendios en las chimeneas de caldera, etc.)	Sí		
	Lucha contra incendios en los que intervienen mercancías peligrosas	No		
	Precauciones contra incendios y riesgos relacionados con el almacenamiento y la manipulación de materiales	Sí		
	Tratamiento y control de heridos	Sí		
Procedimientos de coordinación con las operaciones de lucha contra incendios efectuadas desde tierra	Sí			
2	Sistemas de detección de incendios; sistemas fijos de extinción de incendios; equipo portátil y móvil de extinción de incendios, que incluye distintos aparatos, bombas y equipo de rescate, salvamento, supervivencia, protección personal y comunicación	No	Ejercicios prácticos utilizando equipo y sistemas aprobados en condiciones realistas.	

ANEXO 3

**PROYECTO REVISADO DE PROGRAMA DE TRABAJO DEL
SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 40**

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Validación de los cursos modelo de formación <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: no aplicable</i>	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 38/17, STW 39/12, sección 3
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.1.2</i> <i>Resultados previstos: 12.1.2.1 a .2</i>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 77/26, párrafos 18.10 y 23.40.2; STW 38/17, STW 39/12, sección 10
A.1	Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: no aplicable</i>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 38/17, STW 39/12, sección 4
A.2	Medidas para incrementar la protección marítima <i>Principios estratégicos: 6</i> <i>Medidas de alto nivel: 6.3.2</i> <i>Resultados previstos: 6.3.2.1</i>	dos periodos de sesiones 2010	MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45; STW 38/17, sección 6

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	Examen general del Convenio y el Código de Formación <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: 5.2.2.1</i>	2010	STW 37/18, sección 15; MSC 81/25, párrafos 23.57.2, 23.40.2, 23.62 y 23.63; STW 38/17, sección 12 STW 39/12, sección 7
	.1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.3 capítulo III del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.4 capítulo IV del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.5 capítulo V del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.6 capítulo VI del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.7 capítulo VII del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9
	.8 capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación	2010	STW 39/12, sección 9

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques (en colaboración con el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: 5.2.2.2</i>	2008 2010	MSC 81/25, párrafos 23.58 a 23.60; STW 38/17, sección 13 STW 39/12, sección 13 8
A.5	Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate <i>Principios estratégicos: 5.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.1.1</i> <i>Resultados previstos: 5.1.1.1</i>	dos periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.64
A.6	Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones seguridad <i>Principios estratégicos: 12</i> <i>Medidas de alto nivel: 12.2.1</i> <i>Resultados previstos: 12.2.1.2</i>	2009	MSC 82/2/4, párrafo 21.23; STW 39/12, sección 5
B.1	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.2</i> <i>Resultados previstos: 5.2.2.1</i>	dos periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.56; STW 35/19, sección 14
B.2	Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones conexas de la Conferencia <i>Principios estratégicos: 5</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.1</i> <i>Resultados previstos: 5.2.1.3</i>	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 11.8

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 40.

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 40*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Validación de los cursos modelo de formación
 - 4 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia
 - 5 Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad
 - 6 Análisis de siniestros
 - 7 Examen general del Convenio y el Código de Formación
 - .1 capítulo I del Convenio y el Código de Formación
 - .2 capítulo II del Convenio y el Código de Formación
 - .3 capítulo III del Convenio y el Código de Formación
 - .4 capítulo IV del Convenio y el Código de Formación
 - .5 capítulo V del Convenio y el Código de Formación
 - .6 capítulo VI del Convenio y el Código de Formación
 - .7 capítulo VII del Convenio y el Código de Formación
 - .8 capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación
 - 8 Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques
 - 9 Medidas para incrementar la protección marítima
 - 10 Programa de trabajo y orden del día del STW 41
 - 11 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
 - 12 Otros asuntos
 - 13 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* La numeración de los puntos no indica necesariamente un orden de prioridad.