



SUBCOMITÉ DE NORMAS DE
FORMACIÓN Y GUARDIA
38º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

STW 38/17
8 febrero 2007
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

	Página
1 GENERALIDADES	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	8
3 VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN	9
4 PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA	11
5 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE	12
6 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA	14
7 PRESCRIPCIONES DE INSTRUCCIÓN Y FORMACIÓN PARA LA PREVENCIÓN, REDUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA FATIGA	21
8 ELABORACIÓN DE PRESCRIPCIONES DE FORMACIÓN PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES	22
9 DEFINICIÓN DE LAS COMPETENCIAS DE LOS MARINEROS	23
10 ANÁLISIS DE SINIESTROS	30
11 DETERMINACIÓN DE LOS ASPECTOS DEL CAPÍTULO VI DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN RESPECTO DE LOS CUALES NO SE PUEDE IMPARTIR LA FORMACIÓN A BORDO	32
12 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN	33

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.

	Página
13 EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS DOTACIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES	58
14 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL STW 39	65
15 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	66
16 OTROS ASUNTOS	66
17 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	68

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	MODELO REVISADO DE NOTIFICACIÓN DE CERTIFICADOS FRAUDULENTOS
ANEXO 2	ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN) 1978, ENMENDADO (ASPECTOS DE PROTECCIÓN)
ANEXO 3	ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (ASPECTOS DE PROTECCIÓN)
ANEXO 4	ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (ASPECTOS DE PROTECCIÓN)
ANEXO 5	PROYECTO DE ORIENTACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y LA FAMILIARIZACIÓN CON LOS ASPECTOS DE PROTECCIÓN PARA EL PERSONAL DE A BORDO
ANEXO 6	ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN) 1978, ENMENDADO (REQUISITOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE LOS MARINEROS DE PRIMERA)
ANEXO 7	ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (REQUISITOS DE FORMACIÓN APLICABLES A LA TITULACIÓN DE LOS MARINEROS DE PRIMERA)

- ANEXO 8** ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (ORIENTACIONES SOBRE LA TITULACIÓN DE LOS MARINEROS DE PRIMERA)
- ANEXO 9** DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ANTIGUA Y BARBUDA
- ANEXO 10** DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ITALIA
- ANEXO 11** ASPECTOS DEL CONVENIO Y DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN QUE DEBEN INCLUIRSE EN EL EXAMEN GENERAL
- ANEXO 12** PROYECTO REVISADO DE PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 39

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) celebró su 38º periodo de sesiones del 22 al 26 de enero de 2007 bajo la presidencia del Sr. Peter Brady (Jamaica). Estuvo presente también su Vicepresidente, Sr. A. H. Kayssi (Líbano).

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes países:

ALEMANIA	LETONIA
ANTIGUA Y BARBUDA	LÍBANO
ARABIA SAUDITA	LIBERIA
ARGELIA	LUXEMBURGO
ARGENTINA	MALASIA
AUSTRALIA	MALTA
BAHAMAS	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BRASIL	MOZAMBIQUE
BULGARIA	MYANMAR
CANADÁ	NIGERIA
CHILE	NORUEGA
CHINA	NUEVA ZELANDIA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
CROACIA	PAPUA NUEVA GUINEA
CUBA	PERÚ
DINAMARCA	POLONIA
DOMINICA	PORTUGAL
ECUADOR	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA CHECA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FILIPINAS	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
FINLANDIA	RUMANIA
FRANCIA	SAINT KITTS Y NEVIS
GRECIA	SINGAPUR
INDIA	SUDÁFRICA
INDONESIA	SUECIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TAILANDIA
IRLANDA	TRINIDAD Y TABAGO
ISLANDIA	TURQUÍA
ISLAS MARSHALL	TUVALU
ISRAEL	UCRANIA
ITALIA	URUGUAY
JAMAICA	VANUATU
JAPÓN	VENEZUELA
JORDANIA	
KENYA	

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

ISLAS FEROE
HONG KONG (CHINA)

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)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
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 LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (InterManager)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General deseó a todos los presentes y a la comunicad marítima en general un nuevo año feliz, saludable, satisfactorio y libre de accidentes e invitó a todos los interesados en los asuntos de la OMI, y al sector naviero, a trabajar unidos para crear y mantener un mundo marítimo más seguro, eficiente, protegido y favorable para el medio ambiente.

El Secretario General hizo referencia a la trágica y cuantiosa pérdida de vidas causada por el naufragio de dos transbordadores, el **Senopati Nusantara** y el **Tristar 1** el año pasado, frente a las costas de Indonesia y presentó sus condolencias al Gobierno de dicho país. Asimismo subrayó que la enormidad de las pérdidas sufridas debía servir de catalizador para que todos los afectados fortalezcan su voluntad y garanticen que sólo se permita navegar a los buques que

cuenten con todos los medios necesarios para la seguridad de los pasajeros y que nunca se dé preferencia a las consideraciones comerciales por encima de la seguridad.

El Secretario General señaló a los presentes el lema del Día Marítimo Mundial de este año: "La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales", haciendo hincapié en que ofrecía una oportunidad para demostrar que el sector marítimo se preocupaba por el medio ambiente y que, de hecho, estaba a la vanguardia del reto medioambiental. También puso de relieve que la OMI había adoptado una amplia gama de medidas para prevenir y controlar todo tipo de contaminación causada por los buques, lo que constituía prueba de la firme determinación de los Gobiernos y el sector de reducir al mínimo más absoluto las repercusiones que el transporte marítimo pudiera tener en el frágil medio ambiente del mundo y afirmó que, a la inversa, la imagen pública de dicho transporte y las opiniones negativas sobre el sector y sus reguladores, cuando se producen accidentes que causan contaminación, era injusta. El Secretario General instó a todos los interesados a que trabajaran juntos en varios frentes para contrarrestar dichas opiniones mediante un determinado enfoque innovador de los asuntos medioambientales.

Refiriéndose al examen general del Convenio de Formación y del Código de Formación, que el MSC 81 había incluido en el programa de trabajo del Subcomité con la intención de garantizar que el Convenio sea capaz de adaptarse a los nuevos retos a los que el sector naviero debe hacer frente en la actualidad y en el futuro previsible, el Secretario General esperaba que el Subcomité respondiera a las expectativas del Comité y, entre otras cosas, tuviera en cuenta los métodos nuevos e innovadores de formación, incluida la utilización de simuladores y la enseñanza por medios electrónicos, para conseguir una generación de gente de mar bien formada y competente con la que dotar las tripulaciones de los buques dedicados al comercio marítimo. En este contexto, instó también a los Gobiernos Miembros a que ratificaran el Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, adoptado por la OIT en febrero del pasado año y comúnmente conocido como el "cuarto pilar" del régimen normativo internacional (junto con los Convenios SOLAS, de Formación y MARPOL), que aspiraba a lograr un transporte marítimo de calidad.

En el ámbito de la protección marítima, el Secretario General, agradeció la contribución del Subcomité a los esfuerzos de la Organización por proteger a los buques de los actos de terrorismo, particularmente en cuanto a la elaboración de cursos modelo de formación para los oficiales encargados de la protección de los buques, las compañías y las instalaciones portuarias, las prescripciones obligatorias de formación y titulación para los oficiales de protección de los buques y las orientaciones sobre la formación de los oficiales de las compañías para la protección marítima. El Secretario General observó que se esperaba que las nuevas contribuciones del Subcomité para incluir las disposiciones pertinentes relacionadas con la protección en el Convenio y en el Código de Formación, incrementarían considerablemente la protección marítima.

Al mencionar el tema de la disponibilidad de gente de mar, el Secretario General manifestó que si bien la labor de actualización de los recursos humanos, realizada en 2005 por BIMCO/ISF, presentaba un cuadro más alentador que el previsto en 2000, continuaba siendo imperativo que se contara con un nivel de formación adecuado para garantizar que la gente de mar tuviera la formación necesaria e integrarse las tripulaciones de buques cada vez más complejos, con eficacia y sin menoscabar la seguridad.

El Secretario General señaló a los presentes el resultado de los recientes análisis de siniestros que indicaban que, debido al nivel inadecuado de la dotación y a la deficiente organización de la guardia, particularmente en viajes cortos, la fatiga aparecía como un factor

importante en la causa de los accidentes. A este respecto, la inclusión del examen de la resolución A.890 sobre los principios de la dotación de seguridad en el programa de trabajo del Subcomité resultaba verdaderamente oportuna. El Secretario General afirmó que a su juicio los debates sobre la manera de complementar dichos principios, posiblemente mediante ejemplos o normas con respecto a las cuales las Administraciones puedan evaluar la organización de la guardia en lo que se refiere a la expedición de documentos relativos a la dotación de seguridad, ciertamente ayudarían a mejorar la situación en ese ámbito.

El Secretario General recordó que, en su 94ª reunión (marítima), la Conferencia Internacional del Trabajo refrendó la decisión de la Conferencia técnica marítima preparatoria de transferir las disposiciones de la OIT relacionadas con las prescripciones de formación y titulación de los marineros, al Convenio de Formación. El Secretario General acogió con satisfacción este hecho, puesto que así se agruparían todas las prescripciones sobre formación y titulación de la gente de mar en un único tratado de ámbito internacional.

Al abordar las cuestiones referentes a las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia y los medios para evitarlas, el Secretario General señaló que el Subcomité consideraría el resultado de las investigaciones llevadas a cabo por el Reino Unido antes de tomar una decisión sobre la propuesta de revisar el formulario de notificación pertinente, así como que esperaba que pudieran realizarse mayores progresos sobre este importante asunto.

En referencia a las elevadas e inaceptables pérdidas de vidas del personal de los buques pesqueros cada año, el Secretario General instó a los Gobiernos a que ratificaran el Protocolo de Torremolinos y el Convenio de Formación para Pescadores a la primera oportunidad posible a fin de mejorar significativamente la seguridad de los buques y del personal del sector de la pesca en todo el mundo.

En sus observaciones finales, el Secretario General subrayó que nadie debe sentir autocomplacencia, en cuanto a la protección, en ningún lugar en el que se celebren reuniones de la OMI durante el periodo de acondicionamiento de la sede e hizo un llamamiento a todos los presentes a que se sometieran a las normas de protección vigentes y, en particular a lo dispuesto en la circular N° 2692, así como a cualquier otra medida especial que resulte necesaria. Refiriéndose a la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, de conformidad con la resolución A.974(24), el Secretario General presentó al Subcomité información actualizada sobre las auditorías llevadas a cabo hasta la fecha y pidió a los Gobiernos Miembros que se sometieran voluntariamente a la auditoría a fin de facilitar la planificación del próximo bienio y que se proceda a designar a las personas que formarían los equipos de auditoría.

Observaciones del Presidente

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

El Presidente puso de relieve que el Comité debía hacer frente a una reunión muy difícil y exigente, pero que a pesar de ello, dado el satisfactorio historial del Subcomité en la producción de legislación internacional y de orientaciones sobre la formación, titulación y guardia, de manera responsable y competente, confiaba en que en el actual periodo de sesiones prevaleciera el mismo espíritu de trabajo.

Declaración del Reino Unido

1.6 El Reino Unido puso en conocimiento del Subcomité que, el 18 de enero de 2007, en condiciones de fuerte viento y mar gruesa, el buque portacontenedores **MSC Napoli**, matriculado en el Reino Unido, sufrió una avería estructural grave, a 40 millas de la costa suroeste del Reino Unido y que, como resultado, se produjeron grandes fisuras a ambos lados del buque con la consiguiente inundación de la cámara de máquinas. Afortunadamente los 26 miembros de la tripulación pudieron abandonar el buque en botes salvavidas. El salvamento posterior coordinado por el MRCC francés, tuvo lugar en la región de búsqueda y salvamento francesa de Corsen. Francia y el Reino Unido desplegaron sus recursos de salvamento y lograron rescatar a los 26 miembros de la tripulación sin que se produjeran lesiones corporales. El Reino Unido agradeció los esfuerzos de la Administración francesa por su profesionalismo y colaboración y se mostró satisfecho por el éxito logrado en el salvamento.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.7 El Subcomité adoptó el orden del día (STW 38/1) y acordó, en términos generales, que su labor debería guiarse por las anotaciones al orden del día provisional y el calendario (STW 38/1/1), enmendados. El orden del día del periodo de sesiones, en el que se incluye una lista de los documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el anexo 1.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADO DEL 81º Y EL 82º PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1 El Subcomité recibió información (STW 38/2 y Add.1) acerca de las decisiones tomadas y observaciones formuladas, en relación con su labor, en los 81º y 82º periodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima. Las medidas adoptadas por el Subcomité con respecto a dichas decisiones y observaciones sobre los temas relacionados con su labor se comunican bajo los puntos pertinentes del orden del día.

Presentación de información

2.2 El Subcomité tomó nota de que el Comité había recibido el informe del Secretario General sobre tres de las Partes en el Convenio de Formación, en relación con la regla I/7 de dicho Convenio, había confirmado que los procedimientos para la evaluación de la información se habían seguido correctamente con respecto a dichas Partes y había distribuido la circular MSC/Circ.1163/Rev.1 sobre las Partes en el Convenio de Formación que, según confirmó el Comité de Seguridad Marítima en su 82º periodo de sesiones, habían demostrado dar "pleno cumplimiento" a las disposiciones pertinentes del mencionado Convenio, en su forma enmendada.

2.3 El Subcomité tomó nota de que el Comité había recibido los informes del Secretario General sobre 29 Partes en el Convenio de Formación, en relación con la regla I/8 de dicho Convenio, había confirmado que los procedimientos para la evaluación de la información se habían seguido correctamente y había distribuido la circular MSC/Circ.1164/Rev.2 sobre la 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, que, según confirmó el Comité de Seguridad Marítima habían presentado información que demostraba que daban pleno cumplimiento a las disposiciones pertinentes del Convenio.

Aprobación de personas competentes para el panel

2.4 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.14.

Mejora de la eficiencia de las reuniones

2.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había reafirmado que el comienzo de la labor de los grupos de trabajo en la mañana de los lunes era una opción sobre la que debería tomarse una decisión prudente en el periodo de sesiones de que se trate. No obstante, debería alentarse a que, siempre que sea posible, el mandato de los grupos de trabajo se acuerde en el periodo de sesiones previo del Comité o Subcomité del que dependan. Otra posibilidad sería presentar los mandatos de los grupos de trabajo y de redacción al comienzo del periodo de sesiones, siempre que se impartan instrucciones claras a los grupos de tareas en cuanto a la conveniencia de que comiencen su labor los lunes por la mañana, a fin de que el Pleno examine previamente los puntos correspondientes del orden del día.

2.6 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 81 también había acordado que por regla general no deberían establecerse oficialmente subgrupos de los grupos de trabajo y de redacción. No obstante, en caso de que ello fuera necesario para facilitar la eficacia del trabajo, debería haber un acuerdo unánime sobre su establecimiento y el resultado de su labor debería someterse a la consideración y el acuerdo de los miembros de los respectivos grupos de trabajo y de redacción, e incorporarse oportunamente en sus informes.

Examen de las directrices sobre organización y método de trabajo del MSC, el MEPC y sus órganos auxiliares

2.7 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había aprobado las Directrices revisadas del Comité, cuyo texto había distribuido mediante la circular MSC-MEPC.1/Circ.1.

RESULTADO DE LA LABOR DE OTROS SUBCOMITÉS

2.8 El Subcomité recibió información (STW 38/2/1) sobre las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas, de interés para su labor, en el 10º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento y en el 14º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento. Las medidas del Subcomité con respecto a dichas decisiones y observaciones se recogen en las secciones pertinentes del presente informe.

3 VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN

3.1 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 38/3) sobre la producción de cursos modelo y el progreso realizado en su traducción al francés y al español. De acuerdo con la información actualizada de la Secretaría, el Subcomité también tomó nota de que se habían elaborado los siguientes cursos modelo:

- .1 Patrón de buque pesquero;
- .2 Jefe de máquinas y primer oficial de máquinas de buque pesquero; y
- .3 Oficial encargado de la guardia de navegación en buque pesquero,

y de que 29 cursos modelo se habían traducido al francés y 34 al español. De los cursos modelo traducidos, 16 se habían publicado en francés y 27 en español. El resto se encontraba en fase de producción y estarían disponibles en breve. La traducción de los demás cursos se llevaría a cabo paulatinamente de acuerdo con la información anteriormente facilitada.

Validación de cursos modelo

3.2 El Subcomité efectuó un examen preliminar de los proyectos de curso modelo sobre:

- .1 simulador de la manipulación de la carga y el lastre de los buques tanque para el transporte de gas de petróleo licuado (GPL);
- .2 simulador de la manipulación de la carga y el lastre de los buques tanque para el transporte de gas natural licuado (GNL).
- .3 simulador de la manipulación de la carga y el lastre de los buques tanque quimiqueros,

que figuran en los documentos STW 38/3/1, STW 38/3/2 y STW 38/3/3 respectivamente, y decidió remitirlos al Grupo de redacción que se establecerá para examinarlos y presentar observaciones sobre el texto.

3.3 En este sentido, tomando nota de que los cursos modelo propuestos eran módulos adicionales y no obligatorios, el Subcomité acordó que el Grupo de redacción debería tener en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno con respecto al tipo de buques, las normas relativas a la inscripción, las directrices del sector y los aspectos operacionales.

Enmiendas a los Anexos I y II del MARPOL y al Código CIQ

3.4 El Subcomité recordó que:

- .1 el STW 30 había acordado que la Secretaría publicase los modelos de cursos existentes, una vez revisados o actualizados, teniendo en cuenta las opiniones del panel de validación OMI/OIT antes de su validación por el Subcomité;
- .2 el STW 36 había pedido a la Secretaría que actualizara los cursos modelo 1.02 y 1.04 antes de que entraran en vigor las enmiendas a los Anexos I y II del MARPOL 73/78 y el Código CIQ, el 1 de enero de 2007 (STW 36/17, párrafo 3.3).

3.5 En este contexto, la Secretaría comunicó al Subcomité que los cursos modelo revisados 1.02 y 1.04 se habían publicado después de tener en cuenta las observaciones formuladas por el panel de validación, y que se estaban traduciendo al francés y al español. Así pues, el Subcomité validó los cursos modelo 1.02 y 1.04.

Establecimiento de un grupo de redacción

3.6 El Subcomité estableció un grupo de redacción y le pidió que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 examinar el texto de los proyectos de cursos modelo que figuran en los anexos de los documentos STW 38/3/1, STW 38/3/2 y STW 38/3/3 y formular observaciones al respecto; y
- .2 presentar un informe al Pleno, el jueves 25 de enero de 2007.

Informe del Grupo de redacción

3.7 Una vez recibido el informe del Grupo de redacción (STW 38/WP.6), el Subcomité validó los cursos modelo que figuran en los anexos de los documentos STW 38/3/1, STW 38/3/2 y STW 38/3/3, en la versión enmendada por el Grupo y pidió a la Secretaría que los publicara lo antes posible.

3.8 El Subcomité recordó que la validación de los cursos modelo en este contexto significaba que no tenía objeción alguna que poner a su contenido. Al hacerlo, el Subcomité **no aprobaba** el documento y, en consecuencia, no podía considerarse como una interpretación oficial del Convenio.

3.9 El Subcomité dio las gracias a los miembros del Grupo de validación OMI/OIT por su revisión del proyecto de cursos modelo.

4 PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA

Resultados del MSC 81

4.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81:

- .1 al recibir nuevo asesoramiento de la División Jurídica de la Secretaría, había acordado que no sería necesario incluir la nacionalidad del titular del certificado fraudulento detectado en los informes publicados por la Secretaría, ni de remitir el asunto al Consejo; y
- .2 tras examinar la información facilitada por el Reino Unido (MSC 81/14/2) sobre las investigaciones llevadas a cabo en cuanto a los tipos de fraude relacionados con los certificados de competencia y las medidas para detectar e impedir dichos fraudes, incluida una propuesta de formulario de notificación de la OMI, revisado, para ayudar a enfocar los esfuerzos en los tipos de fraude, más frecuentes, había remitido el documento al STW 38 para que lo considerara detenidamente con objeto de actualizarlo, permitiendo así que las Administraciones con actitudes más anticipadoras, se centren en la prevención de fraudes.

4.2 El Reino Unido (MSC 81/14/2) proporcionó información acerca del informe sobre las investigaciones llevadas a cabo en cuanto a los tipos de fraude relacionados con los certificados de competencia y sobre el método más eficaz de identificarlos y evitarlos. El Reino Unido propuso también un formulario de notificación de la OMI, revisado, para ayudar a centrar las medidas en los tipos de fraude más frecuentes.

4.3 Chipre, apoyado por otros países, agradeció los esfuerzos del Reino Unido y opinó que la verificación de certificados ayudaría considerablemente a reducir las oportunidades de fraude. En este contexto, instó a las Administraciones a que respondieran sin demora a las peticiones de verificación de certificados. Además los propietarios y los gestores de buques deberían asegurarse de que sólo se contrata a la gente de mar después de verificar sus certificados.

4.4 El Subcomité acordó que sería necesario revisar dicho formulario y pidió a la Secretaría que, junto con las delegaciones interesadas, elaborara un proyecto revisado de formulario de notificación para presentarlo a la consideración del Subcomité.

4.5 Una vez examinado el proyecto de modelo revisado de notificación de los certificados fraudulentos detectados (STW 38/WP.9), el Subcomité lo refrendó, según la versión enmendada que figura en el anexo 1, invitó al Comité a aprobarlo, e instó a los Gobiernos Miembros y a las Organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, con carácter consultivo, a que lo utilizaran cuando notifiquen a la Secretaría la detección de certificados fraudulentos.

Informes sobre certificados fraudulentos notificados a la Secretaría

4.6 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en la que se proporcionan los detalles de los certificados fraudulentos detectados a bordo de buques durante las inspecciones, o que según informes se estaban utilizando, de acuerdo con lo notificado a la Secretaría durante el año 2006.

4.7 El Subcomité también tomó nota de la información verbal presentada por la Secretaría según la cual los medios para verificar las certificaciones, disponibles en el sitio de la OMI en la Red, se habían utilizado 6 300 veces durante el año 2006.

Proyecto de investigación sobre la toma de conciencia en lo que respecta a los certificados fraudulentos y sobre la elaboración de medidas y de una serie de dispositivos antifraude

4.8 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información presentada por Letonia (STW 38/INF.2) acerca del proyecto de investigación destinado a fomentar la toma de conciencia en lo que respecta al problema de los certificados fraudulentos y sobre la elaboración de medidas y de una serie de dispositivos antifraude.

5 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

5.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había aprobado el plan de trabajo revisado y se lo había remitido para que tomara las medidas, oportunas, pidiéndole que:

- .1 examinara las prescripciones de formación pertinentes, teniendo en cuenta la Guía sobre las técnicas de rescate (MSC.1/Circ.1182);

- .2 examinar las prescripciones relacionadas con la formación en primeros auxilios para la gente de mar, a fin de asegurarse de que se incluyan las disposiciones principales de la Guía para la supervivencia en aguas frías (MSC.1/Circ.1185) acerca de la prevención y el tratamiento de la hipotermia; y
- .3 preparar las normas de formación oportunas una vez que el Subcomité DE haya elaborado normas de funcionamiento de los sistemas de rescate para todos los tipos de buques.

5.2 El Subcomité tomó asimismo nota de que además de las cuestiones que le había remitido el MSC 81, el COMSAR 10, en virtud de las enmiendas a la regla III/17-1 del Convenio SOLAS, le había pedido que elaborara criterios de formación y los cursos modelo pertinentes. Sin embargo, el MSC 81 no había aprobado el proyecto de regla III/17-1 del Convenio SOLAS sino que había decidido que el Subcomité DE debería elaborar las normas de funcionamiento de los sistemas de recuperación para todos los tipos de buque con objeto de preparar prescripciones obligatorias para su implantación en 2012 y que el Subcomité elaborase las normas de formación pertinentes posteriormente (MSC 81/25, párrafo 4.38).

5.3 Atendiendo a las instrucciones del MSC 82, el Subcomité acordó que:

- .1 el examen de las prescripciones de formación relativas a las técnicas de rescate podría llevarse a cabo junto con el examen general propuesto del Convenio de Formación; y
- .2 los cursos modelo de formación en primeros auxilios y atención médica ya cuentan con módulos sobre la prevención y el tratamiento de la hipotermia.

5.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había incluido un nuevo punto en su programa de trabajo: "Elaboración de normas de funcionamiento para los sistemas de rescate", y que las normas de formación para dichos sistemas se elaborarían cuando el Subcomité DE hubiera preparado las normas de funcionamiento.

5.5 CLIA (STW 38/5/1) informó al Subcomité de que había finalizado el examen de los cursos modelo y había determinado que, en general, eran adecuados y se adaptaban a las necesidades de formación del personal, tanto en relación con el control de multitudes como con la gestión de emergencias, con la adición del concepto de zona segura. Los lugares en los que debería incluirse dicho concepto figuraban en los anexos de su documento.

5.6 Chipre, con el apoyo de otros países, opinó que las prescripciones funcionales deberían ampliarse para que abarcaran todas las esferas, en lugar de limitarse a las detalladas en el documento MSC.81/WP.6 como proponía CLIA. Así pues, el Subcomité pidió a la Secretaría que actualizara los cursos modelo basándose en la información proporcionada por CLIA y en la propuesta de Chipre.

5.7 Venezuela manifestó que el concepto de "zonas seguras" también debería incorporarse en otros cursos modelo.

5.8 El Subcomité convino en que, puesto que la labor sobre las cuestiones precedentes había finalizado, debería pedirse al Comité que suprimiera este punto del subprograma de trabajo (véase el punto 14 del orden del día).

6 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA

RESULTADOS DEL MSC 81

Formación, titulación y dispensas de los oficiales de protección del buque

6.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81, mediante las resoluciones MSC.203(81), MSC.209(81) y la circular STCW.6/Circ.9, había adoptado enmiendas al Convenio y al Código de Formación, en cuanto al título de suficiencia del oficial de protección del buque, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2008. Dichas enmiendas contemplaban también que hasta el 1 de julio de 2009, las Partes en el Convenio de Formación podrán continuar reconociendo al personal que posea o pueda demostrar que ha obtenido la cualificación de oficial de protección del buque, antes de la entrada en vigor de las enmiendas.

6.2 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 81 había considerado los debates que tuvieron lugar en el STW 37 acerca del enfoque que procedía adoptar para la concesión de dispensas a los oficiales de protección del buque, y había acordado que la concesión de un permiso para asumir las funciones y responsabilidades de oficial de protección del buque sería ocasionalmente necesaria. No obstante, dicho permiso debería limitarse al periodo de tiempo más breve posible y las Administraciones deberían presentar prueba documental de que se ha concedido ese permiso. Así pues, el MSC 81 había incluido en las enmiendas a la parte B del Código de Formación, en lo referente al título de suficiencia de los oficiales de protección del buque, orientaciones relacionadas con la concesión de dispensas a dichos oficiales y las había distribuido mediante la circular STCW.6/Circ.9.

Formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias

6.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1188 acerca de las Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Revisión de los principios de la dotación de seguridad con objeto de reflejar el volumen de trabajo relacionado con la protección

6.4 El Subcomité, recordando que el STW 37 no había recibido documentos relacionados con la continuación de la revisión de la resolución A.890(21), enmendada, sobre los principios relativos a la dotación de seguridad, que se requería para reflejar el volumen de trabajo adicional generado por la entrada en vigor del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, tomó nota de que el MSC 81 había decidido incluir en su programa de trabajo y en el orden del día provisional del STW 38 un punto con alto grado de prioridad sobre el "examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques", fijando de plazo previsto para su ultimación hasta 2008, en colaboración con el Subcomité NAV, según procediera, y por consiguiente acordó examinar las cuestiones relacionadas con la revisión de los principios relativos a la dotación de seguridad en el contexto del volumen de trabajo relacionado con la protección, bajo el punto 13 del orden del día.

ELABORACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN PARA INCLUIR DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN

6.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había autorizado que se iniciara la elaboración de las enmiendas pertinentes al Convenio y al Código de Formación para incluir disposiciones relacionadas con la protección, en el entendimiento de que el Subcomité tendría flexibilidad para incluir en la lista de cuestiones sometidas a examen cualquier otro asunto que surgiera en algún momento como resultado de los debates, a reserva de informar al Comité sobre el particular.

6.6 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 81 había considerado que todo el personal a bordo de los buques debería recibir una formación adecuada sobre protección, acorde con su cometido a bordo, así como estar adecuadamente familiarizado con la protección a bordo del buque, y le había pedido que observara los siguientes principios durante la elaboración de disposiciones relacionadas con la formación en materia de protección para el personal de abordaje (salvo el oficial de protección del buque) con miras a su eventual inclusión en el Convenio y en el Código de Formación:

- .1 todas las personas empleadas o que presten servicio en un buque deberán recibir una formación aprobada que las familiarice con la prevención de sucesos que afecten a la protección, de la cual habrán de tener plena conciencia antes de que se les asignen responsabilidades a bordo del buque. Dicha familiarización la impartirá el oficial de protección del buque u otra persona igualmente cualificada;
- .2 todas las personas a las que se asignen funciones relacionadas con la protección deberán recibir una formación específica, y adecuada, sobre protección antes de asumir dichas funciones;
- .3 todas las personas empleadas o que presten servicio en un buque a las que se hayan asignado funciones relacionadas con la protección también deberán recibir formación para familiarizarse con dichas responsabilidades de conformidad con el plan de protección del buque, antes de asumir sus funciones. El oficial de protección del buque u otra persona igualmente cualificada impartirán la formación necesaria para familiarizar al personal con los aspectos de protección.
- .4 el personal de a bordo no es experto en protección, ni procede hacer de la gente de mar especialistas en la materia;
- .5 el personal de a bordo deberá recibir una formación adecuada en lo relacionado con la protección de manera que adquiera la comprensión y los conocimientos necesarios para desempeñar las funciones asignadas y contribuir colectivamente a una mayor protección marítima; y
- .6 las propuestas de enmiendas al Convenio y al Código de Formación deberían abarcar todos los tipos y tamaños de buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP. En cuanto a los buques regidos por las disposiciones del Convenio de Formación pero no por las del capítulo XI-2 del SOLAS ni por las del Código PBIP, el Subcomité debería considerar el asunto para recomendar el enfoque más conveniente al MSC 83, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar el desarrollo profesional de la gente de mar.

6.7 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 81 le había pedido que preparara y presentara a examen en el momento oportuno, a efectos de adopción, toda enmienda consiguiente que sea preciso introducir en el Código PBIP cuya entrada en vigor coincida con la de las enmiendas pertinentes al Convenio y al Código de Formación, de manera que se eviten posibles discrepancias entre las principales disposiciones de los diferentes instrumentos que regulan la formación y titulación del personal de a bordo en el ámbito de la protección.

6.8 Los Estados Unidos (STW 38/6/1) propusieron enmiendas al capítulo VI del Convenio y del Código de Formación, aplicables a los buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500, regidos por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y las del Código PBIP. Las enmiendas incluían la familiarización sobre los diversos aspectos de la protección, para la gente de mar que presta servicio a bordo de un buque y la formación y familiarización en este ámbito para la gente de mar que debe asumir funciones relacionadas con la protección, así como las enmiendas consiguientes al Código PBIP.

6.9 Aun cuando las propuestas de Estados Unidos recibieron un apoyo general, se señaló que había diferencias de aplicabilidad entre el Convenio de Formación, que se aplica a la gente de mar, y el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP que se aplican a tipos específicos de buques que realizan viajes internacionales. Además, algunas delegaciones se opusieron a la propuesta de los Estados Unidos de suprimir los párrafos B/13.1 a B/13.4 del Código PBIP.

6.10 Alemania y otros ponentes (STW 38/12/4) propusieron que:

- .1 sería preferible limitar las enmiendas relacionadas con la protección a las reglas establecidas en el anexo del Convenio y en el Código de Formación y evitar un largo proceso de revisión de los artículos del Convenio;
- .2 el Subcomité debería aclarar su punto de vista sobre el particular y recomendar al Comité que especifique las instrucciones pertinentes a este respecto; y
- .3 en lo que se refiere al personal de a bordo que no tiene responsabilidades específicas relacionadas con la protección, su formación debería mantenerse en el nivel de familiarización en cuanto a la toma de conciencia sobre los problemas que plantea, sin incluir una formación detallada ni conocimientos específicos y capacitación en relación con ese tema.

6.11 Las propuestas de Alemania recibieron un apoyo general y el Subcomité acordó que no sería apropiado enmendar los artículos del Convenio de Formación.

6.12 La IFSMA (STW 38/12/5) propuso que para incrementar la protección de los buques y los puertos sería preferible que todos los oficiales a bordo de todos los buques contaran con una capacitación básica en materia de protección y que a su juicio, esto podría lograrse mediante la introducción de la formación que figura en la parte A del Código PBIP, en el Código de Formación. En los debates sobre este punto del orden del día la propuesta de la IFSMA no recibió apoyo.

6.13 Tras un breve debate sobre los documentos presentados por los Estados Unidos, Alemania y otros ponentes y la IFSMA, el Subcomité acordó que las propuestas presentadas por los Estados Unidos y Alemania debería examinarlas en detalle el Grupo de trabajo que se propone establecer para examinar las medidas destinadas a incrementar la protección marítima.

6.14 El Subcomité, tras recordar que el STW 37 había recomendado y el MSC 81 había aceptado la lista preliminar de disposiciones del Convenio de Formación que sería preciso examinar a fin de incluir las disposiciones sobre la protección, como se señala en el anexo del documento STW 38/6, tomó nota de que hasta la fecha los debates se habían limitado a cuestiones relacionadas con el capítulo VI del Convenio de Formación". Así pues, el Subcomité acordó que las cuestiones relativas a los capítulos I y VIII de dicho Convenio, identificadas en la lista preliminar, deberían examinarse globalmente en el contexto de la labor relacionada con el punto 12 del orden del día 'Examen general del Convenio y del Código de Formación. Además el Subcomité acordó que, en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con el capítulo VIII del Convenio, los debates relacionados con el punto 13' "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques" repercutirían eventualmente sobre el asunto y deberían tenerse en cuenta.

Establecimiento de un grupo de trabajo

6.15 El Subcomité estableció un grupo de trabajo encargado de examinar las medidas necesarias para incrementar la protección marítima y le pidió, que teniendo en cuenta las instrucciones del MSC 81 en relación con la inclusión de disposiciones sobre la protección en el Convenio y en el Código de Formación (STW 38/6, párrafos 1 a 3 y anexo), así como las decisiones tomadas y las observaciones formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 preparar un proyecto de enmiendas al capítulo VI del Convenio de Formación, así como cualquier otra enmienda consiguiente, al Código PBIP que deba entrar en vigor cuando las enmiendas pertinentes del Convenio y del Código de Formación se hagan efectivas, basándose en las propuestas de los anexos del documento STW 36/6/1 (Estados Unidos) y teniendo en cuenta las observaciones reflejadas en el párrafo 5.11 y otras partes destacada del documento STW 38/12/4 (Alemania y otros ponentes);
- .2 examinar la lista preliminar de las disposiciones del Convenio de Formación que será preciso estudiar para incluir las disposiciones pertinentes relacionadas con la protección (STW 38/6, anexo) y comunicar al Subcomité cualquier otro asunto que sea necesario abordar;
- .3 teniendo en cuenta la labor emprendida por el Comité en relación con el incremento de la protección de los buques no regidos por las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por las del Código PIBP y la necesidad de garantizar el desarrollo profesional de la gente de mar, preparar las recomendaciones del Subcomité al MSC 83 sobre el enfoque que convendría adoptar respecto a los buques regidos por el Convenio de Formación pero no sujetos a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni a las del Código PBIP (véase el documento STW 38/6, párrafo 2.6);
- .4 asesorar al Subcomité sobre la conveniencia de que recomiende al Comité la distribución, por ejemplo en forma de circular o circulares MSC, de cualquier aspecto del proyecto de enmiendas que va a elaborarse, como orientación complementaria a las disposiciones existentes del Código PBIP para que las utilicen los interesados hasta la eventual entrada en vigor de dichas enmiendas y, en caso afirmativo, elaborar el proyecto de circular o circulares MSC para que el Subcomité lo considere;

- .5 asesorar al Subcomité, en vista de las conclusiones que figuran en los subpárrafos .2 y .3, sobre las recomendaciones que deberán hacerse al Comité en lo que se refiere al programa de trabajo y al orden del día en relación con las medidas para incrementar la protección marítima;
- .6 presentar su informe al examen del Pleno, el jueves, 25 de enero de 2007.

Informe del Grupo de trabajo

6.16 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 38/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y tomó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

Examen de la lista preliminar de disposiciones del Convenio de Formación

6.17 El Subcomité tomó nota de que en la lista preliminar de disposiciones del Convenio no se habían incluido puntos nuevos que deban examinarse con miras a incorporar en ellos disposiciones sobre protección, en el entendimiento de que la lista se sometería a examen mientras se elaboraban las enmiendas a los capítulos I y VIII a fin de tratar las cuestiones relacionadas con la protección;

Elaboración de enmiendas al Convenio y al Código de Formación para incluir disposiciones sobre protección

6.18 El subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca de las prescripciones sobre formación y familiarización para el personal de a bordo al que se hayan asignado o no tareas de protección, tal como se indica en los párrafos 10 a 45 del documento STW 38/WP.3 y, en particular:

- .1 aceptó la conveniencia de contar con un planteamiento en tres niveles para las prescripciones de formación y familiarización en lo que respecta a la gente de mar y al personal de a bordo, que consista, en términos generales, en la formación o instrucción básicas para la toma de conciencia en materia de protección, una formación adicional específica para quienes tengan tareas de protección asignadas, y la familiarización a bordo de cada buque;
- .2 convino con el Grupo en que, en el caso de la gente de mar empleada a bordo a la que no se hayan asignado tareas de protección, el mejor enfoque sería que tales personas recibiesen una formación o instrucción básica para tomar conciencia de las cuestiones relativas a la protección, de la misma forma que se espera que reciban, de conformidad con la regla VI/1 y la sección A-VI/1, formación o instrucción básica con respecto a las técnicas de supervivencia personal, prevención de incendios y lucha contra incendios, primeros auxilios elementales, y seguridad personal y responsabilidades sociales;
- .3 acordó que no se exija que los oficiales de protección del buque u otras personas de cualificación equivalente que imparten formación básica para la familiarización con los aspectos de la protección deban poseer una cualificación de instructores, supervisores y evaluadores de conformidad con lo dispuesto en la regla I/6.2 y la sección A-I/6;

- .4 acordó que sea cada Parte en el Convenio de Formación la que decida cómo se debe llevar a cabo o evaluar la formación o instrucciones básicas para la toma de conciencia con respecto a la protección o qué tipo de prueba documental o de certificación puede ser el resultado de lo anterior, teniendo en cuenta la práctica adoptada por la Parte en el Convenio de Formación afectada en lo que respecta a otras cuestiones básicas sobre formación que se tratan en la actualidad en la sección A-VI/1.2;
- .5 convino en que la concesión de exenciones en asuntos de protección no está garantizada ni se traduce en esfuerzos por incrementar la protección marítima; y
- .6 acordó que, en circunstancias excepcionales, podrá ser necesario conceder una dispensa a un marino no cualificado en tareas de protección a fin de que pueda llevarlas a cabo;

6.19 El Subcomité refrendó el enfoque adoptado por el Grupo con respecto a la provisión de formación básica relacionada con la protección (es decir, toma de conciencia de los aspectos de protección), que no estaba en completa sintonía con las instrucciones del MSC 81, según las cuales el oficial de protección del buque u otra persona igualmente cualificada debería impartir a todas las personas que prestan servicio en el buque formación para la familiarización con los aspectos de protección y la prevención de incidentes en este ámbito, antes de que se le asignen funciones a bordo del buque.

6.20 El Subcomité refrendó la opinión del Grupo según la cual, en vista de que el estudio necesario de los capítulos I y VIII para incorporar disposiciones adecuadas sobre la protección deberá aplazarse e incluirse en el examen general del Convenio y del Código de Formación que se está llevando a cabo, los anteproyectos de enmiendas elaborados por el Grupo que figuran en los anexos 1 a 3 del documento STW 38/WP.3 deberán volver a estudiarse cuando vaya a concluir el examen general, a fin de garantizar la coherencia necesaria y de reflejar la necesidad de introducir posibles modificaciones.

6.21 El Subcomité refrendó los anteproyectos de enmiendas elaborados por el Grupo, a saber:

- .1 las enmiendas a la regla VI/1 y a las secciones A-VI/1 y B-VI/1, que abordan, respectivamente, la formación básica en materia de protección y la formación de familiarización con los aspectos de protección para la gente de mar a la que no se hayan asignado tareas de protección y para todo el personal de a bordo; y
- .2 una nueva regla VI/6 y las nuevas secciones A-VI/6 y B-VI/6, que incluyen las normas de competencia y la formación de familiarización con los aspectos de protección para la gente de mar a la que se hayan asignado tareas de protección;

que figuran en los anexos 2 a 4, en el entendimiento de que el Subcomité los examinaría en conjunción con el examen general del Convenio y del Código de Formación, antes de presentarlos al Comité para que éste los apruebe y distribuya. Así pues, el Subcomité invitó al Comité a que refrendara esta decisión.

6.22 Varias delegaciones propusieron que a la gente de mar que presta servicio en buques a los que no se exige que cumplan las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, tampoco debería exigírsele que reciba formación básica sobre protección como se contempla en las enmiendas propuestas. A este respecto varias delegaciones sugirieron que la

exigencia de que toda la gente de mar reciba formación básica relacionada con la protección era una medida prudente que contribuía al incremento de la protección, presentaba claras ventajas a tal respecto y proporcionaba a la gente de mar mejores oportunidades de desarrollo profesional. El Subcomité acordó pedir al Comité que determinara el enfoque que convenga adoptar sobre el particular, de manera que puedan hacerse las modificaciones necesarias en los anteproyectos, una vez se hayan concluido éstos en el marco del examen general.

6.23 El Subcomité acordó que la inclusión en las propuestas de enmiendas a la sección B-VI/1 y en la nueva sección B-VI/6 de una referencia explícita a "las personas que impartan formación para la familiarización con los aspectos de protección de conformidad con la sección A-VI/1.1-1 no estarán sujetos a lo dispuesto en la regla I/6 ni en la sección A-I/6" se deberá volver a estudiar, como parte del examen general y en el contexto del enfoque global que quepa adoptar con respecto a la impartición de formación para la familiarización.

6.24 El Subcomité acordó que, en lugar de elaborar proyectos de enmienda al Código PBIP para evitar posibles conflictos o incongruencias con respecto a lo dispuesto en el Convenio y en el Código, el mejor enfoque sería recomendar al Comité que las disposiciones del Código PBIP se actualicen y enmienden para reflejar las disposiciones correspondientes de las enmiendas finales al Convenio y al Código, y que dichas enmiendas se elaboren preferentemente cuando estén terminándose los anteproyectos de enmiendas al Convenio y al Código.

Buques regidos por el Convenio de Formación pero no sujetos al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni al Código PBIP

6.25 El Subcomité consideró que los anteproyectos de enmiendas al Convenio y al Código de Formación que figuran en los anexos 2 a 4 no eran restrictivos y no diferenciaban ni discriminaban, en lo que respecta a la formación o instrucción, entre la gente de mar de servicio en buques no regidos por el Convenio SOLAS y buques que deban cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 de dicho Convenio y el Código PBIP, y que, por consiguiente, daban a la gente de mar mejores oportunidades de desarrollo profesional.

Orientación complementaria al Código PBIP

6.26 En vista de la decisión según la cual se deberán volver a estudiar los anteproyectos de enmienda coincidiendo con el examen general del Convenio y del Código de Formación, el Subcomité acordó que las prescripciones propuestas se distribuyesen a modo de orientación complementaria de las disposiciones existentes del Código PBIP, refrendó el proyecto de circular MSC.1 "Directrices sobre formación y familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo", e invitó al Comité a que lo aprobase.

Labor futura

6.27 El Subcomité, teniendo en cuenta que las propuestas de enmienda habrán de estudiarse cuando vaya a culminar el examen general, decidió invitar al Comité a que suprimiera este punto del orden del día, pero que lo mantuviera en el programa de trabajo asignando dos periodos de sesiones para su ultimación.

7 PRESCRIPCIONES DE INSTRUCCIÓN Y FORMACIÓN PARA LA PREVENCIÓN, REDUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA FATIGA

7.1 El Comité recordó que, al examinar el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (MSC 75/WP.10), el MSC 75 había considerado el asunto de la instrucción y la formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga como muy importante y bastante urgente, por lo que había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del STW 34, un punto con alto grado de prioridad sobre "Prescripciones obligatorias de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga".

7.2 El Subcomité también recordó que:

- .1 el STW 34 había decidido que la formación en materia de gestión de la fatiga debería abordarse mediante orientaciones voluntarias en lugar de hacerlo mediante prescripciones obligatorias y había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran información sobre su experiencia en la aplicación de las directrices sobre la fatiga que figuran en la circular MSC/Circ.1014 y de las disposiciones sobre las horas de trabajo y de descanso estipuladas en el capítulo VIII del Código de Formación y en el Convenio 180 de la OIT;
- .2 el STW 35 había decidido que, en vista de que los Gobiernos Miembros no habían presentado ponencias relacionadas con su experiencia sobre la aplicación de las disposiciones anteriormente mencionadas, resultaba prematuro elaborar un curso modelo, como habían propuesto los Estados Unidos; y
- .3 el STW 36 había acordado que, puesto que sólo se había recibido una ponencia relacionada con la experiencia en la aplicación de dichas disposiciones, seguía siendo prematuro tomar decisiones sobre ese asunto.

7.3 El Subcomité también recordó que en el STW 37:

- .1 la República de Corea había presentado información (STW 37/8) sobre su proyecto de investigación relacionado con el nivel óptimo de dotación de los buques y había pedido a dicho país que proporcionara al STW 38 los resultados de la investigación;
- .2 los Países Bajos habían presentado información preliminar acerca de un estudio encargado por el Gobierno holandés sobre la fatiga y su prevención (STW 37/INF.5); y
- .3 Suecia había facilitado información sobre el estudio llevado a cabo por la Administración marítima sueca en cuanto a los abordajes y varadas en los que el sueño y la fatiga se habían identificado como el principal factor (MEPC 53/INF.7).

7.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había incluido un nuevo punto en su programa de trabajo y en el orden del día del STW 38 sobre "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques" parcialmente basado en las conclusiones del estudio realizado por Suecia.

7.5 Después de algunos debates, el Subcomité acordó que, en vista de lo que antecede y a fin de establecer un enfoque global sobre la fatiga, sería conveniente que en el futuro se consideren todas las cuestiones relacionadas con ese tema bajo los siguientes puntos del orden del día del Subcomité:

- .1 examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques; y/o
- .2 examen general del Convenio y del Código de Formación,

en lugar de duplicar y/o dispersar el examen en tres puntos diferentes, y en consecuencia invitó al Comité a que suprimiera este punto de su programa de trabajo (véase el punto del orden del día 14).

8 ELABORACIÓN DE PRESCRIPCIONES DE FORMACIÓN PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

8.1 El Subcomité recordó que:

- .1 el STW 36 había acordado que resultaría conveniente elaborar orientaciones voluntarias en forma de curso modelo para la gestión del agua de lastre a bordo y había aceptado el ofrecimiento de la India de preparar dicho curso sin costo alguno para la Organización;
- .2 el STW 36 también había acordado remitir la propuesta de la elaboración del curso modelo para los oficiales encargados de la gestión del agua de lastre en los puertos al Comité de Facilitación pidiéndole su opinión sobre la necesidad del curso; y
- .3 el FAL 32 había acordado que sería necesario elaborar dicho curso y que no preveía, en relación con las disposiciones del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre, ninguna necesidad de que se elaboraran prescripciones obligatorias sobre formación para el personal de tierra ni para los funcionarios de puerto.

8.2 El Subcomité también recordó que la India (STW 37/9/1) le había comunicado el progreso realizado en la elaboración de los cursos modelo para la gestión del agua de lastre a bordo y para los oficiales encargados de la gestión del agua de lastre en los puertos.

8.3 La Secretaría hizo saber al Subcomité que el proyecto de cursos modelo se había remitido a los miembros del panel de validación para que formularan observaciones, las cuales se habían hecho llegar más tarde a la India, junto con las observaciones de la Secretaría (División del Medio Marino), para que las incorporara según correspondiera en la versión final.

8.4 El Subcomité agradeció a la India sus esfuerzos y le pidió que, en su nombre, diera las gracias al resto de los países colaboradores, y encargó a la Secretaría que publicara los cursos modelo lo antes posible una vez que la India presentara la versión definitiva.

8.5 La ICS pidió al Subcomité que actuara con prudencia en la finalización de dichos cursos modelo antes de que se elaboraran Directrices acerca del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, que pueden afectar a la gestión del agua de lastre en los puertos. Además la ICS deseaba aprovechar la oportunidad para presentar observaciones acerca del curso propuesto antes de su ultimación.

8.6 Puesto que la labor sobre este punto había finalizado, el Subcomité acordó pedir al Comité que lo suprimiera de su programa de trabajo (véase el punto 14 del orden del día)

9 DEFINICIÓN DE LAS COMPETENCIAS DE LOS MARINEROS

9.1 El Subcomité recordó que el STW 37 había acordado volver a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Reino Unido, a fin de definir las competencias de los marineros, a excepción del cocinero del buque, con el mandato que se recoge en el párrafo 10.35 del documento STW 37/18.

9.2 El Reino Unido (STW 38/9) informó al Subcomité de que el Grupo de trabajo por correspondencia había examinado las cuestiones relacionadas con los marineros convencionales de puente y los marineros de guardia de la sala de máquinas, así como las cuestiones relacionadas con los marineros no encargados de la guardia y los marineros polivalentes. Como eran muchos los participantes, no se había podido alcanzar un acuerdo por unanimidad sobre todas las cuestiones. En el anexo 1 del informe se recogen las opiniones alternativas formuladas por una minoría del Grupo. En el anexo 2 figura el proyecto de reglas II/5, III/5, sección A-II/5 y sección A-III/5, incluido el texto para la cláusula de exención.

9.3 La República Islámica del Irán (STW 38/9/1) formuló observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y propuso que:

- .1 dado que el texto del párrafo 5 de la regla II/5 propuesta era similar al que ya figura en el Convenio de Formación (reglas II/4.4 y III/4.4), el párrafo 6 propuesto debería suprimirse;
- .2 dado que el texto del párrafo 4 de la regla III/5 propuesta era similar al que ya figura en el Convenio de Formación (reglas II/4.4 y III/4.4), el párrafo 3 propuesto debería suprimirse, renumerando en consecuencia el párrafo 4 propuesto;
- .3 dado que el Grupo de trabajo por correspondencia no había plasmado su punto de vista con respecto a los métodos y los medios para documentar la formación a bordo, y para garantizar que la formación a bordo se imparta según un programa estructurado y documentado, la Parte B del Código de Formación debería enmendarse a fin de resolver esta cuestión, como se indica en el anexo 1 del documento;
- .4 en el cuadro A-II/5:
 - .1 la competencia de "Contribuir al atraque, fondeo y otras operaciones de amarre" debería pasar a la función de navegación; y

.2 el texto relativo a la competencia de "Contribuir a una guardia de navegación segura" debería añadirse a la función de Navegación,

de forma que la función de navegación propuesta conste sólo de las dos competencias mencionadas en la sección a) del anexo 2 del documento; y

.5 por coherencia con las otras partes del Código de Formación, se debería incluir en las columnas 2 a 4 de la competencia "Manejar embarcaciones de supervivencia y botes de rescate", en el cuadro A-II/5, el texto que figura en la sección b) del anexo 2 del documento; y

.6 se debería suprimir la competencia propuesta de "Contribuir a una guardia de máquinas sin riesgos", dado que previamente se habría evaluado al candidato y éste habría demostrado su competencia según las normas pertinentes.

9.4 La CIOSL (STW 38/9/2), aún reconociendo la dificultosa labor del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, expresó su preocupación por que el informe:

.1 no abordaba la aclaración de las prescripciones de formación a bordo que han de aprobarse y consignarse por escrito y los criterios aplicables para reducir el periodo de embarco;

.2 no establecía ninguna prescripción de formación estructurada aplicable a los marineros que opten por un periodo de embarco prolongado en lugar de por la formación en tierra; y

.3 no aclaraba si el periodo de embarco incluía el servicio requerido para la formación como oficial de guardia o si comenzaba a partir de la certificación en dicho puesto.

9.5 Por consiguiente, la CIOSL propuso:

.1 añadir, al final del párrafo 2.2.1 de la regla II/5 propuesta, la expresión: "con experiencia y formación registradas"; y

.2 añadir, al final del párrafo 2.2.1 de la regla III/5 propuesta, la expresión: "con experiencia y formación registradas".

9.6 Además, la CIOSL consideró que:

.1 se debería impartir un curso básico a los marineros de primera, para concienciarlos sobre la importancia de la protección del buque y su misión de apoyo;

.2 la competencia de los marineros de primera debería incluir un curso avanzado de extinción de incendios además del curso básico de gestión de emergencias y control de multitudes;

.3 se debería dar a los marineros de primera una idea general sobre sus deberes básicos en todos los tipos de buque;

- .4 se debería aumentar la formación en las disciplinas relativas al puente y a la gestión del equipo del puente;
- .5 la exención para los marineros de primera debería ser similar a la de los oficiales con 12 meses de servicio en el cargo durante los últimos cinco años; y
- .6 no deberían concederse exenciones de periodos de embarco superiores a la reducción de seis meses propuesta.

9.7 Dinamarca y los Países Bajos (STW 38/9/3), refiriéndose al informe del Grupo de trabajo por correspondencia acerca de la necesidad de contar con un sistema flexible en relación con el periodo de embarco, la educación y la formación, propusieron que, a fin de garantizar la flexibilidad necesaria en la educación y formación de los marineros, se encargara al Grupo de trabajo 2 sobre cuestiones relacionadas con la formación, como parte de su mandato, la elaboración de una propuesta que:

- .1 aclare que la totalidad de la educación y formación prescritas en el Convenio de Formación se puede recibir con anterioridad al embarco; y
- .2 dé la posibilidad de que el periodo de embarco pueda quedar reducido para los marineros que hayan obtenido un título apropiado antes de emprender la educación y formación prescritas en el Convenio de Formación, como complemento del modelo propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia.

9.8 La Federación de Rusia opinó que era necesario incluir formación sobre las comunicaciones a bordo en los cuadros propuestos de la sección A-II/5 y A-III/5.

9.9 Con respecto a la propuesta de Dinamarca y los Países Bajos, el Reino Unido, apoyado por otros países, opinó que los marineros de primera debían recibir la formación adecuada a sus funciones. Por consiguiente, era necesario que completasen el periodo de embarco apropiado, y, en consecuencia, no podían apoyar una reducción del periodo de embarco.

9.10 Las Bahamas, con el apoyo de otros países, estimó que la flexibilidad respecto de las normas propuestas era necesaria, y que el Grupo de trabajo debía tenerlo en cuenta. Ello no sólo fomentaría las profesiones marítimas entre los jóvenes, sino que permitiría igualmente a la industria atraer personal de otros sectores en tierra.

9.11 En apoyo a las opiniones mencionadas, la ISF estimó que no era necesario contar con una definición de marinero de primera de máquinas.

9.12 La República Islámica del Irán señaló al Subcomité que actualmente no existía ninguna restricción para recibir la educación y formación antes del periodo de embarco, y, que por tanto ya se disponía de la flexibilidad que proponían Dinamarca y los Países Bajos.

9.13 Grecia, con el apoyo de otros países, declaró que, dado que el capítulo VI abordaba todas las cuestiones relacionadas con la protección, no era necesario incluirlas en la competencia propuesta para los marineros.

9.14 Tras examinar brevemente los documentos STW 38/9 (Informe del Grupo de trabajo por correspondencia), STW 38/9/1 (República Islámica del Irán), STW 38/9/2 (CIOSL) y STW 38/9/3 (Dinamarca y los Países Bajos), el Subcomité los remitió al Grupo de trabajo que se proponía constituir sobre cuestiones relacionadas con la formación, para su examen detallado.

Constitución del Grupo de trabajo

9.15 El Subcomité constituyó un grupo de trabajo, presidido por el Sr. M. A. Shahba (República Islámica del Irán), para que examinara las cuestiones relacionadas con la formación con el mandato siguiente:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, el Grupo de trabajo deberá:

- .1 finalizar las competencias de los marineros, basándose en las propuestas formuladas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (STW 38/9) junto con las propuestas formuladas en los documentos STW 38/9/1, STW 38/9/2 y STW 38/9/3;
- .2 en vista del examen general propuesto del Convenio y del Código de Formación, asesorar al Comité en cuanto a si las enmiendas propuestas deberían adoptarse en este momento o junto con las enmiendas elaboradas durante el referido examen; y
- .3 presentar su informe al Pleno el jueves 25 de enero de 2007.

Informe del Grupo de trabajo

9.16 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 38/WP.4), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

Definiciones

9.17 El Subcomité estuvo de acuerdo con la recomendación del Grupo de trabajo por correspondencia para que se empleara, en inglés, un término más claramente aplicable a hombres y mujeres que el que se emplea actualmente en este idioma (*motorman*), y preparó el anteproyecto de enmiendas que han de incluirse en el capítulo I del Convenio de Formación, con las nuevas definiciones que se proponen de "marinero de primera de puente" y "marinero de primera de máquinas", y que figuran en el anexo 6.

PERIODO DE EMBARCO EXIGIDO

Marinero de primera de puente

9.18 El Subcomité, observando que muchas delegaciones habían solicitado que se aclarase cuándo se inicia el periodo de embarco que ha de considerarse a efectos de titulación de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla II/5 propuesta, examinó con detenimiento las opciones consistentes en aceptar que el periodo de embarco se emprenda tras la titulación de conformidad con la regla II/4, o bien computarlo en su totalidad, desde el comienzo del periodo de servicio como alumno, a efectos de titulación de conformidad con la nueva regla II/5 propuesta.

9.19 El Subcomité tomó nota de que algunas delegaciones habían propuesto que el periodo de embarco de un marinero que preste cualquier servicio en la sección de puente debería contar para la titulación de conformidad con la nueva regla II/5 propuesta sobre los marineros de primera de puente, y que en la regla II/5 propuesta se incluyera la opción de un programa de formación integrada y documentada, de modo que se pueda obtener el título de marinero que forma parte de la guardia de navegación tras un periodo de embarco de dos meses, y obtiene posteriormente el título de marinero de primera de puente tras completar 10 meses más de embarco, lo que equivale a un periodo total de embarco de 12 meses.

9.20 El Subcomité opinó que el periodo de embarco a efectos de titulación de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla II/5 propuesta debería considerarse una vez que el marinero haya obtenido la titulación de conformidad con la regla II/4, y acordó que, tras cumplir los requisitos para la obtención del título de marinero que forma parte de la guardia de navegación y con la cualificación necesaria para prestar ese servicio, la gente de mar también debería completar el oportuno periodo de embarco en la sección de puente a fin de poder obtener la titulación de conformidad con la nueva regla II/5 propuesta. Además, el Subcomité acordó que dicho periodo de embarco no debería ser inferior a 18 meses, o a 12 meses si se sigue un curso de formación reconocido.

9.21 En este contexto de la reducción del periodo de embarco exigible a quienes hayan recibido formación profesional, el Subcomité no estuvo de acuerdo con la propuesta de reducir aún más el periodo de embarco mínimo ya acordado para la obtención de titulación de conformidad con la nueva regla II/5 propuesta.

Marinero de primera de máquinas

9.22 El Subcomité, observando que muchas delegaciones habían solicitado que se aclarase cuándo se inicia el periodo de embarco que ha de considerarse a efectos de titulación de conformidad con la nueva regla III/5 propuesta, examinó con detenimiento las opciones consistentes en aceptar que el periodo de embarco se emprenda tras la obtención de la titulación de conformidad con la regla III/4, o bien computarlo en su totalidad, desde el comienzo del periodo de servicio como alumno, a efectos de titulación de conformidad con la nueva regla III/5 propuesta. El Subcomité acordó a este respecto que, una vez obtenido el título de marinero que forma parte de la guardia de máquinas de conformidad con la regla III/4 y con la cualificación necesaria para prestar ese servicio, la gente de mar debería cumplir el oportuno periodo de embarco en la sección de máquinas a efectos de titulación de conformidad con la nueva regla III/5 propuesta.

9.23 El Subcomité tomó nota de que algunas delegaciones opinaron que el requisito mínimo aplicable al periodo de embarco para la obtención del título de marinero de primera de máquinas debería armonizarse con el periodo de embarco mínimo exigido para la obtención del título de marinero de primera de puente, y acordó que el periodo de embarco exigido para la obtención del título de marinero de primera de máquinas no debería ser inferior a 12 meses, o a seis meses si se supera un curso de formación reconocido.

Reglas y disposiciones provisionales

9.24 El Subcomité, observando que numerosas delegaciones habían manifestado inquietud en cuanto a los marineros que no pudieran presentar pruebas de haber completado un periodo de embarco de 12 meses, en un puesto pertinente de la sección de máquinas, dentro de los últimos cinco años precedentes a la entrada en vigor de la regla III/5, a efectos de la titulación de

conformidad con la nueva regla III/5 propuesta, y que era necesario comparar las normas de competencia de dichos marineros y considerar si es preciso que el personal en cuestión actualice sus cualificaciones para cumplir las prescripciones de la nueva sección A-III/5 propuesta, acordó incluir un nuevo párrafo 4 en la regla III/5 a fin de contemplar esta cuestión.

9.25 Así pues, el Subcomité elaboró un anteproyecto de nuevas reglas II/5, respectivamente, y III/5, en las que se establecen, respectivamente, los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los "marineros de primera de puente", y de los "marineros de primera de máquinas" destinados en una cámara de máquinas con dotación permanente o designados para desempeñar funciones en una cámara de máquinas sin dotación permanente, junto con las disposiciones provisionales pertinentes, y una cláusula de exención, según se recoge en el anexo 6.

Requisitos de formación y orientaciones conexas

9.26 El Subcomité tomó nota de que numerosas delegaciones opinaron que en el orden del día del Subcomité existe actualmente, sin plazo definido, el punto "Medidas para incrementar la protección marítima" en relación con el cual se examinarán enmiendas al capítulo VI del Convenio y del Código de Formación, lo que permitirá que toda la gente de mar contratada a bordo se familiarice con la protección, y que la gente de mar a la que se hayan asignado tareas relacionadas con la protección se familiarice y reciba formación en este ámbito. El Subcomité acordó que, con objeto de evitar duplicaciones innecesarias, se suprimieran las competencias relacionadas con la protección de los marineros.

9.27 El Subcomité examinó detalladamente el cuadro de competencias A-II/5, preparado por el Grupo de trabajo, y tomó nota de la preocupación expresada por varias delegaciones en cuanto a que la competencia de contribuir a la seguridad de la guardia de navegación se traduciría en una duplicación de los requisitos, puesto que los marineros que fuesen a obtener el título de marinero de primera de puente, de conformidad con la nueva regla II/5 propuesta, ya habrían adquirido la misma competencia a efectos de titulación en virtud de la regla II/4. Por consiguiente, el Subcomité acordó no incluir esta competencia y revisó el cuadro A-II/5 propuesto.

9.28 El Subcomité examinó la necesidad de incluir una nueva competencia sobre las comunicaciones de a bordo y acordó que las comunicaciones de a bordo ya se habían tratado en los cuadros de competencias y que no era necesario incluir una competencia adicional.

9.29 El Subcomité examinó la necesidad de contar con flexibilidad para modificar los cuadros de las competencias requeridas para la titulación de marinero de primera de máquinas, teniendo en cuenta los tipos de buques y/o las zonas de explotación, con objeto de expedir certificados restringidos, y estimó que ello limitaría la capacidad de la gente de mar empleada en un determinado tipo de buque y/o que opere en una determinada zona para transferirse a otro tipo de buque y/o a otra zona diferente, sin recibir formación adicional y/o someterse a una nueva evaluación. Por consiguiente, dicha flexibilidad no era necesaria.

9.30 El Subcomité examinó detalladamente el cuadro de competencias A-III/5 preparado por el Grupo de trabajo, y tomó nota de la preocupación expresada por varias delegaciones en cuanto a que la competencia de contribuir a la seguridad de la guardia de máquinas se traduciría en una duplicación de los requisitos, puesto que los marineros que fuesen a obtener el título de marinero de primera de máquinas, de conformidad con la nueva regla III/5 propuesta, ya habrían adquirido la misma competencia a efectos de titulación en virtud de la regla III/4. Por consiguiente, el Subcomité acordó no incluir esta competencia y revisó el cuadro A-III/5 propuesto.

9.31 El Subcomité preparó un anteproyecto de enmiendas, para su inclusión en los capítulos II y III del Código de Formación como nuevas secciones A-II/5 y A-III/5 sobre normas de competencia para la titulación de "marinero de primera de puente" y de "marinero de primera de máquinas", respectivamente, las cuales figuran en el anexo 7.

9.32 El Subcomité acordó que deberían incluirse orientaciones adecuadas sobre la necesidad de proporcionar pruebas documentales de la formación a bordo, tal y como se propone en las nuevas secciones B-II/5 y B-III/5 de los capítulos II y III, respectivamente, de la parte B del Código de Formación, cuyo texto figura en el anexo 8.

Marineros polivalentes

9.33 El Subcomité opinó que convendría abordar esta cuestión en el marco del examen general que se está efectuando del Convenio y del Código de Formación, y acordó invitar a los Gobiernos Miembros interesados y a las organizaciones internacionales reconocidas como entidades consultivas a que presenten las correspondientes propuestas para someterlas al examen del STW 39.

Adopción de enmiendas

9.34 Habida cuenta del examen propuesto del Convenio y del Código de Formación, el Subcomité examinó la necesidad de adoptar las propuestas de enmiendas al Convenio y al Código en esta fase, o de adoptar dichas propuestas de enmiendas junto con otras enmiendas que se elaborarán durante el examen general de ambos instrumentos.

9.35 Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, estuvo de acuerdo con que las propuestas preliminares de enmiendas deberían adoptarse después de finalizar el examen general, lo cual facilitaría su implantación y evitaría cualquier incoherencia que pudiese surgir como resultado del examen propuesto.

9.36 La República Islámica del Irán, con el apoyo de otras delegaciones, aceptó la recomendación del Grupo de trabajo y, habida cuenta de que:

- .1 no había contradicción entre las disposiciones del Convenio N° 74 de la OIT;
- .2 los certificados de marinero preferente no son obligatorios para su inclusión en el documento de dotación de seguridad;
- .3 las reglas propuestas prevén la reducción del periodo mínimo actual de embarco; y
- .4 no existen en la actualidad normas internacionales sobre la competencia de los marineros,

propuso que las enmiendas se adoptasen en este momento con arreglo a las instrucciones del Comité, según las cuales el examen general propuesto no debía retrasar ninguna labor en curso.

9.37 Tras considerar la cuestión, el Subcomité acordó que el anteproyecto de enmiendas debería adoptarse después de finalizar el examen general, e invitó al Comité a refrendar esta decisión.

9.38 El Subcomité acordó invitar al Comité a que suprimiera este punto del programa de trabajo del Subcomité puesto que la labor sobre el mismo había concluido (véase el punto 14 del orden del día).

10 ANÁLISIS DE SINIESTROS

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

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 80, tras ser informado de las actividades del Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), establecido para estudiar los casos notificados de explosiones en quimiqueros y petroleros para productos, había invitado al IIWG a que presentara un informe provisional al STW 37, en relación con los puntos pertinentes sobre el análisis de siniestros que figuran con carácter permanente en su programa de trabajo.

10.2 El Subcomité recordó además que el STW 37 tomó nota de la información proporcionada por la ICS (STW 37/11) según la cual el IIWG, tras examinar los siniestros sobre los cuales se habían proporcionado datos, había acordado que, dada la complejidad de los mismos y el tiempo necesario para ultimar las investigaciones, resultaba prematuro formular recomendaciones de carácter provisional para los subcomités pertinentes.

10.3 El Subcomité tomó nota de que:

- .1 el MSC 81, tras examinar el informe pertinente del IIWG (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), había acordado remitir ambos documentos al STW 38 para su examen; y
- .2 el MSC 82 había pedido al STW 38 que examinara los requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE) a la gente de mar en relación con el punto del orden del día '**Examen general del Convenio y del Código de Formación**'.

10.4 La ICS informó al Subcomité de que el análisis de los sucesos investigados había puesto de manifiesto que:

- .1 la mayoría de sucesos estaban relacionados con buques de menos de 20 000 toneladas de peso muerto y se producían en el mar;
- .2 en la mayoría de casos, cuando se produjeron los sucesos, se estaban llevando a cabo a bordo del buque operaciones de limpieza, ventilación o desgasificación de los tanques;
- .3 el personal estaba directamente involucrado en muchos de los sucesos;
- .4 en un número significativo de sucesos se observó la omisión del seguimiento de los procedimientos establecidos;
- .5 en algunos casos aparentemente no se había evaluado o supervisado la atmósfera de los tanques;
- .6 en la mayoría de casos se produjo la ignición dentro de un tanque;

- .7 ninguno de los sucesos tuvo lugar durante la utilización o aplicación de gas inerte; y
- .8 la mayoría de los sucesos estaban relacionados con carga, sujetas al Anexo II del MARPOL.

10.5 Además, las conclusiones del IIWG se recogen en el párrafo 6 del documento MSC 81/8/11.

10.6 El IIWG, basándose en las conclusiones alcanzadas:

- .1 determinó que la publicación de la ICS *Safety in Chemical Tankers* debía actualizarse para promover las mejores directrices y prácticas del sector;
- .2 constituyó un grupo de tareas sobre el factor humano a fin de incrementar los esfuerzos para determinar y abordar los elementos que influyen en el cumplimiento de los procedimientos a bordo de los buques tanque, y también consideró la posibilidad de constituir un grupo que se encargue de examinar las prácticas operacionales relacionadas con la carga a fin de cumplir los requisitos de los expedidores; y
- .3 recomendó que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano tomase nota de los resultados con respecto a la inobservancia de los procedimientos establecidos, y que el Comité tome nota de la complejidad inherente a los procedimientos operacionales a bordo de los quimiqueros y refrende los esfuerzos del sector para constituir un grupo de tareas sobre el factor humano, a fin de determinar y abordar los elementos que influyen en el cumplimiento de los procedimientos a bordo de los buques tanque.

10.7 La ICS también informó verbalmente de que:

- .1 los Subcomités FP, DE y BLG estaban considerando la necesidad de instalar sistemas de gas inerte a bordo de los petroleros nuevos de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas y de los quimiqueros nuevos;
- .2 las organizaciones del sector habían constituido un grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG); y
- .3 el HFTG había recomendado que se revisaran los requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE).

10.8 La Secretaría informó al Subcomité de que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, convocado en el MSC 82, también había examinado el informe del IIWG y concluido que:

- .1 resultaba difícil efectuar un análisis concluyente a partir de los informes de siniestros existentes debido a que durante las investigaciones no se había tenido en cuenta suficientemente el factor humano, es decir, que los investigadores no habían hecho las preguntas pertinentes para determinar si el factor humano había contribuido al siniestro;

- .2 el examen realizado por el sector de sus procedimientos y directrices era un paso muy positivo hacia la resolución de esta cuestión;
- .3 era necesario examinar y armonizar los requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE); y
- .4 los Estados Miembros deberían proporcionar rápidamente los informes sobre investigaciones de siniestros al Subcomité FSI, a fin de lograr que se realicen análisis constantes y coherentes para garantizar que este tipo de accidentes y sucesos no vuelvan a ocurrir.

10.9 Tras un intercambio de opiniones, el Subcomité expresó su conformidad con las conclusiones del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

Informe sobre análisis de siniestros

10.10 Por último, el Subcomité señaló que el Subcomité FSI no había remitido ningún análisis de siniestros para su examen.

Declaraciones de Antigua y Barbuda e Italia

10.11 Antigua y Barbuda hizo una declaración sobre el reciente abordaje entre el buque **Susan Borchard** y el hidroala de pasaje **Segesta Jet**, que había tenido lugar la noche del 15 de enero de 2007 en la entrada al puerto de Messina en el Estrecho de Messina, según figura en el anexo 9. Italia respondió a esta declaración como se expone en el anexo 10.

10.12 En este contexto, el Presidente expresó el profundo pesar del Subcomité por las vidas perdidas, agradeció la información e instó a los países afectados a que siguieran colaborando durante la investigación y a que presentaran las enseñanzas extraídas del siniestro al Comité y a los Subcomités pertinentes.

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

11.1 El Subcomité recordó que:

- .1 el STW 36, atendiendo a las instrucciones del MSC 78, había estudiado si era necesario revisar los requisitos del capítulo VI del Convenio de Formación y, tras considerar que se trataba de una cuestión compleja que requería un examen más a fondo, decidió pedir al MSC 80 más tiempo para formular las recomendaciones oportunas, y en ese contexto había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales a que presentaran observaciones y propuestas al STW 37;

- .2 el MSC 80 había examinado un propuesta de Noruega (MSC 80/21/3) para realizar el examen sistemático de todos los requisitos de demostración de la competencia recogidos en el capítulo VI del Código de Formación y había tomado nota de que el STW 36 había invitado a que se presentaran observaciones y propuestas para realizar un examen más a fondo en el STW 37. Tras un extenso debate, el MSC 80 había pedido al STW 37 que examinara si era necesario revisar los requisitos recogidos en el capítulo VI del Código de Formación y le asesorara al respecto en el MSC 81; y
- .3 el MSC 81 refrendó la decisión del STW 37 de que era necesario determinar en primer lugar los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo, y añadió un nuevo punto a su programa de trabajo y al orden del día del STW 38 titulado "Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo".

11.2 La República Islámica del Irán (STW 38/11) informó al Subcomité de que la gente de mar empleada a bordo de los buques recibe formación periódicamente y está en condiciones de demostrar su competencia en distintas situaciones de seguridad y emergencia durante la formación práctica a bordo o durante los ejercicios. Sin embargo, existen límites en cuanto al alcance con que esto puede hacerse de manera segura y realista sin poner en peligro la seguridad de los tripulantes y del propio buque. Tras un exhaustivo análisis de los cuadros A-VI/1 a A-VI/5, Irán ha definido los aspectos respecto de los cuales no se puede impartir formación de forma segura y eficaz a bordo de los buques.

11.3 Tras examinar brevemente la propuesta de la República Islámica del Irán, el Subcomité acordó que debería incluirse en el examen general del Convenio y del Código de Formación, y que durante el mismo podrían determinarse los aspectos en cuestión. El Subcomité dio las oportunas instrucciones al Grupo de redacción, constituido para preparar una lista refundida de los aspectos del Convenio y del Código de Formación que era necesario examinar.

11.4 En vista de lo antedicho, el Subcomité decidió que no era necesario adoptar ninguna otra medida con respecto a este punto del orden del día, el cual debía suprimirse del programa de trabajo del Subcomité, a reserva de que el Comité refrende esta decisión (véase el punto 14 del orden del día).

12 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN

12.1 El Subcomité recordó que el STW 37 había considerado la necesidad de realizar un examen general del Convenio y del Código de Formación y había invitado al Comité a añadir un nuevo punto al programa de trabajo y el orden del día del STW 38 con el título "Examen general del Convenio y del Código de Formación", fijando de plazo para su ultimación hasta el 2008, y también a dar instrucciones al Subcomité para que, como primera medida, precisara pormenorizadamente las cuestiones que debían examinarse y asesorarse al Comité en consecuencia antes de emprender la labor propiamente dicha.

12.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había refrendado la propuesta del STW 37 y encargado al Subcomité que definiera primero las cuestiones que habían de examinarse y asesorara al Comité en consecuencia antes de comenzar la labor propiamente dicha, a fin de que éste refrende el alcance del examen de dichos instrumentos, y, en segundo lugar, que llevara a cabo el examen autorizado de manera sistemática y organizada. El MSC 81 también había

acordado que el examen propuesto del Convenio y del Código de Formación no debería retrasar de ningún modo la labor ya establecida del programa de trabajo del Subcomité. Además, el MSC 81 también había convenido en que se deberían examinar las siguientes cuestiones dentro de este punto del orden del día, a saber:

- .1 formación y familiarización con los SIVCE;
- .2 normas de formación y competencia para los buques dedicados al transporte de GNL; y
- .3 introducción de límites de alcohol obligatorios durante la guardia y otras funciones a bordo.

12.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 82:

- .1 remitió el documento MSC 82/10/4 (Singapur) al Subcomité STW para que lo considerara detenidamente en relación con el punto del orden del día correspondiente;
- .2 encargó al STW 38 que examinara los requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE) para la gente de mar;
- .3 acordó que los sistemas automatizados de los buques deberían ser fáciles de utilizar y que debería instruirse a los operadores de manera adecuada en la utilización de sus sistemas. Por consiguiente, era necesario que esta cuestión se abordara durante la formación básica de la gente de mar en materia de educación y familiarización; y
- .4 señaló que las recomendaciones en materia de formación formuladas en las directrices de gestión de la eficacia, tales como los sistemas integrados de navegación, los sistemas integrados de puente y la gestión de los recursos del puente y de la cámara de máquinas, deberían incluirse en el Convenio de Formación con objeto de que la gente de mar conozca las limitaciones y deficiencias de los sistemas automatizados, y encargó al STW 38 que examinara esta cuestión al tratar el punto del orden del día "Examen general del Convenio y del Código de Formación".

12.4 En vista del gran número de propuestas recibidas en relación con este punto del orden del día y a fin de facilitar las deliberaciones, el Subcomité decidió que los documentos sólo se presentaran brevemente, tras lo cual se utilizaría el documento STW 38/WP.2 preparado por el Presidente en colaboración con la Secretaría y en consulta con los autores correspondientes, el cual contenía, siguiendo el orden del Convenio, todas las propuestas como base para las deliberaciones siguientes:

Presentación breve de las propuestas

12.5 La India (STW 38/12/1), China (STW 38/12/2), Australia (STW 38/12/10), InterManager (STW 38/12/11) y la ISF (STW 38/12/12) apoyaron el examen general propuesto del Convenio y del Código de Formación, e indicaron que habían identificado aspectos de ambos instrumentos que era preciso examinar.

12.6 La CIOSL (STW 38/12/3) declaró que el examen del Convenio:

- .1 no debería cambiar su estructura;
- .2 no debería cambiar los objetivos de la revisión de 1995;
- .3 debería limitarse a abordar las anomalías y deficiencias detectadas en el Convenio; y
- .4 no debería resolver el problema de la escasez de gente de mar mediante la introducción de medidas más flexibles que den prioridad a la cantidad con respecto a la calidad.

12.7 Alemania y otros (STW 38/12/4), aun cuando apoyaban el examen general del Convenio y del Código de Formación, opinaron que los artículos del Convenio deberían excluirse del alcance del examen, a menos que hubiera una necesidad imperativa de hacerlo, e indicaron que habían determinado diversas cuestiones cuyo examen debería considerarse.

12.8 La IFSMA (STW 38/12/6 y STW 38/12/7) planteó que:

- .1 era necesario aclarar cuál sería el tiempo mínimo que podía constituir un periodo de descanso; y
- .2 no debería tenerse en cuenta al capitán oficial de guardia cuando se decide la composición de la guardia de navegación.

12.9 Los Estados Unidos (STW 38/12/8), si bien apoyaban el examen general del Convenio y del Código de Formación, propusieron observar un sencillo proceso para elaborar los principios rectores e identificar los parámetros que sirvan de orientación para el examen. Los principios rectores que había que observar se habían determinado durante las deliberaciones del STW 37 y el MSC 81. Algunos de los parámetros identificados por dichos órganos eran las incoherencias, interpretaciones, cuestiones del MSC, circulares y los avances tecnológicos.

12.10 Estonia y otros (STW 38/12/9) propusieron introducir un límite de alcohol obligatorio, incluidas las medidas conexas, y mejorar el intercambio de información en el ámbito internacional sobre sucesos relacionados con el consumo de alcohol a bordo de los buques de navegación marítima.

12.11 El CLIA (STW 38/12/13) apoyó la decisión de realizar un examen general del Convenio y del Código de Formación, determinó que la proliferación de prescripciones sobre la formación, los ejercicios y las prácticas que se exigen a la gente de mar constituye un motivo de preocupación y propuso que se realizara un examen de estas prescripciones de un modo general y basándose en los riesgos, y que se coordinara la elaboración de las prescripciones nuevas a través del Subcomité STW.

12.12 Singapur (MSC 82/10/4), basándose en el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, presentado al FSI 14, propuso incluir los elementos clave de la gestión de los recursos del puente (GRP) como prescripción obligatoria de formación para los capitanes y oficiales de puente.

Examen detallado de las propuestas

CONVENIO DE FORMACIÓN

GENERALIDADES

12.13 A juicio de la CIOSL (STW 38/12/3) el examen del Convenio no debería tener por objeto cambiar su estructura ni dar lugar a una reducción del nivel de las normas de competencia. Si bien se reconoce que sería útil armonizar las enmiendas, resoluciones y circulares recientes con respecto al Convenio y que se deberían tener en cuenta las nuevas técnicas, dicho examen no debería oponerse a los objetivos de la revisión de 1995. Además, es fundamental que cualquier medida adoptada mejore estas normas y se limite a abordar las anomalías y deficiencias detectadas en el Convenio. No debería resolverse el problema de la escasez de la gente de mar titulada mediante la introducción de medidas más flexibles que den prioridad a la cantidad con respecto a la calidad.

12.14 Alemania y otros (STW 38/12/4) consideraron el examen una buena oportunidad para volver a abordar cualquier incoherencia interna, clarificar posibles problemas de interpretación y actualizar las competencias de la gente de mar, adaptándolas a las exigencias de las tecnologías modernas y a las necesidades del sector del transporte marítimo. Coincidieron con la lista de cuestiones que se han de examinar, definidas por el STW 37, y acordaron que las prescripciones existentes al respecto deberían examinarse para garantizar unas comunicaciones eficaces a bordo de todos los buques por lo que respecta a la seguridad y, en especial, a bordo de los buques de pasaje y de los buques de pasaje de transbordo rodado, así como entre el buque y las autoridades en tierra.

12.15 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) declararon que los principios rectores del examen general del Convenio y del Código de Formación se habían identificado durante las deliberaciones del STW 37 y del MSC 81, y que se trataba por tanto de "Perfeccionar el Convenio y el Código e incluir nuevas tecnologías y formación en apoyo de las cuestiones nuevas identificadas por otros instrumentos". En apoyo de estos principios rectores, los Estados Unidos habían identificado los parámetros para determinar el alcance del examen y abarcar las distintas cuestiones. Estos parámetros tienen su origen en las deliberaciones preliminares que llevaron a la decisión de realizar el examen general y, aunque no son exhaustivos, proporcionan un punto de partida lógico para abordar las cuestiones que han de considerarse durante el examen, y darán lugar, a su vez, a otras enmiendas. Se hizo observar que estas enmiendas no deberían producir nuevas incoherencias y que era necesario elaborar criterios sobre cómo revisar el Convenio cuando se producen avances tecnológicos, de modo que siga siendo un instrumento flexible.

12.16 Australia (STW 38/12/10) declaró que existía una serie de disposiciones transitorias en el Convenio y el Código de Formación, que en su día habían facilitado la entrada en vigor y que ahora debían suprimirse.

12.17 InterManager (STW 38/12/11) informó al Subcomité de que la experiencia adquirida desde 1997 indicaba que el periodo de embarco que se exigía a los oficiales subalternos antes de ascender de rango no era suficiente para alcanzar la competencia de nivel profesional y, por tanto, debería incrementarse. No obstante, en un momento en que la industria se expande y hace frente a una escasez de oficiales titulados, la presión para reducir el periodo de embarco, y no aumentarlo, es evidente. Una manera de compensar este vacío sería aumentando el número de oficiales que reciban formación. Si con carácter general se exigiera que a bordo de todos los

buques dedicados al comercio internacional hubiese dos o más alumnos, se sentarían las bases para subsanar el problema de la falta de experiencia de los oficiales subalternos y aumentaría el número de oficiales competentes.

12.18 La ISF (STW 38/12/12) opinó que era importante mantener la flexibilidad que ofrece la versión actual de las normas de formación y titulación en lo que respecta al cumplimiento, y que convendría adoptar un enfoque funcional al llevar a cabo el examen. Por otra parte, el Convenio y el Código de Formación actuales se basan por lo general en cómo operan los buques transoceánicos. Hoy en día, numerosos buques que realizan viajes cortos y que se dedican a actividades relacionadas con el sector mar adentro operan de forma distinta a la de los buques transoceánicos tradicionales, y tales buques reciben apoyo estructural en tierra, en particular para el mantenimiento técnico a bordo. Por consiguiente, al examinar el Convenio de Formación deberían tenerse en cuenta el carácter especial y las características de los buques que realizan viajes cortos y que se dedican a actividades mar adentro. Las normas actuales sobre formación y titulación (capítulo II y III) y guardia (capítulo VIII) del Convenio de Formación se basan en el método tradicional de explotación y administración de los buques. Las innovaciones tecnológicas y la forma de explotar y administrar los buques requieren cierta flexibilidad en lo que respecta al nivel de formación y titulación exigido y a las medidas exigidas para las guardias. Por tanto, los capítulos II, III y VIII deberían examinarse para definir aquellos aspectos en los cuales se podría y convendría introducir cierta flexibilidad. Asimismo, aunque las enmiendas de 1995 habían tenido repercusiones importantes en las normas de formación y competencia de la gente de mar en el ámbito mundial, la ISF sabía de anécdotas que apuntan a que las Administraciones de algunos Estados Partes en el Convenio seguían homologando a institutos que no impartían la debida formación estipulada en el Convenio. Por consiguiente, la ISF instó a todas las Administraciones a que impartieran la formación y expidieran los títulos a la gente de mar de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

12.19 El CLIA (STW 38/12/13) informó que varios Subcomités y/o Comités habían preparado reglas sobre formación y ejercicios específicos sin considerar su efecto general en cuanto a las exigencias en términos de tiempo para la gente de mar ni los efectos conexos por lo que respecta al factor humano. Por consiguiente, CLIA recomienda que el Subcomité considere la posibilidad de examinar todas las prescripciones sobre la formación y los ejercicios y las prácticas a bordo desde un punto de vista general y basado en los riesgos.

12.20 El Japón, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que las cuestiones que merecen revisión deberían simplificarse de conformidad con los parámetros propuestos por los Estados Unidos.

12.21 La ICS estimó que la propuesta de que se lleven alumnos a bordo debería considerarse cuidadosamente, enfocándola a través de orientaciones en lugar de disposiciones obligatorias.

12.22 Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, si bien estaba de acuerdo con los Estados Unidos, opinó que el alcance del examen debería poder ampliarse en caso necesario. También apoyó las opiniones manifestadas por ICS con respecto a la aprobación de las instituciones de formación. Además, no apoyaba la propuesta de InterManager relativa al cambio de las prescripciones sobre el periodo de embarco y la presencia de alumnos a bordo.

12.23 La India, si bien apoyaba la propuesta de InterManager, estimó que la cuestión de la formación de los oficiales se había convertido en un problema debido a la falta de espacios donde impartir la formación a bordo de los buques.

12.24 Panamá, si bien apoyaba la propuesta de los Estados Unidos sobre la introducción de los principios para el examen del Convenio y de Código de Formación, no estuvo de acuerdo con la propuesta de InterManager y declaró que la oferta y demanda de gente de mar constituía una cuestión compleja, por lo que era difícil hallar una solución sencilla basada únicamente en la prescripción de llevar más alumnos a bordo.

12.25 Malta destacó las inquietudes en cuanto a los problemas relacionados con las prescripciones actuales sobre el periodo de embarco, y apoyó la propuesta de InterManager. Nueva Zelandia compartió esta opinión.

12.26 Liberia opinó que el examen propuesto debería tener una duración definida, abordar las incoherencias y mejorar el texto existente.

12.27 El Presidente señaló al Subcomité que el objetivo de la primera ronda de deliberaciones era identificar cuestiones de interés común e inquietudes, así como alcanzar un acuerdo con objeto de establecer los principios y la estructura del examen. Una vez que se hubiera llegado al pertinente acuerdo, y el Subcomité hubiera elaborado la lista de cuestiones que habrían de abordarse, sólo se preveía que el grupo de redacción propuesto hiciera las pertinentes enmiendas de redacción con miras a incluirlas en el informe para el Comité.

12.28 Por consiguiente, invitó al Subcomité a que adoptara una decisión sobre los principios del examen que había presentado verbalmente.

12.29 Tras un exhaustivo debate, el Subcomité acordó que el examen sólo debería observar los principios siguientes:

- .1 mantener la estructura y los objetivos de la revisión de 1995;
- .2 no reducir el nivel de las normas existentes;
- .3 no enmendar los artículos del Convenio;
- .4 resolver los problemas que planteen las incoherencias, interpretaciones, instrucciones del MSC, aclaraciones ya publicadas, prescripciones obsoletas y los avances tecnológicos;
- .5 abordar las necesidades de una comunicación eficaz;
- .6 prever flexibilidad en lo que respecta al cumplimiento y al nivel exigido de formación y titulación y la organización de las guardias, como resultado de las innovaciones tecnológicas; y
- .7 abordar la naturaleza y las características del transporte marítimo de corta distancia y del sector de las actividades mar adentro; y
- .8 abordar los aspectos de protección

12.30 Al considerar la necesidad de examinar todas las prescripciones sobre la formación y los ejercicios a bordo de otros instrumentos de la OMI, desde un punto de vista general y basándose en los riesgos, el Subcomité acordó que esta era una cuestión que merecía examinarse, aunque no entraba en el examen del Convenio de Formación. Por consiguiente, el Subcomité recomendó al CLIA que junto con un Estado Miembro propusiera al Comité esta cuestión como un nuevo punto del programa de trabajo para su aprobación.

CAPÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Regla I/1

12.31 La India (STW 38/12/1), la CIOSL (STW 38/12/3), Alemania y otros países (STW 38/12/4) e InterManager (STW 38/12/11) propusieron incluir las siguientes definiciones en el Convenio:

- .1 marinero de primera (puente) y (máquinas);
- .2 oficial de carga;
- .3 tripulación;
- .4 oficial electricista;
- .5 buque de pasaje (según la definición que figura en el Convenio SOLAS, 1974);
- .6 representante de la seguridad del buque;
- .7 potencia propulsora del buque;
- .8 oficial electrónico; y
- .9 certificado de competencia.

12.32 Australia (STW 38/12/10) propuso revisar la definición de "potencia propulsora" de modo que refleje la máxima potencia continua consignada por el fabricante que en su conjunto tienen todas las máquinas propulsoras principales del buque.

12.33 Tras un análisis pormenorizado, el Subcomité acordó que durante el proceso de examen en virtud del principio .4 del párrafo 12.29 *supra*, convendría tener en cuenta las siguientes nuevas definiciones:

- .1 marinero de primera (puente) y (máquinas);
- .2 oficial de carga;
- .3 tripulación;
- .4 oficial electricista;
- .5 buque de pasaje (según la definición que figura en el Convenio SOLAS, 1974);

- .6 representante de la seguridad del buque;
- .7 potencia propulsora del buque;
- .8 oficial electrónico; y
- .9 certificado de competencia.

Asimismo, el Subcomité reconoció la necesidad de incluir otras definiciones que podrían plantearse durante el examen.

Regla I/2

12.34 La India (STW 38/12/1) propuso que, para evitar negligencias, los Estados de abanderamiento deberán ser los responsables de la expedición de refrendos. No obstante, si hay agentes autorizados, deberán notificarse a todos los Estados Miembros. Además, si el refrendo del reconocimiento de un certificado de competencia se delega en una autoridad que no sea la autoridad expedidora, la verificación del certificado antes de su refrendo deberá ser obligatoria.

12.35 Alemania y otros (STW 38/12/4), con el apoyo de InterManager (STW 38/12/11), propusieron que, a la vista de la proliferación de prácticas fraudulentas relacionadas con los certificados de competencia, es esencial que mejoren las medidas destinadas a prevenirlas y así luchar contra los procedimientos ilícitos y el fraude. Estos objetivos podrían alcanzarse incluyendo en el Convenio y en el Código una disposición a los efectos de exigir que los certificados de competencia únicamente puedan expedirlos las Administraciones. Las Administraciones que los expidan deberán asegurarse de que sólo se hace tras haber verificado la autenticidad y validez de las pruebas documentales. A estos efectos, también debería examinarse la inclusión de una definición de "certificado de competencia", a fin de distinguir tales certificados de los que se expiden en virtud de las disposiciones del capítulo VI con respecto a diversas disciplinas profesionales. Asimismo, la Administración que reconozca un título en virtud de la regla I/10, deberá verificarlo antes de expedir un refrendo que atestigüe su reconocimiento.

12.36 Tras un debate a fondo, el Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla, a fin de evitar el uso de certificados fraudulentos, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/3

12.37 La India (STW 38/12/1) señaló que cada Parte debería definir los límites de su zona próxima a la costa y transmitir esa información al Secretario General para que la distribuya a todas las Partes en el Convenio de Formación. Dichos límites se refrendarán en el certificado de competencia. Las Partes en el Convenio de Formación podrían llegar a acuerdos multilaterales para aceptar los límites regionales establecidos para los viajes próximos a la costa o los certificados de competencia expedidos por otras Partes para prestar servicio en buques que enarbolan su pabellón.

12.38 Alemania y otros (STW 38/12/4) opinaron que las actuales discrepancias en la definición de viajes próximos a la costa pueden generar competencia desleal entre operadores, así como problemas en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto. Por tanto, sería necesario aclarar la situación a fin de garantizar, en especial, que ciertas Administraciones no

ajusten los límites de la navegación costera para obtener ventajas comerciales desleales. Por tanto, debería considerarse la introducción de una definición explícita de "viajes próximos a la costa" y de principios comunes mediante los cuales se rijan estos viajes, tomando en consideración otras partes relevantes del Convenio, mientras que la sección B-I/3 podría transferirse a la parte obligatoria del Código

12.39 A este respecto, el Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla a fin de incluir una definición de viajes próximos a la costa y los principios que rigen estos viajes, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/6

12.40 La ISF (STW 38/12/12) propuso examinar la regla I/6 sobre la homologación de instituciones de formación y de los cursos que imparten.

12.41 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla a fin de garantizar que las Administraciones mantengan un registro de las bases de datos de formación, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/7

12.42 La India (STW 38/12/1) propuso que las reglas nuevas o enmendadas estén respaldadas por prescripciones del sistema de normas de calidad, en virtud de la regla I/8, y que posteriormente los Estados Miembros las pongan en conocimiento de la OMI mediante informes periódicos.

12.43 Alemania y otros países (STW 38/12/4) propusieron enmendar la regla I/7 y las correspondientes secciones del Código para estipular claramente que las enmiendas al Convenio y al Código de Formación no están sujetas a las disposiciones de dicha regla. No obstante, la implantación de las enmiendas a estos instrumentos debería examinarse en el ámbito de la regla I/8 (Normas de calidad).

12.44 La ISF (STW 38/12/12) propuso revisar la regla I/7.

12.45 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla a fin de incorporar la decisión del Comité relativa a las reglas nuevas o enmendadas, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/8

12.46 La India (STW 38/12/1) propuso incluir prescripciones nuevas mediante las cuales las reglas nuevas o enmendadas se encuadren en el sistema de normas de calidad.

12.47 Alemania y otros (STW 38/12/4) opinaron que, sin duda alguna, la competencia de la gente de mar era un factor crucial para la salvaguardia de la seguridad y la protección en el mar y la preservación del medio marino. Teniendo presente que se considera que los errores humanos son un factor contribuyente en numerosos accidentes marítimos, es necesario garantizar que las disposiciones se implanten eficazmente y que las Partes den cumplimiento a los requisitos pertinentes del Convenio y del Código y hagan que se cumplan, según corresponda. Por tanto, es esencial contar con un mecanismo específico para supervisar la aplicación eficaz de estos requisitos. Asimismo, es de suma importancia en este ámbito habilitar un procedimiento para

garantizar que se hace un seguimiento adecuado de los países incluidos en la "Lista blanca" que dan cumplimiento a las disposiciones. Esto podría alcanzarse imprimiendo mayor rigor al procedimiento de evaluación independiente contemplado en la regla I/8, así como a las disposiciones pertinentes de la regla I/7 de la sección A-I/7;

12.48 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) recordaron que el STW 36 había acordado que todo cambio en las actividades de formación, evaluación de competencia, titulación, refrendo y validación a raíz de una enmienda al Convenio, sería objeto de la evaluación prescrita en la regla I/8. Por ello, es necesario contar con un mandato claro para garantizar que las Partes implantan las reglas nuevas o enmendadas que hayan entrado en vigor en la fecha de la última evaluación independiente, o posteriormente. También es necesario que el evaluador independiente verifique el sistema remitiéndose a los requisitos del Convenio de Formación y no a los sistemas ordinarios de normas de calidad que utilizan otras organizaciones del sector.

12.49 Australia (STW 38/12/10) propuso que se examinara la conveniencia de ampliar los requisitos para la presentación de informes quinquenales por las Partes Contratantes del Convenio. Sería deseable que se presentaran informes, no sólo sobre las auditorías y los sistemas de control de calidad, sino también sobre las modificaciones que se efectúen en las reglas y prescripciones durante dicho periodo.

12.50 La ISF (STW 38/12/12) propuso revisar la regla I/8 (Normas de calidad).

12.51 El Subcomité acordó que era necesario incluir esta regla en el examen, a fin de abordar lo siguiente:

- .1 los cambios en las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación y revalidación resultantes de una enmienda al Convenio que sean objeto de la evaluación independiente prescrita en dicha regla;
- .2 un mecanismo específico para vigilar la aplicación eficaz de las prescripciones del Convenio;
- .3 un mandato para garantizar que las Partes implantan las reglas nuevas o enmendadas que han entrado en vigor en la fecha de última evaluación independiente o con posterioridad a ésta; y
- .4 la evaluación independiente debe efectuarse con arreglo a las prescripciones del Convenio, y no utilizando normas de calidad aplicadas en otras organizaciones del sector,

de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/9

12.52 La India (STW 38/12/1) propuso incluir en esta regla normas médicas básicas para garantizar el buen estado físico de la gente de mar que puedan desempeñar sus obligaciones y las responsabilidades conexas a bordo de los buques.

12.53 Alemania y otros (STW 38/12/4), con el apoyo de InterManager (STW 38/12/11), propusieron enmendar la regla I/9 y las secciones conexas del Código de Formación a fin de exigir a las Partes en el Convenio de Formación que mantengan también un registro de los títulos

expedidos a los marineros. La aptitud física general de la gente de mar es esencial para que desarrollen de forma sostenida sus cometidos y, por lo tanto, crucial para garantizar la seguridad en el mar y la protección del medio marino. Las actuales discrepancias en la normativa sobre la aptitud física, resultantes de la ausencia de disposiciones comunes obligatorias sobre el particular, pueden ser perjudiciales en este contexto y al mismo tiempo dificultan el reconocimiento de los títulos. Así pues, sería importante examinar, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 9 de la Conferencia sobre el Convenio de Formación, la conveniencia de elaborar normas internacionales de aptitud física para la gente de mar, acordes con las responsabilidades a bordo, así como la inclusión de una norma sobre un certificado médico común. Esta labor habría de llevarse a cabo en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Mundial de la Salud, la Asociación Internacional de Medicina Marítima, y además organismos pertinentes.

12.54 La ISF (STW 38/12/12) propuso que se revisara la regla I/9.

12.55 Tras tomar nota de la resolución de la OIT relativa a normas médicas comunes, adoptadas en la Conferencia de la OIT sobre el trabajo marítimo, el Subcomité mostró su conformidad con la necesidad de examinar esta regla, con miras a elaborar normas internacionales de aptitud física para la gente de mar y un modelo normalizado de certificado de aptitud física en colaboración con la OIT, la OMS y la Asociación Internacional de Medicina Marítima, de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/10

12.56 Alemania y otros (STW 38/12/4) propusieron enmendar la regla I/10 y las secciones conexas del Código a fin de permitir la expedición a los oficiales de radiocomunicaciones de una "prueba de que se ha presentado la solicitud para la expedición de un refrendo".

12.57 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) señalaron que era necesario aclarar el nivel de "medidas necesarias" que una Administración debe adoptar para refrendar los títulos de otra Administración y asegurarse de que se observan las disposiciones del Convenio.

12.58 La ISF (STW 38/12/12) propuso revisar dicha regla.

12.59 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla, a fin de permitir la expedición a los oficiales de radiocomunicaciones de "pruebas de que se ha presentado la solicitud para la expedición de un refrendo" y aclarar el nivel de las "medidas necesarias" que una Administración debe adoptar para refrendar los certificados de otra Administración, de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/11

12.60 La India (STW 38/12/1) señaló que, a raíz del examen, habrá que introducir una enmienda conexas para cambiar la fecha existente de 1 de febrero de 2002 por la fecha de entrada en vigor de la nueva regla, o cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor, y decidir si los marineros también necesitan revalidar sus títulos.

12.61 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) opinaron que existe un conflicto entre, por una parte, las prescripciones relativas a la demostración de haber alcanzado, o conservado, la suficiencia requerida en la formación básica sobre aspectos de seguridad (en los últimos cinco años) y, por otra, las prescripciones sobre revalidación de la regla I/11 (Cuadro B-I/11). Además, sería

necesario aclarar qué pruebas se exigen de haber alcanzado, o conservado, la suficiencia requerida en la formación básica sobre aspectos de seguridad.

12.62 InterManager (STW 38/12/11) opinó que, aunque es normal que los certificados de competencia se revaliden a intervalos de cinco años, el proceso de revalidación que siguen los Estados de abanderamiento no es habitual. Dado que el objeto de la revalidación es garantizar que se sigue manteniendo la competencia, sería necesario llegar a algún acuerdo sobre la modalidad de la formación de perfeccionamiento o repaso. Además, en este proceso debería abordarse la competencia en ingeniería eléctrica y electrónica para integrar los avances tecnológicos modernos.

12.63 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla, a fin de ocuparse de lo siguiente:

- .1 enmendar las disposiciones transitorias relacionadas con la fecha de entrada en vigor de las nuevas prescripciones;
- .2 resolver toda incoherencia y/o discrepancia entre estas disposiciones, el capítulo VI y las partes conexas del Código;
- .3 aclarar qué pruebas se exigen de haber alcanzado, o conservado de forma continua, la aptitud requerida en formación básica sobre seguridad;
- .4 disponer lo necesario para conservar, actualizar y perfeccionar esa aptitud;

de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/12

12.64 La India (STW 38/12/1) propuso incluir en esta regla disposiciones relativas a métodos nuevos e innovadores de formación, en particular sobre el uso de simuladores para la evaluación, la enseñanza a distancia y por medios electrónicos.

12.65 El Subcomité acordó que es necesario revisar esta regla a fin de incluir disposiciones sobre métodos nuevos e innovadores de formación, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/14

12.66 Alemania y otros (STW 38/12/4) opinaron que, habida cuenta la amplia gama de disciplinas profesionales y los conocimientos prácticos conexos exigidos, así como la sofisticación y rápida evolución del equipo marino, la formación continua de la gente de mar en todas las disciplinas profesionales es de importancia crucial a fin de mantener una competencia y un rendimiento adecuados. A la vista de las recientes circulares STW y MSC sobre la mejora de la eficacia de los recursos por lo que respecta a la familiarización, tanto a bordo como en tierra, es necesario definir las responsabilidades de las compañías navieras a este respecto. La responsabilidad de las compañías ha de abarcar, tanto la familiarización como la formación continua en todas las facetas profesionales, que comprenden actividades en tierra y a bordo. Se debe hacer referencia específica, en este ámbito, a la posibilidad de utilizar metodologías formativas innovadoras, especialmente con respecto a la formación teórica, mediante métodos de educación a distancia (tales como la enseñanza mediante métodos electrónicos, la enseñanza a

través de Internet, la formación basada en ordenadores, cursos por correspondencia). A las compañías les corresponde también la responsabilidad civil de que toda la gente de mar a bordo de un buque esté debidamente cualificada. Estas responsabilidades se pueden definir tomando debidamente en consideración las prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), así como la resolución 8 de la Conferencia sobre el Convenio de Formación, e implantarse como parte del sistema de gestión de la seguridad (SGS), de conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS).

12.67 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla a fin de definir las responsabilidades de las compañías respecto de la formación continua para la familiarización con todos los aspectos profesionales, tanto a bordo como en tierra, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla I/15

12.68 La India (STW 38/12/1) propuso que se volviera a redactar la regla cuando concluya el proceso de examen para reflejar en ella las nuevas disposiciones.

12.69 China (STW 38/12/2) propuso que se suprimiera la regla en su totalidad ya que había dejado de ser válida.

12.70 El Subcomité acordó que sólo se podrá adoptar una decisión con respecto a esta regla una vez que se haya ultimado el proceso de examen.

CAPÍTULO II - EL CAPITÁN Y LA SECCIÓN DE PUENTE

Generalidades

12.71 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) opinaron que es necesario que haya coherencia en los referendos correspondientes al equipo técnico (APRA por oposición a SMSSM - regla IV/2). Según el cuadro A-II/1, el hecho de no haber recibido formación sobre el uso de la APRA debe consignarse como una limitación en el referendo (no todos los buques han de llevar una APRA); no obstante, se requiere el referendo del SMSSM si el interesado cumple los requisitos.

12.72 El MSC 82 (STW 38/2/Add.1) examinó la información facilitada por el Reino Unido (MSC 82/15/2) y tomó nota de que, si bien predominaban los sistemas automatizados integrados, que verdaderamente son útiles, las características que se habían observado repetidamente en los accidentes y sucesos marítimos indicaban que la gente de mar no siempre era consciente de las deficiencias y limitaciones relacionadas con dichos sistemas, y acordó que los sistemas automatizados de los buques deberían ser fáciles de utilizar y que debería instruirse a los operadores de manera adecuada en la utilización de esos sistemas. Por consiguiente, era necesario que esta cuestión se abordara durante la formación básica y la familiarización de la gente de mar. El MSC 82 examinó también la información presentada por el Reino Unido (MSC 82/15/3) y señaló que las recomendaciones en materia de formación formuladas en las directrices sobre gestión de la eficacia, tales como los sistemas integrados de navegación, los sistemas integrados de puente y la gestión de los recursos del puente y de la cámara de máquinas, deberían incluirse en el Convenio de Formación con objeto de que la gente de mar conozca las limitaciones y deficiencias de los sistemas automatizados.

12.73 La ISF (STW 38/12/12) propuso examinar los requisitos de los capítulos II y III para tener en cuenta los cambios recientes o futuros en el equipo, la tecnología, la terminología y la gestión, tales como:

- .1 la utilización de los SIA; y
- .2 el equipo del agua de lastre,

teniendo en cuenta cualquier norma del Convenio de la OIT sobre el Certificado de mariner preferente (Convenio N° 74) que no se aborde en las Enmiendas de 1995 (para las cuales se tuvieron en cuenta las orientaciones del Comité mixto OMI/OIT sobre formación). Además, señaló que era necesario hacer hincapié en algunos aspectos, como por ejemplo, la sensibilización ambiental, y en particular, la utilización de separadores de agua e hidrocarburos.

12.74 El Subcomité acordó que es necesario:

- .1 normalizar la información que se presenta con respecto a los refrendos sobre limitaciones de equipo técnico;
- .2 examinar las instrucciones del MSC 82 para que se facilite la familiarización que permita entender las limitaciones de los sistemas automáticos, y la inclusión en el Convenio de recomendaciones sobre formación de acuerdo con las directrices sobre gestión de la eficacia;
- .3 examinar las prescripciones de estos capítulos, a fin de reflejar cambios recientes en el equipo, la tecnología y la terminología; y
- .4 hacer hincapié en la sensibilización ambiental y en particular, la utilización de separadores de agua e hidrocarburos,

de conformidad con los principios 4 y .6 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla II/1

12.75 La India (STW 38/12/1) invitó al Subcomité a:

- tomar una decisión sobre las prescripciones relativas al periodo de embarco y, en particular, determinar si es suficiente un año;
- armonizar la regla con otras en las que se cuenta por meses en lugar de años; y
- incluir formación sobre el empleo de SIVCE, SIA y la formación con simuladores para las reglas de rumbo y gobierno, en particular el sistema de balizamiento que figura en el cuadro A-II/1.

12.76 El Subcomité convino en que no era necesario revisar los requisitos relativos a los periodos de embarco.

12.77 El Subcomité observó que el Comité le había encargado que examinara la posibilidad de exigir formación y familiarización con los SIVCE, a pesar de que sólo se prescribe que los lleven las naves de gran velocidad, y acordó que es necesario revisar esta regla a fin de incluir orientaciones acordes con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*. Además, el Subcomité acordó que convenía armonizarla con otras reglas, utilizando "meses" en lugar de "años".

Regla II/2

12.78 La India (STW 38/12/1) señaló que, en el caso de los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto entre 500 y 3 000, no existen prescripciones relativas al periodo de embarco a nivel operacional, antes de que se obtenga el título a nivel de gestión, por lo que deberían incluirse para armonizar esta regla con la III/2.

12.79 El Subcomité acordó que no era necesario revisar los requisitos de esta regla.

CAPÍTULO III - SECCIÓN DE MÁQUINAS

Generalidades

12.80 El MSC 82 (STW 38/2/Add.1) examinó la información facilitada por el Reino Unido (MSC 82/15/2 y MSC 82/15/3) y tomó las medidas que se indican en el párrafo 12.72.

12.81 La ISF (STW 38/12/12) propuso que se revisaran los requisitos de los capítulos II y III según se indica en el párrafo 12.50.

12.82 La CIOSL (STW 38/12/3) propuso incluir disposiciones relativas al periodo de embarco y competencias para los puestos de Oficial electricista y Oficial electrónico.

12.83 Alemania y otros (STW 38/12/4), con el apoyo de InterManager (STW 38/12/11), opinaron que la creciente importancia de la electrónica en el funcionamiento de los buques y la rapidez de las innovaciones tecnológicas hacen necesarios unos conocimientos y competencias específicas. A fin de obtener un nivel homogéneo de formación y unos niveles mínimos de competencia en todo el sector, es preciso garantizar que el nivel de competencia necesario se obtiene estableciendo prescripciones específicas de formación y titulación en estas especialidades tan importantes para la sección de máquinas.

12.84 Las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con los párrafos 12.80 y 12.81 *supra* se indican en el párrafo 12.74.

12.85 El Subcomité acordó que era necesario establecer las competencias pertinentes en lo que se refiere al desarrollo tecnológico (electrotecnia y electrónica) en las operaciones de los buques, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

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

12.86 La India (STW 38/12/1) observó que, dado que los buques tanque para el transporte de gas natural licuado (GNL) están propulsados por una turbina de vapor, era preciso introducir en la regla III/1 normas de competencia adicionales relacionadas con las máquinas de vapor, en forma de módulo suplementario, e incluir asimismo en estas reglas requisitos para máquinas de una potencia inferior a 750 kW.

12.87 El Subcomité acordó que, puesto que los buques tanque para el transporte de GNL son propulsados por turbinas de vapor, podrían incluirse en el capítulo V normas adicionales de competencia, de conformidad con el principio .2 del párrafo 12.29 *supra*.

12.88 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) propusieron:

- .1 que los requisitos de educación y formación de la regla III/1 se basen en el cumplimiento de las normas de competencia, como establece la regla II/1; y
- .2 que se examinen y armonicen las disposiciones sobre viajes próximos a la costa de las secciones A-III/1, A-III/2 y A-III/3.

12.89 El Subcomité acordó que es necesario revisar estas reglas para garantizar que:

- .1 los requisitos de educación y formación de la regla III/I se basan en el cumplimiento de las normas de competencia, al igual que en la regla II/I; y
- .2 las disposiciones sobre viajes próximos a la costa de las secciones A-II/I, A-III/2 y A-III/3 están armonizadas,

de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

CAPÍTULO IV - SERVICIO Y PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

12.90 La India (STW 38/12/1) señaló que, en vista de las decisiones tomadas por el STW 37, deberán incluirse como nueva regla IV/3 la familiarización con el equipo del SMSSM y procedimientos operacionales similares a los que figuran en el capítulo VI.

12.91 China (STW 38/12/2) propuso suprimir el párrafo 2 de la regla IV/1, ya que ha dejado de ser válido.

12.92 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla a fin de incluir formación para la familiarización acorde con la circular MSC.1/Circ.1208 y suprimir las disposiciones transitorias desfasadas, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

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

Generalidades

12.93 El MSC 82 (STW 38/2/Add.1), basándose en las conclusiones del informe del Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), encargó al STW 38 que examinara los requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE) a la gente de mar.

12.94 La ISF (STW 38/12/12) opinó que las disposiciones existentes sobre el servicio en buques tanque son apropiadas y que no era necesario añadir subdivisiones.

12.95 La CIOSL (STW 38/12/3) propuso establecer un programa de formación para los buques de posicionamiento dinámico.

12.96 El Subcomité acordó que era necesario examinar los requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE) a la gente de mar, teniendo en cuenta las instrucciones del MSC 82, e introducir normas de formación para el personal de los buques de posicionamiento dinámico, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla V/1 y sección A - V/1

12.97 La India (STW 38/12/1) propuso dividir esta regla en diferentes partes (hidrocarburos, productos químicos, GPL y GNL), a nivel operacional y a nivel de gestión.

12.98 Alemania y otros (STW 38/12/4) propusieron dividir la regla V/1 y las secciones pertinentes del Código en partes distintas, según los diversos tipos de buques tanque, a fin de incluir requisitos mínimos de formación y cualificaciones aplicables al personal, a nivel de gestión, en los petroleros, quimiqueros, buques tanque para transporte de gas natural licuado (GNL) y buques tanque para el transporte de petróleo licuado (GPL), y observó que no debería exigirse refrendo para los títulos expedidos en virtud de esta regla;

12.99 InterManager (STW 38/12/11) opinó que era necesario volver a evaluar la formación en lo que concierne a la competencia de los oficiales y marineros de buques tanque (petroleros, quimiqueros, GPL y GNL), a fin de que esté en consonancia con las prácticas, la tecnología y la experiencia actuales, ya que, tal y como está redactada la regla V/1, la titulación en virtud del Convenio de Formación no se basa en la competencia, sino en los conocimientos teóricos, por lo que es necesario revisar esta regla.

12.100 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) propusieron revisar la actual sección A-V/1, ya que está redactada en un estilo descriptivo, basado en planes de estudio, que no se ajusta al de los cuadros de competencia utilizados en el resto del Convenio.

12.101 El Subcomité acordó que era necesario revisar esta regla para incluir normas de formación en el mismo formato que en otras reglas del Convenio, y también con objeto de establecer prescripciones específicas para el personal de distintos tipos de buques tanque, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Reglas V/2 y V/3

12.102 Australia (STW 38/12/10) propuso examinar la posibilidad de simplificar el Convenio y el Código, fusionando en el capítulo V los requisitos para el personal de los "buques de pasaje de transbordo rodado" y de los "buques de pasaje que no sean de transbordo rodado", dadas las similitudes entre ambos.

12.103 El Subcomité acordó que era necesario revisar estas reglas para simplificar los requisitos, combinando los requisitos de este texto aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado con los de los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29.

Proyectos de nuevas reglas V/4, V/5, V/6 y V/7

12.104 La India (STW 38/12/1) propuso introducir nuevas reglas, a fin de reflejar las orientaciones facilitadas en B-Va - Vd, y volver a numerar las existentes, a partir de B-Va hasta Vd, como B-V/4 a B-V/7.

12.105 El Subcomité acordó que no era necesario incluir los proyectos de regla en este proceso de examen.

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

12.106 La India (STW 38/12/1) propuso incluir en el capítulo VI requisitos de formación relativos a la familiarización con el sistema de gestión de la seguridad (IGS) y la protección marítima (PBIP).

12.107 La CIOSL (STW 38/12/3) propuso establecer normas de formación en relación con los siguientes aspectos:

- .1 representante de la seguridad a bordo, para reflejar las prescripciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT; y
- .2 sanidad e higiene,

y que todos los cursos de formación básica en seguridad se complementen a intervalos de cinco años con cursos de repaso obligatorios.

12.108 Alemania y otros (STW 38/12/4), con el apoyo de InterManager (STW 38/12/11), señalaron que, en años recientes, la importancia del factor humano para la protección del medio marino ha ido ganando un amplio reconocimiento y aceptación internacional. El medio marino podría gozar de una mejor protección si la gente de mar, en el marco de su formación básica, estuviera más sensibilizada al respecto.

12.109 Los Estados Unidos (STW 38/12/8) reiteraron que la gente de mar que ha de poseer un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia debería satisfacer los requisitos mínimos de la sección A/VI-2, la cual incluye el manejo de los botes salvavidas. Algunos marinos poseen un certificado de competencia en virtud de la regla II/3 del Convenio de Formación, y prestan servicio a bordo de buques de arqueo bruto inferior a 500 que no llevan botes salvavidas. El Convenio no contempla ninguna exención o dispensa de la prescripción (o de partes de la misma) para la gente de mar que preste servicio a bordo de buques que no llevan botes salvavidas.

12.110 La ISF (STW 38/12/12) opinó que era necesario aclarar los requisitos para la revalidación.

12.111 El Subcomité acordó que era necesario revisar este capítulo a fin de establecer normas de competencia para:

- .1 el representante de la seguridad a bordo, para reflejar las prescripciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT; y

- .2 sanidad e higiene, teniendo en cuenta la información facilitada por la OMS en la guía que ha elaborado sobre higiene y sanidad a bordo y limitándose a los aspectos de seguridad; y
- .3 sensibilización, con respecto al medio marino

de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

CAPÍTULO VII - TITULACIÓN ALTERNATIVA

12.112 Alemania y otros (STW 38/12/4) observaron que, en la actualidad, la existencia de oficiales de doble cometido o polivalentes y de marineros con competencias generales permite flexibilidad horizontal en la dotación de los buques y, en consecuencia, en la asignación de sus funciones a bordo. No obstante, también es necesario examinar la flexibilidad vertical, consistente en que tanto las funciones especializadas como de otro tipo pueden distribuirse de manera más proporcional entre la tripulación. Por tanto, las disposiciones pertinentes del Convenio y del Código de Formación deberían examinarse a fin de evaluar la necesidad de adaptarlas.

12.113 La ISF (STW 38/12/12) propuso examinar el enfoque funcional actual y las prescripciones del capítulo VIII sobre las normas relativas a las guardias con objeto de mejorar la organización a bordo del buque, las perspectivas de carrera y la aplicación eficaz de los requisitos de formación.

12.114 Los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, opinaron que era necesario dar cabida a los marineros con competencias generales y a la flexibilidad vertical como proponían Alemania y otros. También señalaron al Subcomité que la flexibilidad vertical que se propone no tiene por objeto sustituir a oficiales por marineros para realizar las tareas de guardia. En su opinión, la flexibilidad vertical ayudará a distribuir de manera más proporcional las tareas en condiciones de máximo volumen de trabajo. Además, no reducirá las normas de competencia, ya que el marinero al que se asigne la tarea tendrá que estar debidamente cualificado con arreglo a las normas aplicables del Convenio de Formación.

12.115 La CIOSL, con el apoyo de otros, opinó que este asunto ya se había examinado pormenorizadamente en el último proceso de revisión en 1995 y que en la actualidad no era necesario examinar la posibilidad de permitir una flexibilidad vertical, que podría rebajar las normas. Además, será necesario observar los principios recogidos en la regla VII/3 si se examina la posibilidad de revisar este capítulo.

12.116 Turquía opinó que los ejemplos facilitados por los Países Bajos podían delegarse en cualquier tripulante sin introducir ningún cambio en el Convenio. El concepto de flexibilidad vertical contradice claramente el principio 2 acordado anteriormente por el Subcomité, y puede también prestarse a malentendidos o a una rebaja de las normas, que ponga en peligro la seguridad en el mar. Aunque Turquía no es contraria al concepto de flexibilidad horizontal, no ve la necesidad de permitir la flexibilidad vertical.

12.117 Una ligera mayoría de las delegaciones apoyaron que se examinara el capítulo VII para contemplar la posibilidad de la flexibilidad vertical. No obstante, varias delegaciones opinaron que no se había justificado plenamente la necesidad de permitir la flexibilidad vertical. Por ello, el Subcomité acordó que las delegaciones a favor de esta propuesta deberían presentar información adicional en el MSC 83 justificando la necesidad de este examen con ejemplos concretos y claros que ayuden al Comité a determinar si procede o no incluir esta cuestión en el proceso de examen.

CAPÍTULO VIII - GUARDIAS

Regla VIII/1

12.118 La India (STW 38/12/1) señaló que puesto que en la actualidad no existen prescripciones sobre el mantenimiento de un registro de los periodos de descanso, debería enmendarse la regla VIII/1 para prescribir que los capitanes mantengan un registro de los periodos de descanso del personal de guardia que los inspectores del puerto y del Estado de abanderamiento puedan verificar.

12.119 Australia (STW 38/12/10) observó que, dado que el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT (2006) proporciona orientaciones con respecto a las horas de trabajo para toda la gente de mar, convendría enmendar esta regla para aclarar y confirmar que no sólo abarca a la gente de mar considerada "de guardia" sino también a quienes ocupan puestos de responsabilidad a bordo, incluidos el capitán y el jefe de máquinas.

12.120 La CIOSL (STW 38/12/3) propuso armonizar las disposiciones sobre las horas de trabajo y de descanso con las disposiciones del Convenio N° 180 de la OIT e incluir una prescripción para que sea obligatorio llevar un registro de las horas trabajadas, de modo que la gente de mar no se vea obligada a trabajar un número inaceptable de horas por semana.

12.121 Alemania y otros (STW 38/12/4) observaron que se ha comprobado que el factor humano interviene de manera fundamental en muchos sucesos y accidentes marítimos. Entre otros factores, la fatiga se percibe como uno de los que más contribuyen a que ocurran. La fatiga tiene como resultado una disminución del rendimiento y que se reduzca el nivel de alerta, ambos elementos de importancia vital en un sector que exige estar alerta de forma constante y un gran nivel de concentración a la gente de mar. Las actuales disposiciones del Convenio y del Código de Formación se limitan al personal de guardia, y difieren en algunos aspectos de las prescripciones del Convenio N° 180 sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en especial con respecto a la obligación de mantener un registro de las horas de trabajo y de descanso y sobre los periodos mínimos de descanso. Por estas razones, y a fin de eliminar cualquier discrepancia con las prescripciones internacionales existentes, deberían examinarse las disposiciones pertinentes del Código de Formación y del Convenio N° 180 de la OIT.

12.122 InterManager (STW 38/12/11) apoyó las opiniones manifestadas por Alemania y otros, y destacó que el aumento del número de inspecciones en escalas breves en puerto no contribuye a que la gente de mar pueda respetar los periodos mínimos de descanso. Por ello, es necesario renovar los esfuerzos para reconciliar las demandas sobre la tripulación durante las escalas en puerto, ya que si las listas de comprobación se simplificaran y se evitara la duplicación de las inspecciones, ello ayudaría a reducir el volumen de trabajo administrativo de la gente de mar en los puertos.

12.123 La ISF (STW 38/12/12) propuso que se examinaran las normas relativas a las guardias para reflejar los cambios tecnológicos y en la gestión diaria del buque. Además, era necesario examinar las normas sobre la prevención de la fatiga a fin de tener en cuenta el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (Convenio N° 180) y el examen que está llevando a cabo la OMI de las prescripciones relativas a la dotación de seguridad.

12.124 Japón, con el apoyo de la República Islámica del Irán, señaló que, aunque no era contrario al examen, no estaba de acuerdo en que se ampliase su alcance. Estos requisitos deben aplicarse únicamente al personal de guardia, de lo contrario estarían en desacuerdo con el principio .1 del párrafo 12.29 acordado anteriormente por el Subcomité.

12.125 Tras un largo debate, el Subcomité acordó que era necesario examinar esta regla a fin de que se lleven correctamente los registros y se armonicen los requisitos con los del Convenio refundido de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Regla VIII/2

12.126 La India (STW 38/12/1) propuso revisar la regla VIII/2.2 para que se haga referencia a los "operadores del SMSSM", en lugar de a los "radiooperadores".

12.127 China (STW 38/12/2) propuso añadir el siguiente texto al final del subpárrafo 2.2 de la regla VIII/2:

"esa responsabilidad también podrá cumplirse mediante la escucha automática."

12.128 El Subcomité acordó que era necesario examinar esta regla con miras a actualizarla para que refleje el funcionamiento del SMSSM, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Proyecto de regla VIII/3

12.129 La India (STW 38/12/1) propuso introducir una nueva regla VIII/3 en la que se confiera carácter obligatorio a los requisitos sobre el uso indebido de drogas y alcohol, que en la actualidad sólo figuran como orientación.

12.130 En este contexto, el Subcomité examinó también las propuestas de la CIOSL (STW 38/12/3) y Alemania y otros (STW 38/12/4) y acordó que era necesario, atendiendo a las instrucciones del MSC 81, establecer en el proceso de examen límites obligatorios de consumo de alcohol durante el desempeño de la guardia y otras funciones a bordo.

CÓDIGO DE FORMACIÓN

Generalidades

12.131 La India (STW 38/12/1) propuso introducir en las partes A y B del Código de Formación las enmiendas consiguientes para actualizar tanto los requisitos de formación como las orientaciones al respecto.

12.132 China (STW 38/12/2) propuso actualizar las notas a pie de página.

12.133 Alemania y otros (STW 38/12/4) observaron que sería necesario reflejar en el Convenio y en el Código los ajustes resultantes de la introducción de las enmiendas y de la labor del Subcomité STW en el marco de su actual programa de trabajo. Las prescripciones con respecto a la protección, así como las definiciones y las aclaraciones (tales como las relativas al significado de "tripulación", u omisiones tales como la definición de "buque de pasaje"), el sistema de normas de calidad, la demostración de la competencia en el ámbito del capítulo VI y las normas de competencia de los marineros, son cuestiones de especial importancia en este contexto. Por último, también se debería subsanar toda posible incoherencia entre las diferentes secciones del texto.

12.134 El Subcomité estimó que sería quizás necesario enmendar en consonancia con esta decisión las partes A y B del Código de Formación, y que ello debería verse en el proceso de examen.

Sección A-I/11

12.135 Australia (STW 38/12/10) señaló que convendría aclarar la opción de tres meses prevista en el párrafo 1.3.3 de la sección A-I/11, sobre revalidación. En la actualidad no queda claro si los tres meses se cuentan antes o después de que expire la validez del título; y existe asimismo ambigüedad sobre si un título que haya vencido puede utilizarse automáticamente para un cargo inferior al consignado en él.

12.136 El Subcomité acordó que sería necesario revisar esta regla para aclarar la opción de tres meses prevista en el párrafo 1.3.3 de la sección A-I/11, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Sección A-I/15 y secciones B-I/12, B-I/15 y B-IV/2

12.137 China (STW 38/12/2) propuso suprimir la sección A-I/15 y la sección B-I/15, y sustituir en el subpárrafo 41.2 de la sección B-I/12, "INMARSAT-A" por "INMARSAT-F". También propuso añadir al final de los actuales subpárrafos 12.5, 26.5, 34.5 y 42.2.2 de la sección B-IV/2 el siguiente texto: "esta responsabilidad también puede cumplirse mediante la escucha automática".

12.138 Por lo que respecta a las secciones A-I/15 y B-I/15, el Subcomité acordó que sería necesario revisar estos requisitos y la orientación una vez concluido el proceso de examen.

12.139 El Subcomité acordó que sería necesario revisar estas orientaciones para actualizarlas a la vista de la revisión de la resolución A.888(21) realizada por el Subcomité COMSAR, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Sección A-II

12.140 Australia (STW 38/12/10) propuso:

- .1 hacer más énfasis en la mejora de las prescripciones sobre navegación del capítulo II -Capitán y Sección de puente- particularmente en las de amarre a amarre, así como en los avances tecnológicos recientes, incluidos los SIVCE y SIA;

- .2 hacer más hincapié en la gestión de los recursos del puente y en la gestión de la fatiga;
- .3 prever formación en legislación marítima para contribuir a evitar que la tripulaciones, los propietarios/armadores y los buques incumplan las disposiciones legislativas cada vez más rigurosas; y
- .4 conferir más importancia a la formación sobre los aspectos de gestión, incluyendo conocimientos más amplios en materia de seguridad y salud en el trabajo, para fomentar una "cultura de la seguridad".

Sección A-III

12.141 Australia (STW 38/12/10) propuso, en la línea de las propuestas formuladas en relación con los párrafos 12.140.3 y .4 *supra*:

- .1 hacer más hincapié en la gestión de los recursos del puente y en la gestión de la fatiga; y
- .2 revisar las normas de competencia estipuladas en los cuadros A-III/1 y A-III/2 a fin de garantizar que los oficiales de máquinas adquieran experiencia práctica y conocimientos suficientes sobre el funcionamiento, la realización de pruebas, la detección de averías y el mantenimiento de los equipos y sistemas eléctricos, electrónicos y de automatización.

12.142 Por lo que respecta a las secciones A-II y III *supra*, el Subcomité acordó que era necesario examinar estos requisitos a fin de:

- .1 poner más énfasis en la mejora de las prescripciones sobre navegación, particularmente en las de amarre a amarre, así como en los avances tecnológicos recientes de los sistemas integrados de puente, incluidos los SIVCE;
- .2 hacer más hincapié en la gestión de los recursos del puente y de máquinas y en la gestión de la fatiga;
- .3 prever formación sobre legislación marítima para contribuir a evitar que las tripulaciones, los propietarios/armadores y los buques incumplan las disposiciones legislativas cada vez más rigurosas; y
- .4 fomentar una "cultura de la seguridad" a todos los niveles y hacer más hincapié en la formación sobre los aspectos de gestión, incluidos conocimientos más amplios de los aspectos de salud y seguridad en el trabajo,

principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

12.143 Además, el Subcomité acordó que era necesario examinar los requisitos de los cuadros A-III/1 y A-III/2 en relación con los conocimientos y competencia en el funcionamiento, la realización de pruebas, la detección de averías y el mantenimiento de los equipos y sistemas eléctricos y electrónicos, de conformidad con los principios .4 y .6 del párrafo 12.29 *supra*.

Sección A-VIII

12.144 La IFSMA (STW 38/12/6 y STW 38/12/7) propuso lo siguiente:

- .1 es necesario aclarar cuál sería el tiempo mínimo que puede constituir un periodo de descanso; y
- .2 no debería tenerse en cuenta al capitán como oficial de guardia cuando se decide la composición de la guardia de navegación.

12.145 El Subcomité estuvo de acuerdo en que era necesario examinar las prescripciones para aclarar cuál sería el tiempo mínimo que puede constituir un periodo de descanso, de conformidad con el principio .4 del párrafo 12.29 *supra*.

12.146 La CIOSL (STW 38/12/3) propuso conferir carácter obligatorio a la orientación actual sobre el uso indebido de drogas y alcohol, y trasladar las disposiciones sobre el particular a la parte A del Código de Formación.

12.147 Estonia y otros (STW 38/12/9) propusieron fijar un nivel máximo obligatorio de concentración de alcohol en la sangre (CAS) del 0,05% durante la guardia, como norma mínima de seguridad en los buques. Asimismo, debería considerarse la posibilidad de adoptar una disposición obligatoria para que, a raíz de los accidentes de buques, las Partes Contratantes del Convenio de Formación intercambien información sobre los sucesos relacionados con el alcohol en los que hayan intervenido gente de mar extranjera o buques bajo pabellón extranjero. Esto facilitaría la obtención de pruebas para imponer sanciones administrativas (como por ejemplo, la retirada provisional o definitiva de un certificado) y penales, de conformidad con la respectiva legislación nacional.

12.148 Las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con los párrafos 12.146 y 12.147 *supra* se indican en el párrafo 12.130.

12.149 Singapur (MSC 82/10/4) manifestó que en la actual sección B-VIII/2 del Código de Formación se recomienda a las compañías que publiquen orientaciones para los capitanes y oficiales basadas en los principios de gestión de los recursos del puente (GRP). Dado que dichos principios no tienen carácter obligatorio, numerosas compañías y navegantes no los ponen en la práctica. Por lo tanto, conferir obligatoriedad a determinados elementos clave de la formación en la GRP mejoraría la calidad de la formación de la gente de mar, y contribuiría a reducir el número de sucesos.

12.150 El Subcomité acordó que era necesario conferir carácter obligatorio a elementos clave de la gestión de los recursos del puente y la gestión de los recursos de la cámara de máquinas, con arreglo a los principios .2 y .4 del párrafo 12.29 *supra*.

Cuestiones adicionales

12.151 Alemania y otros (STW 38/12/4) señalaron que si bien los yates de recreo están expresamente excluidos del ámbito del Convenio de Formación, el mercado de los yates de grandes dimensiones ha experimentado un notable crecimiento, tanto por lo que respecta a los yates privados como a los que se explotan con fines comerciales. Por tanto, es necesario

examinar la cuestión de las competencias y la formación de las tripulaciones que operan tales yates. Asimismo, varias Administraciones habían llegado a la conclusión de que si bien los yates que se explotan con fines comerciales no están excluidos del ámbito del Convenio, no era razonable esperar que los propietarios/armadores de tales embarcaciones diesen pleno cumplimiento a las prescripciones del Convenio y del Código de Formación. A este respecto, se habían elaborado varios códigos de prácticas como alternativa aceptable al Convenio. Por consiguiente, la inclusión de esta formación en el marco del Convenio, como capítulo separado, constituiría una mejora evidente y útil para garantizar la existencia de unas normas internacionales armonizadas en este ámbito. Prescripciones nuevas de esta naturaleza no deberían socavar las normas existentes aplicables a los buques de pasaje, debiendo hacerse una distinción entre los yates y los buques de pasaje.

12.152 El Subcomité acordó que era necesario examinar la conveniencia de elaborar requisitos de formación y titulación para el personal de los yates de recreo y de los yates explotados con fines comerciales, incluida la definición de yate en relación a la de buque de pasaje.

12.153 El Subcomité acordó que todas las observaciones, propuestas y decisiones deberían ser examinadas por el Grupo de redacción que se va a constituir para efectuar el examen general del Convenio y del Código de Formación.

12.154 Los Países Bajos señalaron a la atención del Subcomité el trágico accidente relacionado con la descarga de desechos tóxicos de productos químicos del buque **Probo Koala** en Côte d'Ivoire, que provocó sufrimiento a las personas afectadas. Las investigaciones preliminares revelaron que era necesario realizar una investigación más a fondo acerca de la magnitud y el contexto del proceso de refinación industrial en el mar, y la posible necesidad de impartir formación al respecto. Si de las investigaciones se desprende que es necesario abordar cuestiones de formación en el marco del Convenio de Formación, los Países Bajos presentarían propuestas acordes con las directrices y el método de trabajo de la Organización.

Constitución del Grupo de redacción

12.155 El Subcomité constituyó un Grupo de redacción bajo la presidencia de la Sra. Mayte Medina (Estados Unidos) y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno y basándose en el documento STW 38/WP.2, tuviera a bien:

- .1 preparar la lista refundida de los aspectos del Convenio y del Código de Formación que el Subcomité había decidido que es necesario examinar para someterlos a la aprobación del Comité y para encargar posteriormente que, en consecuencia, se efectúe el examen propuesto, de modo sistemático y organizado; y
- .2 informar al Pleno el jueves 25 de enero de 2007.

Informe del Grupo de redacción

12.156 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (STW 38/WP.6), el Subcomité refrendó la lista de aspectos del Convenio y del Código de Formación que se van a someter al examen general, en su forma enmendada y que figura en el anexo 11, e invitó al Comité a que apruebe dicha lista y encargue al Subcomité que, en consonancia, efectúe el examen propuesto, de modo sistemático y organizado.

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

13.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81, basándose en una propuesta formulada por el Reino Unido y otros (MSC 81/23/3), había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del STW 38, un punto de alta prioridad titulado "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques", fijando de plazo previsto para su ultimación hasta el 2008, en colaboración con el Subcomité NAV, según sea necesario, y que había remitido los documentos MSC 81/23/3 (Reino Unido y otros), MSC 81/23/19 (CIOSL), MSC 81/23/21 (ICS, ISF y BIMCO) y MSC 81/23/23 (IFSMA) al STW 38 para su examen pormenorizado, con objeto de que, durante sus deliberaciones, el Subcomité pudiera tener en cuenta la información que figura en esos documentos, así como las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (MSC.1/Circ.1014).

13.2 El Reino Unido y otros (MSC 81/23/3) indicaron que al analizar los datos de accidentes recientemente acaecidos, se había comprobado que la fatiga y el nivel de la dotación de un buque estaban inextricablemente unidos, y propusieron que se examinen las orientaciones para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, formuladas en la resolución A.890(21), enmendada.

13.3 La CIOSL (MSC 81/23/19) respaldó, en principio, la propuesta anteriormente mencionada y propuso que se examine la cuestión de la protección marítima y los aspectos normativos conexos en el contexto de la situación que prevalece actualmente en los buques, teniendo en cuenta otros aspectos que afectan al volumen de trabajo actual de la gente de mar.

13.4 La CIOSL (STW 38/13/2) facilitó información y conclusiones preliminares acerca de un estudio sobre la fatiga de la gente de mar, que recientemente encargó la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. En el estudio se evaluaron las bases que existen para demostrar la fatiga de la gente de mar, examinando para ello las publicaciones internacionales sobre el tema y proporcionando un análisis comparativo de la investigación de la fatiga y de su reglamentación en otros sectores del transporte. La CIOSL invitó al Subcomité a que examinara las conclusiones preliminares del estudio cuando analice la cuestión de la dotación mínima de seguridad.

13.5 La CIOSL (STW 38/13/3) contempló la conveniencia de que se adoptase un enfoque más amplio para examinar la resolución A.890(21), con el fin de analizar no sólo los criterios, sino también un método de implantación de las disposiciones que sea transparente y objetivo y que esté menos determinado por las presiones competitivas. Si bien la fatiga, las horas de trabajo excesivas e irregulares y la dotación están ineludible e inextricablemente vinculadas, en el examen se deberían también tener en cuenta las circunstancias que afectan al marino que trabaja en un sector globalizado, en el que la carga normativa y la cultura de buscar culpables se están intensificando con el consiguiente deterioro de la posición social de los marinos. En aras de una mayor transparencia del documento sobre la dotación mínima de seguridad, la CIOSL propone que en el anexo 3 de la resolución A.890(21) se incluya información sobre cómo calcular la dotación, teniendo en cuenta los niveles de duplicación del personal y el tiempo de recuperación de la tripulación. Estos aspectos deberían incorporarse en las prescripciones del Código IGS y ser objeto de auditoría, como parte del certificado de seguridad, por la organización reconocida de gestión internacional de seguridad. Asimismo, la CIOSL opinaba firmemente que el examen de la resolución A.890(21), enmendada, también debería incluir una evaluación de la eficacia de las disposiciones actuales, habida cuenta de las novedades producidas desde su adopción y basándose en la experiencia adquirida en su implantación.

13.6 La ICS y otros (MSC 81/23/21), si bien mostraron su conformidad con la inclusión del punto en el programa de trabajo del Subcomité STW a fin de tratar la cuestión de la fatiga y la dotación de seguridad, recomendaron encargar al STW 38 que examinara en primer lugar otras cuestiones pertinentes, como por ejemplo las descritas en el párrafo 4 de su documento, con objeto de determinar si el examen de la resolución A.890(21), enmendada, es la mejor manera de abordar este tema.

13.7 La ICS y la ISF (STW 38/13) informaron al Subcomité de que el sector estaba deseoso de participar en el examen de la resolución A.890(21) a fin de, posiblemente, mejorar su eficacia. No obstante, teniendo presente que la resolución actual se adoptó tan sólo en 1999, tras un examen minucioso por parte de la Organización, parecía prudente, al analizar ese texto, tener en cuenta cuestiones conexas más generales y reconocer además que el problema de la fatiga no podría resolverse únicamente revisando la resolución A.890(21), enmendada. Por consiguiente, esas organizaciones invitaron al Subcomité a que examinara las cuestiones reseñadas en su ponencia, cuando sometan a examen la resolución mencionada, a fin de garantizar que en todas las decisiones que se adopten se tengan en cuenta las cuestiones más generales relacionadas con la fatiga.

13.8 La IFSMA (MSC 81/23/23 y STW 38/13/4) propusieron adoptar normas basadas en objetivos para evaluar las dotaciones de los buques de dimensiones, tráfico, nivel de automatización y apoyo informático similares. Dichas normas permitirán obtener resultados coherentes al aplicar los principios establecidos en la resolución. Una posible manera de lograrlo era crear una fórmula de cálculo de la dotación que todas las Administraciones de los Estados de abanderamiento puedan aplicar. El objetivo de esa fórmula sería reducir o eliminar las ambigüedades que dan lugar a que las Administraciones interpreten de manera distinta los niveles de dotación. La fórmula de cálculo de la dotación propuesta debería incluir en un índice los parámetros de la explotación del buque, tales como: las dimensiones y el tipo de buque, el número, potencia y tipo de unidades de propulsión principales y auxiliares, la construcción y el equipo del buque, el método utilizado para el mantenimiento, la carga que se va a transportar, la frecuencia de las escalas en los puertos, la duración y naturaleza de los viajes que se van a realizar, la zona o zonas de navegación y las operaciones que efectúa el buque, la importancia de las actividades de formación que se desarrollan a bordo, el número probable de inspecciones y reconocimientos que se vaya a requerir en los puertos, la duración del practica, etc.

13.9 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había examinado la información facilitada por el Reino Unido (MSC 82/15/2) y que había manifestado que los buques deberían disponer de recursos apropiados, incluido un número suficiente de miembros de la tripulación, para reaccionar de manera apropiada y en condiciones de seguridad cuando se produce un fallo completo de los sistemas automatizados. Por consiguiente, el MSC 82 había encargado al STW 38 que examinara esta cuestión y la necesidad de disponer de esos recursos.

13.10 La India (STW 38/13/1) señaló a la atención el informe actualizado de BIMCO e ISF sobre recursos humanos, en el que se especifica que existe un déficit mundial de 10 000 oficiales, cifra que representa el 2% del total del personal marítimo. Además, un aumento del número de buques en el futuro, por ligero que sea, entrañaría una demanda adicional de gente de mar, que sólo podría satisfacerse mediante una mayor contratación y formación. En la actualidad, no se prescribe la obligación de llevar "alumnos" a bordo de los buques como parte de la dotación de seguridad. A fin de garantizar que los buques están tripulados de manera eficaz y segura, debería adoptarse una prescripción obligatoria sobre la presencia de alumnos a bordo, basándose en criterios acordados como, por ejemplo, el número de tripulantes indicado en los documentos

relativos a la dotación de seguridad, las dimensiones del buque y la potencia al freno de sus motores, las características de su tráfico y la duración de la travesía, debiéndose estipular que la responsabilidad de contratar alumnos a bordo, ya sea en la sección de puente o en la de máquinas, recae exclusivamente en la compañía. No obstante, convendría disponer que el hecho de no llevar alumnos a bordo, o la falta de aspirantes, no constituirá a primera vista un motivo suficiente para la detención del buque. Las continuas deficiencias sobre el particular podrían tratarse en el marco de una auditoría realizada en virtud del Código IGS.

13.11 Los Estados Unidos (STW 38/13/5) ofrecieron una visión general de las pautas actuales sobre las dotaciones en el sector del transporte marítimo y expusieron la necesidad de adoptar un enfoque sistemático para determinar la dotación de seguridad de los buques, que tenga en cuenta los múltiples factores y, en particular, el factor humano. Es decir, era necesario adoptar un enfoque de varias etapas a fin de garantizar que los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques se examinen de forma exhaustiva. Tales etapas consistirían en:

- .1 examinar la situación actual en lo referente a la dotación en el sector del transporte marítimo;
- .2 evaluar la situación actual en materia de seguridad y protección para identificar deficiencias (si las hubiere);
- .3 evaluar los documentos e instrumentos existentes para identificar posibles lagunas;
- .4 elaborar posibles medidas para subsanar tales lagunas y deficiencias;
- .5 evaluar las medidas en función de su viabilidad y eficacia; y
- .6 elaborar modificaciones e introducirlas en los instrumentos de la OMI (obligatorios y no obligatorios).

13.12 Australia (STW 38/13/6) manifestó que era posible mejorar la resolución A.890(21), enmendada, especialmente con miras a reflejar las condiciones actuales de explotación de los buques y potenciar la aplicación y el cumplimiento de sus disposiciones. Por consiguiente, dicho país propuso incluir algunos factores adicionales en la resolución A.890(21), enmendada.

13.13 El Reino Unido y otros (STW 38/13/7/Rev.1) propusieron que el Subcomité recuerde a todas las Administraciones que, al determinar las dotaciones de seguridad de sus buques, utilicen de modo coherente y amplio la orientación que figura en la resolución A.890(21), enmendada. Además de las prescripciones enumeradas en esa resolución, propusieron que se consideren los siguientes puntos:

- .1 operaciones intensivas de la carga y preparativos para una salida inmediata;
- .2 practica prolongado o posibilidad de condiciones meteorológicas desfavorables que exigen la presencia del capitán en el puente durante largos periodos;
- .3 duración de los turnos realizados por los marinos; y
- .4 grado de apoyo en tierra que la compañía presta al buque.

13.14 Por consiguiente, los patrocinadores pidieron específicamente que se enmienden las resoluciones actuales sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, de manera que:

- .1 en el caso de los buques de arqueo bruto superior a 500, se inste a las Administraciones a que examinen 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 de puente competentes. En los buques de arqueo bruto superior a 500, se considerará normal que en todas las circunstancias haya un capitán y otros dos oficiales de puente;
- .2 las prescripciones relativas a las horas de trabajo y a los periodos de descanso constituyan un elemento esencial e indispensable para determinar la dotación de seguridad de un buque y, antes de expedir un documento relativo a la dotación de seguridad se estudiará con detenimiento qué probabilidades hay de que se cumplan esas prescripciones;
- .3 en los casos en que la contratación de la tripulación se efectúe mediante contratos o artículos en los que figure la expresión "flexibilidad entre secciones" o una expresión similar, se impartirá a sus miembros una formación adecuada respecto de las tareas que se espera que desempeñen, como ya se indica en el Código IGS; y
- .4 se haga hincapié en la importancia de mantener un servicio de vigía en el puente por la noche.

13.15 En el debate que siguió a estas propuestas, los Países Bajos aunque apoyaban la revisión propuesta, opinaron que la fatiga era un riesgo grave que afectaba al rendimiento y disminuía el estado de alerta. Además de los efectos de la fatiga, también hay otros muchos factores y aspectos complejos y de gran alcance que representan un riesgo para la seguridad de la navegación, la salud y la seguridad en el trabajo, de todas las personas a bordo. En su opinión, un planteamiento eficaz para mejorar la prevención de la fatiga sería integrar este aspecto en el sistema de gestión de la seguridad (SGS), razón por la cual los Países Bajos apoyaron la adopción de un planteamiento sistemático, no solamente para abordar la fatiga, sino el sistema de seguridad a bordo en general.

13.16 Grecia, con el apoyo de otros países, opinó que era necesario centrarse en la implantación y cumplimiento de los principios establecidos en la resolución A.890(21), enmendada, que se había revisado en 1999, ya que no es posible establecer tablas de dotación basadas en criterios limitados o exclusivos. Además, no debe menoscabarse la autoridad del Estado de abanderamiento, que es responsable de la expedición de la documentación sobre dotación de seguridad, ni del Estado rector del puerto, que es responsable de verificar el cumplimiento, y en particular el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos internacionales.

13.17 BIMCO opinó que el nivel de dotación de seguridad a bordo depende de varios factores, por lo que los principios mínimos de dotación deben considerarse una norma basada en objetivos. Además, en su opinión, el ámbito de competencias de la OMI no se extiende a ningún aspecto comercial. En este contexto, la CIOSL observó que, cuando las consideraciones comerciales afectan a la seguridad, la OMI puede regular las condiciones operacionales para garantizar que se tengan presentes todos los factores al determinar la dotación.

13.18 La República de Corea, con el apoyo de otros países, apoyó el planteamiento sistemático e integral propuesto por los Estados Unidos para examinar todos los aspectos de la fatiga en su conjunto.

13.19 Bahamas se opuso a un planteamiento plenamente prescriptivo, y opinó que la dotación era una cuestión compleja que dependía en gran medida del planteamiento de cada propietario. Si se lleva un registro correcto de las horas de descanso y trabajo, que se hace cumplir y se verifica de manera sistemática, es posible resolver los problemas suscitados en este contexto.

13.20 La ISF apoyó las opiniones de Bahamas y señaló al Subcomité que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT contempla procedimientos de cumplimiento de las horas de trabajo. Por consiguiente, convendría basarse en esas disposiciones y ampliarlas.

13.21 Ucrania opinó que corresponde a las administraciones interesadas establecer tablas de dotación, teniendo en cuenta el volumen de trabajo a bordo de los buques. A pesar de que los buques de pabellón ucraniano navegan en general con tres oficiales de guardia, no es práctico hacer cumplir periodos de descanso y trabajo.

13.22 Alemania, la Federación de Rusia y el Japón, con el apoyo de otros, no respaldaron la propuesta de la India de establecer un requisito obligatorio de llevar alumnos a bordo.

13.23 La ICS, con el apoyo de otros, opinaron que era necesario en primer lugar definir el término "alumno", y a continuación elaborar directrices, en lugar de establecer requisitos obligatorios desde un principio.

13.24 Tras estudiar brevemente todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día, el Subcomité acordó que el Grupo de trabajo que se propone constituir sobre el examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques debería analizar detenidamente esos documentos.

Constitución del Grupo de trabajo

13.25 El Subcomité constituyó el tercer Grupo de trabajo sobre el examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, bajo la presidencia del Sr. F.R. Chowdury (Bahamas), y le asignó el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, el Grupo de trabajo debería:

- .1 examinar los documentos MSC 81/23/3 (Reino Unido y otros), MSC 81/23/21 (ICS, ISF y BIMCO), STW 38/2/Add.1 (parte), STW 38/13 (ICS/ISF), STW 38/13/1 (India), MSC 81/23/19, STW 38/13/2 y STW 38/13/3 (CIOSL), MSC 81/23/23 y 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 asesorar al Subcomité acerca de los criterios básicos que hay que seguir al examinar los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques; y
- .2 presentar su informe al Pleno el jueves 25 de enero de 2007.

Informe del Grupo de trabajo

13.26 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 38/WP.5), el Subcomité adoptó las medidas resumidas en los párrafos siguientes.

13.27 El Subcomité concluyó que la resolución A.890(21), enmendada, debería examinarse, y señaló la posible necesidad de que se efectúen revisiones de carácter general, teniendo en cuenta el análisis de los documentos presentados por el Grupo de trabajo.

13.28 Por consiguiente, el Subcomité acordó lo siguiente:

- .1 era necesario elaborar un sistema claro mediante el cual puedan verificarse fácilmente no sólo el régimen de trabajo sino también las horas realmente trabajadas. La organización de dichas horas de trabajo y de descanso deberá cumplir lo dispuesto en los instrumentos internacionales en vigor en el momento de que se trate;
- .2 existía una preocupación legítima en cuanto a la vigilancia del cumplimiento y la necesidad de contar con un sistema coherente de verificación de las horas realmente trabajadas y de las horas de descanso tomadas, que sea práctico y fácil de hacer cumplir, particularmente en el contexto de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos;
- .3 teniendo en cuenta la inminente escasez mundial de gente de mar, debería alentarse a los propietarios y armadores de buques a que impartan formación a bordo de los buques;
- .4 la expresión "fórmula de cálculo" no era aceptable, puesto que resultaba demasiado preceptiva; en su lugar, favorecía la creación de una ayuda para la toma de decisiones, que utilizara la informática en la consideración de los niveles mínimos de dotación de seguridad;
- .5 para decidir el nivel de dotación de seguridad deberán elaborarse normas basadas en objetivos, partiendo de la resolución A.890(21), enmendada, a fin de evaluar el nivel de dotación de los buques, teniendo en cuenta todos los aspectos operacionales, tanto en el mar como en tierra;
- .6 deberían incluirse algunos factores adicionales, entre los que cabe destacar la importancia de tener en cuenta las situaciones de emergencia, incluido el fallo de cualquier sistema esencial;
- .7 con respecto a la flexibilidad intersecciones, debería hacerse referencia al capítulo VII del Convenio de Formación, y no interpretar esa medida como una reducción del nivel de dotación del buque que pudiera poner en peligro la seguridad; y
- .8 la necesidad de que los buques cuenten con medidas adecuadas, entre ellas un número aceptable de miembros de la tripulación capaz de responder de manera apropiada y en condiciones de seguridad en el caso de que se produzca un fallo completo de los sistemas automatizados, se abordaba debidamente en el anexo 2 existente de la resolución A.890(21), enmendada.

13.29 El Subcomité examinó la cuestión de los periodos de máximo volumen de trabajo y opinó que se abordaba en las actuales directrices de la resolución A.890(21), enmendada.

13.30 El Subcomité instó a las Administraciones a que, a la vez que tenían en cuenta los Principios para determinar la dotación de seguridad, examinaran con sumo cuidado las circunstancias antes de permitir que en el documento de dotación de la seguridad se contemple la posibilidad de que figuren menos de tres oficiales de puente competentes.

13.31 Por b que se refiere a la cuestión de establecer criterios obligatorios en lo relativo a la dotación enmendando la regla V/14 del SOLAS, diversas delegaciones propusieron que el Comité de Seguridad Marítima se ocupara del asunto.

13.32 Tras deliberar ampliamente sobre el particular, el Subcomité se mostró de acuerdo en que convendría imprimir obligatoriedad al procedimiento para determinar la dotación de seguridad, de preferencia enmendando la regla V/14 del SOLAS. En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a que refrendara esta decisión e incluyese en el programa de trabajo un punto sobre "prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad". No obstante, por falta de tiempo, el Subcomité no pudo presentar la justificación necesaria al respecto (necesidad imperiosa, etc.) para que se incluyese dicho nuevo punto del orden del día en el programa, como establecen las directrices de los comités. Así pues, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que apoyaran esta recomendación presentando las oportunas ponencias al MSC 83.

13.33 El Subcomité aprobó el establecimiento de un grupo de trabajo interperiodos por correspondencia, coordinado por los Estados Unidos*, con el siguiente mandato:

- .1 basándose en el informe del Grupo de trabajo sobre el examen de los principios de la dotación de seguridad, 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 dotación de seguridad estudiará la resolución A.890(21), enmendada, para definir las posibles necesidades de revisión; y
- .2 preparar un amplio informe para su presentación en el STW 39.

* **Coordinador:**
Mr. John J. Hannon
United States Coast Guard
2100 2nd St. SW
Washington
Estados Unidos

Teléfono: +001 202 372 1222
Facsímil: +001 202 372 1918
Correo electrónico: John.j.hannon2@comdt.uscg.mil

14 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL STW 39

Programa de trabajo y orden del día provisional del STW 39

14.1 Teniendo en cuenta los progresos realizados en el actual periodo de sesiones, las decisiones adoptadas por el MSC 81 y el MSC 82 y los procedimientos de organización de los órdenes del día, el Subcomité preparó una propuesta de programa de trabajo revisado y de orden del día para el STW 39 (STW 38/WP.1), basándose en los aprobados por el MSC 82 (STW 38/2/Add.1, anexo 2), que figuran en el anexo 12, para someterlos al examen y la aprobación del Comité. Al revisar el programa de trabajo, el Subcomité invitó al Comité que tuviera a bien:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, ya que la labor sobre los mismos ha concluido:
 - .1 punto A.2 - Seguridad de los buques de pasaje;
 - .2 punto A.4 - Requisitos de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga;
 - .3 punto A.5 - Elaboración de requisitos de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques; y
 - .4 punto A.7 - Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo;
- .2 modificar el plazo de ultimación previsto para el siguiente punto del programa de trabajo como sigue:
 - .1 punto A.5~~2~~ - Medidas para incrementar la protección marítima dos periodos de sesiones;
 - .3 incluir el nuevo punto siguiente en el programa de trabajo del Subcomité:
 - .1 punto A.7 - Prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad, y
 - .4 reenumerar en consecuencia los puntos del programa de trabajo.

14.2 El Subcomité anunció que en el STW 39 podrían establecerse grupos de trabajo que se ocupen de los siguientes temas:

- .1 examen general del Convenio y del Código de Formación; y
- .2 examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques.

14.3 El Subcomité tomó nota de que se había previsto que su 39º periodo de sesiones se celebrará, provisionalmente, del 4 al 8 de febrero de 2008.

15 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008

15.1 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. A.H. Kayssi (Líbano), ambos para 2008.

16 OTROS ASUNTOS

Medidas de prevención de accidentes con botes salvavidas

16.1 El Subcomité tomó nota de que:

- .1 el MSC 81 había refrendado la recomendación del FP 50 de remitir las cuestiones relacionadas con la conveniencia de que las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206 adquieran carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y/o del Código IGS a los subcomités FSI y STW, para que las examinen y adopten las medidas oportunas;
- .2 el FSI 14 no había podido alcanzar una decisión definitiva, en esta fase, respecto a si la circular debería tener carácter obligatorio en su totalidad, o sobre qué partes de la misma deberían adquirir dicho carácter. A este respecto, había invitado a los Miembros a que presentaran, en el MSC 82, sus recomendaciones acerca de aquellos aspectos de la circular que deberían tener o no carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS, por estimar que éste era el vehículo más apropiado; y
- .3 el MSC 82, tras reconocer las dificultades que existen para implantar las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206, había acordado que la circular continuara teniendo carácter no obligatorio, de momento, y la remitió al Subcomité DE para que la examinara con detenimiento y le asesorara al respecto, con miras a que adquiriera carácter obligatorio a más tardar en 2010.

Por consiguiente, el Subcomité acordó que, habida cuenta de la decisión del MSC 82, no se esperaba la adopción de ninguna otra medida hasta que el Subcomité DE hubiera efectuado un detenido examen de la circular.

Medidas para mejorar la competencia de los operadores del SMSSM

16.2 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por China (STW 38/16/2) acerca de una campaña lanzada por la Administración de Seguridad Marítima de dicho país sobre la competencia de los operadores del SMSSM y sobre las medidas adoptadas por esa Administración para mejorar la competencia de tales operadores.

16.3 A este respecto, Grecia informó al Subcomité de que el Memorando de Entendimiento de París también había realizado una campaña de ese tipo, con resultados semejantes.

16.4 Noruega consideró alentadoras las conclusiones de la Administración de China, aunque recalcó que tales conclusiones no cambiaban los resultados de su propia investigación, que indicaban otra cosa.

16.5 Venezuela opinó que el Subcomité debería instar a las Administraciones a promover medidas para mejorar las competencias de los operadores del SMSSM.

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

16.6 Se informó al Subcomité de que el FSI 14 había elaborado directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar en forma de proyecto de circular MSC sobre el proyecto de directrices OMI/OIT. Tras tomar nota de algunas de las opiniones manifestadas, según las cuales el proyecto de directrices podría precisar un nuevo examen, particularmente en los aspectos relacionados con el Convenio de Formación, el MSC 82 había remitido la cuestión a los subcomités FSI y STW para que la examinaran e informasen al respecto al MSC 83.

16.7 El Subcomité tomó nota de que debido a la proximidad entre la fecha de celebración del MSC 82 y la reunión del Subcomité, no fue posible distribuir el proyecto de directrices que elaboró el FSI 14.

16.8 Así pues, el Subcomité, estimando que para someter esta cuestión a un debate a fondo convendría distribuir las directrices elaboradas por el FSI 14 y examinarlas en el STW 39 con objeto de brindar al Comité el asesoramiento apropiado en su 84º periodo de sesiones, invitó al Comité a que refrendara esta decisión.

Proyecto de investigación sobre la identificación de nuevos métodos para intercambiar conocimientos e impartir formación

16.9 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por Letonia (STW 38/INF.3) sobre los resultados de un proyecto piloto de investigación sobre nuevos métodos de almacenar y difundir conocimientos en la esfera marítima.

Dispensas otorgadas en virtud del artículo VIII del Convenio de Formación

16.10 El Subcomité examinó y tomó nota de la información (STW 38/16) sobre los informes presentados por las Partes de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de Formación acerca de las dispensas que otorgaron en 2005.

16.11 A este respecto, el Reino Unido tomó nota de la información y expresó su inquietud por el elevado número de dispensas otorgadas especialmente a los capitanes y jefes de máquinas. Asimismo, a dicho país le preocupaba que las dispensas se otorgaban a veces respecto de certificados de competencia expedidos por otras Administraciones, lo cual, a su juicio, se contradecía con el espíritu del Convenio.

Compendio de la OMI de los institutos de formación marítima

16.12 Tras ser informado por la Secretaría de que la edición de 2000 del Compendio de la OMI de los institutos de formación marítima se encuentra disponible en línea, el Subcomité tomó nota de que el contenido del Compendio se basaba en la información facilitada por las administraciones y los institutos marítimos. El Subcomité acordó que convendría actualizar esta información, dado que es posible que numerosos institutos de formación existentes ofrezcan ahora mejores servicios, y que quizás se hayan aprobado nuevos institutos de formación o que algunos de ellos hayan dejado de existir. Por consiguiente, el Subcomité pidió a los Gobiernos

Miembros que actualizaran la información directamente en el sitio Web de la OMI (www.imo.org (*Human Element (Training and certification (Maritime Training Institutes))*)). El Subcomité también tomó nota de que el listado que figura en el Compendio no lleva implícito en modo alguno el refrendo ni la recomendación de la OMI o del Subcomité de ninguna de las instituciones, sus cursos o sus instalaciones.

Expresiones de agradecimiento

16.13 El Subcomité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados, que recientemente habían cesado en sus funciones, se habían jubilado o habían sido trasladados a otros puestos, por su valiosa labor, deseándoles una larga y feliz jubilación o, si fuera el caso, el mayor éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. Carlos Salgado (Chile) (traslado);
- Sr. Heru Prasetyo (Indonesia) (traslado)
- Sr. Fikret Hakgüden (Turquía) (traslado); y
- Sr. Carlos Ormaechea (Uruguay) (traslado).

Manifestaciones de pésame

16.14 El Subcomité tomó nota con profunda consternación y tristeza del reciente y prematuro fallecimiento del Presidente del Comité, Sr. Igor Ponomarev, Representante Permanente de la Federación de Rusia, y pidió a la delegación de ese país que transmitiese el más sentido pésame del Subcomité a los familiares, amigos y colegas de Igor Ponomarev.

16.15 El Subcomité, informado del triste fallecimiento en julio del pasado año del Sr. Hans-Jürgen Ross de Alemania, ex Presidente del Grupo de trabajo SPI y delegado ante numerosos órganos de la OMI, pidió a la delegación de Alemania que transmitiese el más sentido pésame del Subcomité a los familiares, amigos y colegas del fallecido.

17 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

17.1 Se invita al Comité a que, en su 83º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 aprobar el modelo revisado de notificación de los certificados fraudulentos detectados, e instar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a utilizarlo cuando notifiquen a la Secretaría la detección de certificados fraudulentos (párrafo 4.5 y anexo 1);
- .2 refrendar la decisión del Subcomité sobre los anteproyectos de enmiendas al Convenio y al Código de Formación, que incluyen:
 - .1 la formación básica en materia de protección y la formación de familiarización con los aspectos de protección, respectivamente para la gente de mar a la que no se hayan asignado tareas de protección y para todo el personal de a bordo; y
 - .2 las normas de competencia y la formación de familiarización con los aspectos de protección para la gente de mar a la que se hayan asignado tareas de protección, y

que el Subcomité examine dichas enmiendas en el contexto del examen general del Convenio y el Código de Formación, antes de ser presentadas al Comité para su aprobación y ulterior adopción (párrafo 6.21 y anexos 2, 3 y 4);

- .3 aprobar el proyecto de circular MSC.1 "Orientaciones sobre la formación y la familiarización en los aspectos de protección para el personal de a bordo (párrafo 6.26 y anexo 5);
- .4 refrendar la decisión del Subcomité, en el sentido de que el anteproyecto de enmiendas al Convenio y al Código de Formación relativas a las normas de competencia aplicables a los marineros debería adoptarse una vez haya concluido el examen general y coincidiendo con la adopción de otras enmiendas elaboradas durante el mismo, para facilitar la implantación y evitar así las incoherencias que pudieran surgir durante el examen general propuesto (párrafos 9.34 a 9.37 y anexos 6, 7 y 8);
- .5 refrendar la decisión del Subcomité en el sentido de que los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no puede impartirse la formación a bordo deberían definirse coincidiendo con el examen general del Convenio y del Código de Formación (párrafos 11.3 y 11.4);
- .6 aprobar los aspectos del Convenio y del Código de Formación que deben incluirse en el examen general y encomendar al Subcomité que lleve a cabo dicho examen propuesto de una manera sistemática y organizada (párrafo 12.156 y anexo 11);
- .7 se muestre de acuerdo con la decisión del Subcomité de que convendría imprimir obligatoriedad al procedimiento para determinar la dotación de seguridad, de preferencia enmendando la regla V/14 del SOLAS, e incluya, en consecuencia un nuevo punto del orden del día sobre "Prescripciones obligatorias para determinar la dotación del seguridad" en el programa de trabajo del Subcomité, a reserva del estudio de las justificaciones que los Gobiernos Miembros facilitarán oportunamente (párrafo 13.32);
- .8 aprobar el proyecto revisado de programa de trabajo y orden del día provisional del STW 39 (párrafo 14.1 y anexo 12);
- .9 refrendar la decisión del Subcomité de brindar asesoramiento al MSC 84 sobre el proyecto de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar elaborado por el FSI 14, ya que no fue posible examinar dicho proyecto de directrices en el STW 38 por la proximidad de fechas entre el MSC 82 y el STW 38 (párrafo 16.8); y
- .10 aprobar el informe en general.

ANEXO 2

**ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE
DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN) 1978, ENMENDADO
(ASPECTOS DE PROTECCIÓN)**

Capítulo VI¹

**Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección,
atención médica y supervivencia**

- 1 La actual regla VI/1 se sustituye por la siguiente:

"Regla VI/1

Requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucción básicas para toda la gente de mar

1 La gente de mar habrá de estar familiarizada y recibir formación o instrucción básicas conforme a lo prescrito en la sección A-VI/1 del Código de Formación, y deberá satisfacer las normas de competencia que se establecen en dicha sección.

2 Toda Parte comparará las normas de competencia sobre los aspectos de protección exigidas a la gente de mar que esté o pueda acreditar estar en posesión de títulos expedidos antes de la entrada en vigor de la presente regla con las especificadas en la sección A-VI/1.2-1 del Código de Formación, y determinará si es necesario exigir a dicho personal que actualice sus títulos."

- 2 Se inserta la siguiente nueva regla VI/6 a continuación de la regla VI/5 actual:

"Regla VI/6

Requisitos mínimos para la gente de mar a la que se asignen funciones de protección

1 La gente de mar a la que se asignen funciones de protección deberá satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-VI/6 del Código de Formación.

2 Cuando la formación sobre funciones de protección no figure entre las cualificaciones exigidas para el título que se va a expedir, se expedirá un certificado especial o prueba documental, según proceda, que dé fe de que el titular ha participado en un curso de formación sobre esas funciones de protección.

3 Toda Parte comparará las normas de competencia sobre los aspectos de protección exigidas a la gente de mar que esté o pueda acreditar estar en posesión de títulos expedidos antes de la entrada en vigor de la presente regla con las especificadas en la sección A-VI/6 del Código de Formación, y determinará si es necesario exigir a dicho personal que actualice sus títulos."

¹ Al elaborar enmiendas a este capítulo se partió de la base de que estarían en vigor las enmiendas a este capítulo adoptadas mediante la resolución MSC.203(81).

ANEXO 3

ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (ASPECTOS DE PROTECCIÓN)

PARTE A

NORMAS OBLIGATORIAS RELACIONADAS CON LAS DISPOSICIONES DEL ANEXO DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

Capítulo VI¹

Pruebas relativas a las funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia

- 1 El título de la sección A-VI/1 se sustituye por el siguiente:

"Requisitos mínimos de familiarización y de formación e instrucción básicas para toda la gente de mar"

- 2 Después de la actual sección A-VI/1.1 se intercalan las nuevas secciones A-VI/1-1 y A-VI/1-2:

"Formación para la familiarización con los aspectos de protección"

1-1 Antes de que se les asignen tareas a bordo, todas las personas que no sean pasajeros, empleadas o contratadas a bordo de buques de navegación marítima sujetos a las disposiciones del Código PBIP recibirán una formación aprobada que les permita familiarizarse con la protección, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B, para:

- .1 notificar un suceso que afecte a la protección;
- .2 determinar los procedimientos a seguir cuando reconozcan una amenaza para la protección; y
- .3 participar en los procedimientos de emergencia relacionados con la protección.

1-2 La formación para la familiarización deberá impartirla el oficial de protección del buque u otra persona con cualificaciones equivalentes."

¹ Al elaborar enmiendas a este capítulo se partió de la base de que estarían en vigor las enmiendas a este capítulo adoptadas mediante la resolución MSC.209(81).

3 Después de la actual sección A-VI/1.2 se intercalan las nuevas secciones A-VI/2-1 y A-VI/2-2:

"Formación básica en aspectos de protección"

Formación básica o instrucción

2-1 La gente de mar empleada o contratada a bordo del buque en la calidad que sea, como parte de la dotación del buque que no tenga asignadas tareas relacionadas con la protección deberá, antes de que se le asignen cometidos a bordo:

- .1 recibir la debida formación básica aprobada o instrucción sobre la toma de conciencia de los aspectos de protección, según se indica en el cuadro A-VI/1-5;
- .2 demostrar que ha alcanzado la competencia requerida para asumir las tareas, cometidos y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 del cuadro A-VI/1-5:
 - .2.1 demostrar su competencia de conformidad con los métodos de demostración de la competencia y los criterios de evaluación indicados en las columnas 3 y 4 del cuadro A-VI/1-5; y
 - .2.2 estar sujetos a examen o evaluación continua en el marco de un programa de formación aprobado en las materias que se enumeran en la columna 2 del cuadro A-VI/1-5.

Disposiciones transitorias

2-2 Hasta *<fecha de entrada en vigor + dos años>*, la gente de mar que haya comenzado un periodo de embarco aprobado antes de la entrada en vigor de la presente sección podrá demostrar que satisface los requisitos del párrafo 2-1 si:

- .1 ha cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a seis meses en el curso de los últimos tres años como personal de a bordo; o
- .2 ha desempeñado funciones de protección consideradas equivalentes al periodo de embarco aprobado que se estipula en el párrafo 2-2.1, o
- .3 ha superado una prueba de tipo aprobado; o
- .4 ha completado satisfactoriamente una formación aprobada."

4 Antes de la actual sección A-VI/1.3 se intercala el siguiente subtítulo:

"Exenciones

(El párrafo 3 infra no se aplica con respecto a los párrafos 1-1 ó 2-1)"

5 Después del cuadro A-VI/1-4 se intercala el siguiente nuevo cuadro A-VI/1-5:

"Cuadro A-VI/1-5

Normas mínimas de competencia en la toma de conciencia de los aspectos de protección

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Contribuir al incremento de la protección marítima mediante una mayor conciencia de los aspectos de protección</p>	<p>Conocimiento básico práctico de las definiciones y los términos utilizados en la esfera de la protección marítima</p> <p>Conocimiento básico de la política internacional de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</p> <p>Conocimiento básico de los niveles de protección marítima, de las medidas de protección que procede adoptar en cada caso y de los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</p> <p>Conocimiento básico de los procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</p> <p>Conocimiento de los planes para contingencias relacionados con la protección</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</p>	<p>Se determinan correctamente las necesidades para incrementar la protección</p>
<p>Reconocimiento de las amenazas para la protección</p>	<p>Conocimiento básico de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</p> <p>Conocimientos básicos que permitan identificar posibles amenazas para la protección</p> <p>Conocimiento básico de las técnicas de reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y conciencia de los daños que pueden causar</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</p>	<p>Se reconocen correctamente las amenazas para la protección marítima</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Reconocimiento de las amenazas para la protección (cont.)	Conocimiento básico del encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección		
Comprensión de los aspectos de protección y de la necesidad de mantener la vigilancia, y conocimiento de los métodos para ello	Conocimiento básico de los requisitos de formación, los ejercicios y las maniobras contemplados en los convenios y códigos pertinentes	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Se determinan correctamente las medidas necesarias para incrementar la protección

6 Después de la actual sección A-VI/5 se intercala la siguiente nueva sección A-VI/6:

"Sección A-VI/6

Requisitos mínimos para el personal al que se asignen funciones de protección

Normas de competencia

1 Todo aspirante al que se asignen funciones de protección del buque deberá demostrar que posee la necesaria competencia para asumir las tareas, obligaciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro A-VI/6.

2 El nivel de conocimiento de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro A-VI/6 habrá de ser suficiente para que todo aspirante pueda desempeñar las funciones de protección que se le asignen a bordo.

3 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida mediante:

- .1 demostración de la competencia para asumir las tareas, obligaciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro A-VI/6 con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 de dicho cuadro; y
- .2 examen o evaluación continua en el marco de un programa de formación aprobado en las materias que se enumeran en la columna 2 del cuadro A-VI/6.

Formación para la familiarización con los aspectos de protección

4 La gente de mar empleada o contratada en buques de navegación marítima que tenga asignadas funciones de protección deberá recibir formación para la familiarización con los aspectos de protección en esas tareas y funciones antes de que éstas se les asignen, teniendo en cuenta la orientación de la parte B.

5 La formación para la familiarización con los aspectos de protección del personal al que se hayan asignado tareas relacionadas con la protección deberá impartirla el oficial de protección del buque u otra persona con cualificaciones equivalentes.

Disposiciones transitorias

6 Hasta *<fecha de entrada en vigor + dos años>*, la gente de mar que haya comenzado un periodo de embarco aprobado antes de la entrada en vigor de la presente sección podrá demostrar su competencia para asumir las tareas, cometidos y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro A-VI/6 si:

- .1 ha cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a seis meses en el curso de los últimos tres años como personal de a bordo con funciones de protección; o
- .2 ha desempeñado funciones de protección consideradas equivalentes al periodo de embarco aprobado que se estipula en el párrafo 6.1, o
- .3 ha superado una prueba de tipo aprobado; o
- .4 ha completado satisfactoriamente una formación aprobada."

Cuadro A-VI/6
Especificación de las normas mínimas de competencia del personal
al que se asignen funciones de protección

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Mantener las condiciones establecidas en un plan de protección del buque	<p>Conocimiento práctico de las definiciones y los términos utilizados en la esfera de la protección marítima</p> <p>Conocimiento de la política internacional de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</p> <p>Conocimiento de los niveles de protección marítima, de las medidas de protección que procede adoptar en cada caso y de los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	<p>Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS, enmendado</p> <p>Se han determinado correctamente las prescripciones legislativas sobre protección</p> <p>Las comunicaciones en el ámbito de su responsabilidad son claras e inteligibles</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Mantener las condiciones establecidas en un plan de protección del buque (cont.)</p>	<p>Conocimiento de los procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</p> <p>Conocimiento de los procedimientos para realizar ejercicios y prácticas</p> <p>Conocimiento de los procedimientos para efectuar inspecciones y reconocimientos y para el control y la vigilancia de las actividades de protección especificadas en un plan de protección del buque</p> <p>Conocimiento de los planes para contingencias relacionados con la protección y de los procedimientos para responder a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto</p>		
<p>Reconocimiento de los riesgos y las amenazas para la protección</p>	<p>Conocimiento de la documentación sobre protección, en particular la Declaración de protección</p> <p>Conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</p> <p>Conocimientos que permitan identificar posibles amenazas para la protección</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</p>	<p>Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Reconocimiento de los riesgos y las amenazas para la protección (cont.)	<p>Conocimiento de las técnicas de reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y conciencia de los daños que pueden causar</p> <p>Conocimiento de las técnicas de gestión y control de multitudes, cuando proceda</p> <p>Conocimiento del encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</p> <p>Conocimiento de métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</p>		
Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque	<p>Conocimiento de las técnicas para vigilar las zonas restringidas</p> <p>Conocimiento de los métodos para controlar el acceso al buque y a las zonas restringidas a bordo</p> <p>Conocimiento de los métodos para vigilar eficazmente las zonas de cubierta y los alrededores del buque.</p> <p>Conocimiento de los métodos de inspección de la carga y las provisiones del buque</p> <p>Conocimiento de los métodos para controlar el embarco y desembarco de las personas y sus efectos y el acceso una vez a bordo</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Utilización adecuada del equipo y los sistemas de protección, si los hay	<p>Conocimiento de los distintos tipos de equipo y sistemas de protección y de sus limitaciones</p> <p>Conciencia de la necesidad y conocimiento de los métodos de prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección, particularmente en el mar</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	<p>Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS</p> <p>El equipo y los sistemas se manejan conforme a las instrucciones de funcionamiento, teniendo en cuenta las limitaciones de cada equipo o sistema</p>

ANEXO 4

ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (ASPECTOS DE PROTECCIÓN)**PARTE B****ORIENTACIONES CON CARÁCTER DE RECOMENDACIÓN SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FORMACIÓN Y SU ANEXO****CAPÍTULO VI¹****Orientaciones sobre las funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia**

- 1 El título actual de la sección B-VI/1 se sustituye por el siguiente:

"Orientaciones sobre la familiarización y la formación e instrucción básicas para toda la gente de mar"

- 2 Insertar a continuación de la sección B-VI/1.8 la nueva sección siguiente:

"FORMACIÓN O INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE PROTECCIÓN, Y FAMILIARIZACIÓN CON LOS ASPECTOS DE PROTECCIÓN

9 La gente de mar y el personal de a bordo no son expertos en protección, y la finalidad de las disposiciones del Convenio y el presente Código no es convertirlos en especialistas en la materia.

10 La gente de mar y el personal de a bordo deberán recibir formación, instrucción y estar familiarizados con los aspectos de protección de manera que adquieran la comprensión y los conocimientos necesarios para desempeñar las funciones que se les asignen y contribuir colectivamente al incremento de la protección marítima.

11 La gente de mar a la que no se asignen funciones de protección deberá recibir la formación e instrucción básicas que figuran en el cuadro A-VI/2-1 como mínimo una vez durante su carrera. No serán necesarios cursos de repaso ni reválidas de esta formación si el marino o el empleado de a bordo cumple los requisitos de familiarización con los aspectos de protección que figuran en la regla VI/1 y participa en los ejercicios y prácticas prescritos en el Código PBIP.

12 Las personas que impartan "formación para la familiarización con los aspectos de protección" de conformidad con la sección A-VI/1.1-1, no estarán sujetas a lo dispuesto en la regla I/6 ni en la sección A-I/6."

¹ Al elaborar las enmiendas a este capítulo se partió de la base de que estarían en vigor las enmiendas a este capítulo adoptadas mediante la circular STCW.6/Circ.9.

- 3 Insertar a continuación de la sección B-VI/5 la siguiente nueva sección B-VI/6:

"Sección B-VI/6

Orientaciones sobre la formación y titulación de la gente de mar a la que se asignen funciones de protección

1 La expresión "a la que se asignen funciones de protección" utilizada en la sección A-VI/6 denota personal que debe asumir funciones y responsabilidades concretas en materia de protección, de conformidad con lo dispuesto en el plan de protección del buque.

2 La gente de mar a la que se asignen funciones de protección deberá recibir la formación que figura en el cuadro A-VI/6 como mínimo una vez durante su carrera. No serán necesarios cursos de repaso ni reválidas de esta formación si el marino o empleado de a bordo cumple los requisitos de familiarización con aspectos de protección que figuran en la regla VI/1 y participa en los ejercicios y prácticas prescritos en el Código PBIP.

3 Las personas que impartan "formación para la familiarización con los aspectos de protección" de conformidad con la sección A-VI/6 no estarán sujetas a lo dispuesto en la regla I/6 ni en la sección A-I/6.

4 En circunstancias excepcionales, cuando se prescriba que las funciones de protección del buque corren a cargo de una persona debidamente cualificada al efecto y no se disponga temporalmente de nadie con esas características, la Administración podrá permitir que un marino que no tenga asignadas funciones de protección desempeñe tales funciones, siempre que esa persona conozca el plan de protección del buque, hasta el próximo puerto de escala o durante un periodo máximo de 30 días."

ANEXO 5

Ref.: T2-MSS/2.11.1
T2/4.2

MSC.1/Circ.[...]
[...] octubre 2007

**PROYECTO DE ORIENTACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y LA
FAMILIARIZACIÓN CON LOS ASPECTOS DE PROTECCIÓN
PARA EL PERSONAL DE A BORDO**

1 El Comité de Seguridad Marítima (el Comité), en su 83º periodo de sesiones [(3 a 12 de octubre de 2007)], tomó nota de los proyectos de enmiendas al Convenio y al Código de Formación preparados por el Subcomité de Normas de Formación y Guardia, en su 38º periodo de sesiones (22 a 26 de enero de 2007), cuya finalidad es, entre otras, incluir disposiciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo, tenga o no asignadas funciones de protección. El Comité examinó asimismo las recomendaciones del Subcomité STW acerca de la conveniencia de distribuir elementos conexos de los proyectos de enmiendas, como orientaciones sobre las correspondientes disposiciones del Código PBIP, a fin de incrementar la protección marítima y promover la implantación sistemática y uniforme del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

2 El Comité recordó que por el momento el plan era adoptar estas enmiendas en el futuro, en el marco del examen general del Convenio y del Código de Formación que está llevando a cabo el Subcomité STW. Por consiguiente, es conveniente facilitar información a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y a las Partes en el Convenio de Formación sobre la posible evolución de las cuestiones relacionadas con la formación y la familiarización del personal de a bordo, a fin de que puedan adaptar sus requisitos, programas y prácticas nacionales, lo que fomentará la convergencia. El Comité acordó también que este planteamiento garantizará a su vez que la introducción o transición a estos nuevos requisitos se realice sin contratiempos.

3 El Comité acordó asimismo que, si los Gobiernos trataran de armonizar sus requisitos con los contemplados en los proyectos de enmiendas, sería razonable esperar que el personal de a bordo tropiece con menos dificultades para el reconocimiento y la aceptación de la formación y la experiencia adquirida antes de la entrada en vigor de las enmiendas previstas.

4 Por consiguiente, el Comité aprobó las Orientaciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo (las Orientaciones), que se recogen en el anexo.

5 El Comité acordó que:

- .1 la única finalidad de estas Orientaciones es ayudar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a implantar las disposiciones de la sección A/13.3 y de los párrafos B/13.3 y B/13.4;

- .2 las presentes Orientaciones no sientan bases para que los encargados de las medidas de control y cumplimiento derivadas de lo dispuesto en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, o de la inspección, según lo dispuesto en el artículo X y en la regla I/4 del Convenio de Formación, puedan pedir o exigir que se presenten pruebas documentales que den fe de que el personal de a bordo reúne los requisitos enumerados en las Orientaciones; y
- .3 las presentes Orientaciones no sientan bases para que un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS exija al personal que preste servicio a bordo de buques que entren en puertos situados en su territorio que satisfaga los requisitos enumerados en las orientaciones.

6 El Comité reafirmó la opinión que había expresado en su 77º periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003) de que, con carácter provisional, se aceptaría el Certificado internacional de protección del buque como prueba suficiente de que la formación se había impartido conforme al Código PBIP. El Estado de abanderamiento era responsable de decidir cómo se debía impartir la formación y si se requerían otros certificados. Si la supervisión de los buques por el Estado rector del puerto pusiera en evidencia una falta de formación, se podrían adoptar medidas complementarias.

7 Se invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que pongan las Orientaciones en conocimiento de todas las partes interesadas en las cuestiones que se abordan en ellas.

8 Los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, las organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo que tengan dificultades con la implantación de las Orientaciones deberán señalarlo cuanto antes a la atención del Comité a fin de que éste examine los aspectos suscitados y decida sobre las medidas que proceda adoptar.

ANEXO

ORIENTACIONES S SOBRE LA FORMACIÓN Y LA FAMILIARIZACIÓN CON LOS ASPECTOS DE PROTECCIÓN PARA EL PERSONAL DE A BORDO

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 Las presentes Orientaciones se aplican al personal de a bordo, que no sean oficiales de protección del buque, empleado o contratado en un buque sujeto a lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

1.2 La expresión "personal de a bordo" comprende: 1) el capitán y los miembros de la tripulación y otras personas empleadas o contratadas a bordo del buque en la calidad que sea, como parte de la dotación del buque, término que incluye las naves de gran velocidad; 2) en el caso de los buques para fines especiales¹, la tripulación² y el personal especial³; y 3) en el caso de las unidades móviles de perforación mar adentro que no estén en un emplazamiento fijo, el personal especial⁴ y la tripulación marítima⁵; y excluye a los pasajeros.

2 PRINCIPIOS GENERALES

2.1 El personal de a bordo no está compuesto por expertos en materia de protección, y lo dispuesto en las presentes Orientaciones no tiene como finalidad convertirlos en especialistas en la materia.

2.2 El personal de a bordo deberá recibir formación o instrucción adecuada, así como formación para la familiarización con los aspectos de protección, a fin de adquirir los conocimientos y la comprensión necesarios para desempeñar las funciones que se le asignen y contribuir colectivamente al incremento de la protección marítima.

¹ La expresión *Buque para fines especiales* se define en el párrafo 1.3.4 del Código de Seguridad aplicable a los buques para fines especiales, adoptado mediante la resolución A.534(13) y enmendado mediante las circulares MSC/Circ.446, 478 y 739, y la resolución MSC.183(79), que se denominará en adelante Código de Buques Especiales. En la circular MSC/Circ.739 se incluyen enmiendas nuevas al Código de Buques Especiales y se refunden las enmiendas adoptadas mediante las circulares MSC/Circ.446 y 478.

² La expresión *Tripulación* se define en el párrafo 1.3.1 del Código de Buques Especiales.

³ La expresión *Personal especial* se define en el párrafo 1.3.3 del Código de Buques Especiales.

⁴ La expresión *Personal especial* se define en el párrafo 2.1.12 de las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, adoptadas mediante la resolución A.891(21), denominadas en adelante Recomendaciones sobre la formación del personal de unidades móviles.

⁵ La expresión *Tripulación marítima* se define en el párrafo 2.1.13 de las Recomendaciones sobre la formación del personal de unidades móviles.

2.3 El personal de a bordo deberá recibir formación o instrucción adecuada en aspectos de protección al menos una vez durante su carrera.

2.4 La formación para la familiarización con los aspectos de protección deberá impartirla el oficial de protección del buque u otra persona con cualificaciones equivalentes.

3 TERMINOLOGÍA

3.1 En la sección A/9.4.7 del Código PBIP se estipula que el plan de protección del buque se ocupará de las "tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección". En las secciones A/13.3 y en el párrafo B/13.3 del Código PBIP se hace referencia a "personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección", y en el párrafo B/13.4 del Código PBIP se hace referencia, en relación con el párrafo B/13.3 del Código PBIP, a "todo el personal de a bordo restante".

3.2 Por consiguiente, en las presentes Orientaciones, la expresión "personal de a bordo al que se asignen funciones de protección" define a personas que tengan funciones y responsabilidades específicas de protección, de conformidad con lo dispuesto en el plan de protección del buque. La expresión personal de a bordo "que no tenga asignadas funciones de protección" se utiliza para definir a todo el personal de a bordo restante.

4 PERSONAL DE A BORDO QUE NO TENGA ASIGNADAS FUNCIONES DE PROTECCIÓN

4.1 Formación e instrucción básicas en la toma de conciencia de los aspectos de protección

4.1.1 El personal de a bordo que no tenga asignadas funciones de protección deberá demostrar su competencia para asumir las tareas, funciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro 1.

4.1.2 El nivel de conocimiento de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro 1 deberá ser suficiente para que la persona pueda contribuir colectivamente al incremento de la protección marítima.

4.1.3 Se considerará que las personas que hayan completado satisfactoriamente una formación aprobada en la toma de conciencia de los aspectos de protección, basada en los conocimientos, comprensión y aptitud indicados en el cuadro 1, reúnen los requisitos. A las personas que superen esta formación se les expedirá una prueba documental a tal efecto que el Gobierno Contratante del Convenio SOLAS interesado juzgue satisfactoria.

4.2 Formación para la familiarización con los aspectos de protección

4.2.1 Antes de que se le asignen funciones a bordo, el personal de a bordo que no tenga asignadas funciones de protección recibirá una formación para la familiarización con los aspectos de protección que capacite para:

- .1 notificar un suceso que afecte a la protección;
- .2 determinar los procedimientos a seguir cuando reconozca una amenaza para la protección; y
- .3 participar en los procedimientos de emergencia relacionados con la protección.

4.3 Situación jurídica con respecto a lo prescrito en el Código PBIP

4.3.1 Se considerará que el personal de a bordo al que no se asignen funciones de protección y que cumpla lo estipulado en los párrafos 4.1 y 4.2 reúne los requisitos de la sección B/13.4 del Código PBIP.

5 PERSONAL DE A BORDO AL QUE SE ASIGNEN FUNCIONES DE PROTECCIÓN

5.1 Formación e instrucción en las funciones de protección asignadas

5.1.1 El personal de a bordo al que se asignen funciones de protección deberá poder demostrar su competencia para asumir las tareas, funciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro 2.

5.1.2 El nivel de conocimiento de las materias enumeradas en la columna 2 del cuadro 2 deberá ser suficiente para que la persona pueda asumir las funciones de protección que se le asignen.

5.1.3 Se considerará que las personas que hayan completado satisfactoriamente formación aprobada basada en los conocimientos, comprensión y aptitud enumerados en el cuadro 2 reúnen los requisitos. A las personas que superen esta formación se les expedirá una prueba documental a tal efecto que el Gobierno Contratante del Convenio SOLAS juzgue satisfactoria.

5.2 Formación para la familiarización con los aspectos de protección

5.2.1 El personal de a bordo al que se asignen funciones de protección deberá recibir, previamente, formación para la familiarización con los aspectos de protección correspondientes a las tareas y responsabilidades de que se trate, teniendo en cuenta lo dispuesto en el plan de protección del buque.

5.3 Situación jurídica con respecto a lo prescrito en el Código PBIP

5.3.1 Se considerará que el personal de a bordo al que se asignen funciones de protección que cumpla lo estipulado en los párrafos 5.1 y 5.2 reúne los requisitos de las secciones A/13.3 y B/13.3 del Código PBIP.

6 MÉTODO ALTERNATIVO PARA LA DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA

6.1 Los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán permitir al personal de a bordo que demuestre su competencia para asumir las tareas, funciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 del cuadro 1 o del cuadro 2, según proceda, si:

- .1 ha cumplido un periodo de embarco aprobado como personal de a bordo al que se asignen funciones de protección, o al que no se asignen, según corresponda, durante un periodo no inferior a seis meses en el curso de los tres últimos años, siempre que el periodo de seis meses se haya acumulado después del 1 de julio de 2004; o
- .2 desempeñado funciones de protección después del 1 de julio de 2004 que se consideren equivalentes al periodo de embarco prescrito en el párrafo 6.1; o
- .3 ha superado una prueba aprobada; o
- .4 completado satisfactoriamente una formación aprobada.

CUADRO 1**CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD EN LA TOMA DE CONCIENCIA DE LOS ASPECTOS DE PROTECCIÓN**

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir al incremento de la protección marítima mediante una mayor conciencia de los aspectos de protección	<p>Conocimiento básico práctico de las definiciones y los términos utilizados en la esfera de la protección marítima</p> <p>Conocimiento básico de la política internacional de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</p> <p>Conocimiento básico de los niveles de protección marítima, de las medidas de protección que procede adoptar en cada caso y de los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</p> <p>Conocimiento básico de los procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</p> <p>Conocimiento básico de los planes para contingencias relacionados con la protección</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Se determinan correctamente las necesidades para incrementar la protección
Reconocimiento de las amenazas para la protección	<p>Conocimiento básico de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</p> <p>Conocimientos básicos que permitan identificar posibles amenazas para la protección</p> <p>Conocimiento básico de las técnicas de reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y conciencia de los daños que pueden causar</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Se reconocen correctamente las amenazas para la protección marítima

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Reconocimiento de las amenazas para la protección (cont.)	Conocimiento básico del encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección		
Comprensión de los aspectos de protección y de la necesidad de mantener una vigilancia, y conocimiento de los métodos para ello	Conocimiento básico de los requisitos de formación, los ejercicios y las maniobras contemplados en los convenios y códigos pertinentes	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Se determinan correctamente las medidas necesarias para incrementar la protección

CUADRO 2

**CONOCIMIENTOS, COMPRENSIÓN Y APTITUD DEL PERSONAL DE A BORDO
AL QUE SE ASIGNEN FUNCIONES DE PROTECCIÓN**

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Mantener las condiciones establecidas en un plan de protección del buque	<p>Conocimiento práctico de las definiciones y los términos utilizados en la esfera de la protección marítima</p> <p>Conocimiento de la política internacional de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</p> <p>Conocimiento de los niveles de protección marítima, de las medidas de protección que procede adoptar en cada caso y de los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</p> <p>Conocimiento de los procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</p> <p>Conocimiento de los procedimientos para realizar ejercicios y prácticas</p> <p>Conocimiento de los procedimientos para efectuar inspecciones y reconocimientos y para el control y la vigilancia de las actividades de protección especificadas en un plan de protección del buque</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	<p>Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS, enmendado</p> <p>Se han determinado correctamente las prescripciones legislativas sobre protección</p> <p>Las comunicaciones en el ámbito de su responsabilidad son claras e inteligibles</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Mantener las condiciones establecidas en un plan de protección del buque (cont.)	Conocimiento de los planes para contingencias relacionados con la protección y de los procedimientos para responder a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto		
Reconocimiento de los riesgos y las amenazas para la protección	<p>Conocimiento de la documentación sobre protección, en particular la Declaración de protección</p> <p>Conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</p> <p>Conocimientos que permitan identificar posibles amenazas para la protección</p> <p>Conocimiento de las técnicas de reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos y conciencia de los daños que pueden causar</p> <p>Conocimiento de técnicas de gestión y control de multitudes, cuando proceda</p> <p>Conocimiento del encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</p> <p>Conocimiento de métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque	<p>Conocimiento de las técnicas para vigilar las zonas restringidas</p> <p>Conocimiento de los métodos para controlar el acceso al buque y a las zonas restringidas a bordo</p> <p>Conocimiento de los métodos para vigilar eficazmente las zonas de cubierta y los alrededores del buque</p> <p>Conocimiento de los métodos de inspección de la carga y las provisiones del buque</p> <p>Conocimiento de los métodos para controlar el embarco y desembarco de las personas y sus efectos y el acceso una vez a bordo</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS
Utilización adecuada del equipo y los sistemas de protección, si los hay	<p>Conocimiento de los distintos tipos de equipo y sistemas de protección y de sus limitaciones</p> <p>Conciencia de la necesidad y conocimiento de los métodos de prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección, particularmente en el mar</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido	<p>El equipo y los sistemas se manejan conforme a las instrucciones de funcionamiento, teniendo en cuenta las limitaciones de cada equipo o sistema</p> <p>Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos en el Código PBIP y en el Convenio SOLAS</p>

ANEXO 6**ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE
DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN) 1978, ENMENDADO
(REQUISITOS APLICABLES A LA TITULACIÓN DE
LOS MARINEROS DE PRIMERA)****CAPÍTULO I
Disposiciones generales****Regla I/1 - Definiciones y aclaraciones**

- 1 En el párrafo 1, al final del subpárrafo .27 el "." se sustituye por ";".
- 2 En el párrafo 1, a continuación del actual subpárrafo .27 se añaden los siguientes subpárrafos .27 y .28:
 - .28 *Marinero de primera de puente*: Marinero titulado conforme a lo dispuesto en la regla II/5 del Convenio.
 - .29 *Marinero de primera de máquinas*: Marinero titulado conforme a lo dispuesto en la regla III/5 del Convenio."

**CAPÍTULO II
Capitán y sección de puente****Propuesta de nueva regla II/5*****Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros de primera de puente***

- 1 Todo marinero de primera de puente que preste servicios a bordo de un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500 deberá poseer la debida titulación.
- 2 Todo aspirante a un título deberá:
 - .1 tener una edad mínima de 18 años;
 - .2 satisfacer los requisitos relativos a la titulación como marinero que forme parte de una guardia de navegación

- .3 durante el servicio como marinero que forma parte de una guardia de navegación, haber cumplido un periodo de embarco aprobado como marinero en la sección de puente:
 - .3.1 no inferior a 18 meses, o
 - .3.2 no inferior a 12 meses y haber concluido la formación aprobada; y
- .4 satisfacer las normas de competencia especificadas en la sección A-II/5 del Código de Formación.

3 Toda Parte comparará las normas de competencia exigidas a los marineros de primera para los títulos expedidos antes de [fecha] con las especificadas para la titulación en la sección A-II/5 del Código de Formación, y determinará si es necesario exigir a dicho personal que actualice sus títulos.

4 Hasta [fecha], una Parte podrá continuar expidiendo, reconociendo y refrendando títulos de conformidad con las disposiciones del Convenio* aplicables inmediatamente antes de la entrada en vigor de esta regla.

5 Hasta [fecha], una Parte podrá continuar renovando y revalidando títulos y refrendos de conformidad con las disposiciones del Convenio* aplicables inmediatamente antes de la entrada en vigor de esta regla.

6 La Parte podrá considerar que la gente de mar satisface lo prescrito en la presente regla si ha prestado un servicio idóneo en la sección de puente durante al menos 12 meses en el curso de los cinco años anteriores a la entrada en vigor de esta regla para esa Parte.

CAPÍTULO III **Sección de máquinas**

Regla III/5

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros de primera de máquinas destinados en una cámara de máquinas con dotación permanente o designados para desempeñar funciones en una cámara de máquinas sin dotación permanente

1 Todo marinero de primera de máquinas que preste servicios a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW deberá poseer la debida titulación.

2 Todo aspirante a un título deberá:

- .1 tener una edad mínima de 18 años;

* Se hace referencia al Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre el Certificado de marinero preferente, 1946 (Convenio N° 74).

- .2 satisfacer los requisitos relativos a la titulación como marinero que forme parte de una guardia en una cámara de máquinas con dotación permanente o asignado a desempeñar funciones en una cámara de máquinas sin dotación permanente; y
- .3 durante el servicio como marinero que forme parte de una guardia en una cámara de máquinas, haber cumplido un periodo de embarco aprobado como marinero en la sección de máquinas:
 - .3.1 no inferior a 12 meses, o
 - .3.2 no inferior a seis meses y haber concluido la formación aprobada; y
- .4 satisfacer las normas de competencia especificadas en la sección A-III/5 del Código de Formación.

3 Toda Parte comparará las normas de competencia exigidas a los marineros de primera para los títulos expedidos antes de [fecha] con las especificadas para la titulación en la sección A-III/5 del Código de Formación, y determinará si es necesario exigir a dicho personal que actualice sus títulos.

4 La Parte podrá considerar que la gente de mar satisface lo prescrito en la presente regla si ha prestado un servicio idóneo en la sección de máquinas durante al menos 12 meses en el curso de los cinco años anteriores a la entrada en vigor de esta regla para esa Parte.

ANEXO 7**ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (REQUISITOS DE FORMACIÓN APLICABLES A LA TITULACIÓN DE LOS MARINEROS DE PRIMERA)****Sección A-II/5*****Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los marineros de primera de puente*****Normas de competencia**

- 1 Todo marinero de primera de puente que preste servicio a bordo de un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500 habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida para desempeñar las funciones al nivel de apoyo, según se especifica en la columna 1 del cuadro A-II/5.
- 2 Los conocimientos, comprensión y aptitud mínimos que se exigen a los marineros de primera de puente que presten servicio a bordo de un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500 figuran en la columna 2 del cuadro A-II/5.
- 3 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-II/5.

Cuadro A - II/5

**Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables
 a los marineros de primera de puente**

Función: Navegación, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir al atraque, fondeo y otras operaciones de amarre	<p>Conocimientos prácticos del sistema de amarre y los procedimientos conexos, que incluyen:</p> <p>.1 la función de los cabos y cables de amarre y remolque, y su funcionamiento dentro del sistema en general</p> <p>.2 las capacidades, cargas de trabajo seguras y resistencias a la rotura del equipo de amarre, que incluye los cables de amarre, los cabos sintéticos y de fibra, chigres, molinetes de ancla, cabrestantes, bitas, guías y bolardos</p> <p>.3 los procedimientos y el orden para trincar y largar los cabos y cables de amarre y remolque</p> <p>.4 los procedimientos y el orden en el empleo de anclas en diversas operaciones</p> <p>Conocimiento práctico de los procedimientos y el orden para el amarre a una o varias boyas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>.5 formación aprobada con simulador, si procede</p>	<p>Las operaciones se realizan conforme a las prácticas de seguridad establecidas y las instrucciones sobre el funcionamiento del equipo</p>

Función: Manipulación y estiba de la carga, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir a la manipulación de la carga y las provisiones	<p>Conocimiento de los procedimientos para la manipulación, estiba y sujeción sin riesgos de la carga y las provisiones, en particular de sustancias o líquidos peligrosos, potencialmente peligrosos y perjudiciales</p> <p>Conocimiento básico y precauciones que deben adoptarse en relación con determinados tipos de carga y reconocimiento de las etiquetas del Código IMDG</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>.5 formación aprobada con simulador, si procede</p>	<p>Las operaciones relacionadas con la carga y las provisiones se realizan conforme a los procedimientos de seguridad establecidos y a las instrucciones sobre el funcionamiento del equipo</p> <p>La manipulación de cargas o provisiones peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales se ajusta a las prácticas de seguridad establecidas</p>

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir al funcionamiento sin riesgos del equipo y las máquinas de cubierta	<p>Conocimientos del equipo de cubierta, que incluyen:</p> <p>.1 función y usos de las válvulas y bombas, elevadores, grúas, plumas, y equipo conexo</p> <p>.2 función y usos de los chigres, molinetes, cabrestantes y equipo conexo</p> <p>.3 escotillas, puertas estancas, portas y equipo conexo</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p>	<p>Las operaciones se realizan conforme a las prácticas de seguridad y a las instrucciones establecidas sobre el funcionamiento del equipo</p> <p>Se realizan siempre con éxito las comunicaciones de las que es responsable el operador</p> <p>El equipo funciona sin riesgos conforme a los procedimientos establecidos</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir al funcionamiento sin riesgos del equipo y las máquinas de cubierta (cont.)	4 cabos de fibra y metálicos, cables y cadenas, así como su construcción, uso, marcas, mantenimiento y estiba adecuados		
	.5 aptitud para utilizar y comprender señales básicas de funcionamiento del equipo, como por ejemplo chigres, molinetes, grúas y elevadores	Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas	
	.6 Aptitud para hacer funcionar el equipo de fondeo en diferentes operaciones, tales como anclar y levar anclas, trincar, así como en situaciones de emergencia	Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas	Demostrar los métodos adecuados para guarnir y desguarnir conforme a prácticas seguras del sector
	Conocimiento de los siguientes procedimientos y aptitud para:	Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas	Demostrar la creación y la utilización adecuadas de nudos, ajustes, estopores, cabirones, ligadas, así como la manipulación adecuada de la lona
	.1 guarnir y desguarnir las guindolas de arboladura y los andamios		
	.2 guarnir y desguarnir las escalas del práctico, los elevadores, las defensas contra las ratas y las planchas de desembarco		Demostrar el uso adecuado de aparejos de motones y cuadernales
	.3 el cuidado y el manejo de la cabuyería, incluido el uso adecuado de nudos, ajustes y estopores		Demostrar los métodos adecuados para la manipulación de cabos, alambres, cables y cadenas

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir al funcionamiento sin riesgos del equipo y las máquinas de cubierta (cont.)	<p>Uso y manipulación del equipo de cubierta y del equipo de manipulación de la carga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Medios de acceso, escotillas y tapas de escotillas, rampas, puertas y elevadores de costado/proa/popa - sistemas de tuberías - medios de aspiración y pozos de sentina y de lastre - grúas, puntales y chigres. <p>Saber izar y bajar banderas y conocer las principales señales de bandera única. (A,B,G,H,O,P,Q)</p>		
Tomar precauciones de salud y seguridad en el trabajo	<p>Conocimientos prácticos de los procedimientos de seguridad en el trabajo y de seguridad personal a bordo, que incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 trabajar por encima de la cubierta .2 trabajar en el costado .3 trabajar en espacios cerrados .4 sistema de permiso para trabajar .5 manipulación de cabos .6 técnicas para levantar pesos y evitar lesiones en la espalda .7 seguridad eléctrica .8 seguridad mecánica 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación práctica .3 examen .4 experiencia aprobada en buque escuela 	<p>Se observan en todo momento los procedimientos concebidos para garantizar la seguridad del personal y del buque</p> <p>Se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza debidamente equipo de seguridad y protección adecuado en todo momento</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Tomar precauciones de salud y seguridad en el trabajo (cont.)	.9 prevención de riesgos químicos y biológicos .10 equipo de seguridad personal		
Tomar precauciones y contribuir a la prevención de la contaminación del medio marino	Conocimiento de las precauciones que se deben adoptar para evitar la contaminación del medio marino Conocimiento de la utilización y el funcionamiento del equipo de lucha contra la contaminación Conocimiento de los métodos aprobados para la eliminación de los contaminantes del mar	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación práctica .3 examen .4 experiencia aprobada en buque escuela	Se observan en todo momento los procedimientos concebidos para proteger el medio marino
Manejar embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Conocimiento del manejo de las embarcaciones de supervivencia, los botes de rescate y los componentes del equipo Conocimiento de las técnicas de supervivencia en el mar	Evaluación de los resultados de la formación y experiencia aprobadas que se indican en la sección A-VI/2, párrafos 1 a 4	Las medidas para responder a la orden de abandono del buque y a las situaciones de supervivencia son adecuadas para las circunstancias y condiciones reinantes, y se ajustan a normas y prácticas de seguridad aceptadas

Función: Mantenimiento y reparaciones, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir a las operaciones de mantenimiento y de reparaciones a bordo	<p>Conocimiento de las técnicas de preparación de superficies</p> <p>Aptitud para utilizar materiales y equipo de pintura, lubricación y limpieza</p> <p>Aptitud para comprender y realizar los procedimientos rutinarios de mantenimiento y reparaciones</p> <p>Comprensión de las directrices de seguridad del fabricante y de las instrucciones de a bordo</p> <p>Conocimiento de las técnicas de eliminación sin riesgos de materiales de desecho</p> <p>Conocimiento de la aplicación, el mantenimiento y el uso de herramientas de mano y eléctricas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas</p> <p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p>	<p>Las actividades de mantenimiento y reparación se llevan a cabo con arreglo a lo previsto en las especificaciones técnicas, de seguridad y de procedimiento</p>

Sección A-III/5

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de marineros de primera de máquinas destinados en una cámara de máquinas con dotación permanente o designados para desempeñar funciones en una cámara de máquinas sin dotación permanente

Normas de competencia

- 1 Todo marinero de primera de máquinas que preste servicio a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida para desempeñar las funciones al nivel de apoyo, según se especifica en la columna 1 del cuadro A-III/5.
- 2 Los conocimientos, comprensión y aptitud mínimos que se exigen a un marinero de primera de máquinas que preste servicio a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW figuran en la columna 2 del cuadro A-III/5.
- 3 Todo aspirante a un título habrá de demostrar que ha alcanzado la competencia requerida, con arreglo a los métodos de demostración de la competencia y los criterios para evaluarla que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro A-III/5.

Cuadro III/5

Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los marineros de primera de máquinas destinados en una cámara de máquinas con dotación permanente o designados para desempeñar funciones en una cámara de máquinas sin dotación permanente

Función: Maquinaria naval, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir a la vigilancia y el control de una guardia de la cámara de máquinas	<p>Conocimiento básico de la función y el funcionamiento de la máquina propulsora principal y las máquinas auxiliares</p> <p>Conocimiento básico de las presiones de control, temperatura y niveles de la máquina propulsora principal y las máquinas auxiliares</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>.3 pruebas prácticas</p>	<p>La frecuencia y el alcance de la vigilancia de las máquinas propulsoras principales y auxiliares se ajustan a los principios y procedimientos aceptados</p> <p>Se detectan las desviaciones de la norma. Las condiciones no seguras o los posibles peligros se reconocen con prontitud, se notifican y se rectifican antes de continuar el trabajo</p>
Contribuir a las operaciones de aprovisionamiento de combustible y trasvase de hidrocarburos	<p>Conocimiento del sistema de combustible y de las operaciones de trasvase de hidrocarburos, que incluya:</p> <p>.1 Preparativos para las operaciones de aprovisionamiento de combustible y trasvase</p> <p>.2 Procedimientos para conectar y desconectar las mangueras de trasvase y aprovisionamiento de combustible</p> <p>.3 Procedimientos relacionados con los incidentes que podrían ocurrir durante las operaciones de aprovisionamiento o trasvase de combustible</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas</p>	<p>Las operaciones de trasvase se efectúan conforme a prácticas de seguridad establecidas y a instrucciones sobre el funcionamiento del equipo</p> <p>La manipulación de líquidos peligrosos, potencialmente peligrosos y perjudiciales se ajusta a las prácticas de seguridad establecidas</p> <p>Se realizan siempre con éxito las comunicaciones de las que es responsable el operador</p>

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir a las operaciones de aprovisionamiento de combustible y trasvase de hidrocarburos (cont.)	.4 Sujeción durante las operaciones de trasvase y aprovisionamiento de combustible .5 Aptitud para medir correctamente y notificar los niveles de llenado de los tanques		
Contribuir a las operaciones de sentina y lastre	Conocimiento de las funciones, la utilización y el mantenimiento de los sistemas de sentina y lastre, que incluya: .1 Notificación de sucesos relacionados con las operaciones de trasvase .2 Aptitud para medir correctamente y notificar los niveles de llenado de los tanques	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación práctica .3 examen .4 experiencia aprobada en buque escuela Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas	Las operaciones de mantenimiento se llevan a cabo conforme a prácticas de seguridad establecidas y a instrucciones sobre el funcionamiento del equipo, y se evita contaminar el medio marino Se realizan siempre con éxito las comunicaciones de las que es responsable el operador
Contribuir al funcionamiento del equipo y las máquinas	Funcionamiento del equipo en condiciones de seguridad, que incluya: .1 válvulas y bombas .2 equipo de izado y elevación .3 escotillas, puertas estancas, portas y equipo conexo Aptitud para utilizar y comprender señales básicas de grúas, chigres y elevadores	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación práctica .3 examen .4 experiencia aprobada en buque escuela Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas	Las operaciones de mantenimiento se llevan a cabo conforme a las prácticas de seguridad y a las instrucciones sobre el funcionamiento del equipo establecidas Se realizan siempre con éxito las comunicaciones de las que es responsable el operador

Función: Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Utilización segura del equipo eléctrico	<p>Utilización y funcionamiento seguros del equipo eléctrico, que incluyan:</p> <p>.1 precauciones de seguridad antes de comenzar trabajos o reparaciones</p> <p>.2 procedimientos de aislamiento</p> <p>.3 procedimientos de emergencia</p> <p>.4 diferentes voltajes a bordo</p> <p>Conocimientos de las causas de las descargas eléctricas y precauciones que deben observarse para prevenirlas</p> <p>Dispensar primeros auxilios a las víctimas de descargas eléctricas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p>	<p>Reconoce y notifica los peligros potenciales relacionados con los sistemas eléctricos y el equipo no seguro</p> <p>Comprende qué voltajes son seguros para el equipo portátil</p> <p>Comprende los riesgos que conlleva el equipo de alto voltaje y el trabajo a bordo</p>

Función: Mantenimiento y reparaciones, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Contribuir a las operaciones de mantenimiento y de reparaciones a bordo</p>	<p>Conocimiento de las técnicas de preparación de superficies</p> <p>Aptitud para utilizar materiales y equipo de pintura, lubricación y limpieza</p> <p>Conocimiento de las técnicas de eliminación sin riesgos de materiales de desecho</p> <p>Aptitud para comprender y realizar los procedimientos rutinarios de mantenimiento y reparaciones</p> <p>Comprensión de las directrices de seguridad del fabricante y de las instrucciones de a bordo</p> <p>Conocimiento de la aplicación, el mantenimiento y el uso de las herramientas de mano eléctricas y de los instrumentos de medición</p> <p>Conocimiento del trabajo con metales</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en demostraciones prácticas</p> <p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buque escuela</p>	<p>Las actividades de mantenimiento y reparación se llevan a cabo con arreglo a lo previsto en las especificaciones técnicas, de seguridad y de procedimiento</p> <p>La selección y el uso del equipo y las herramientas son adecuados</p>

Función: Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, a nivel de apoyo

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Contribuir a efectuar la manipulación de las provisiones	Conocimiento de los procedimientos para la manipulación, estiba y sujeción sin riesgos de las provisiones	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación práctica .3 examen .4 experiencia aprobada en buque escuela	Las operaciones relacionadas con las provisiones se llevan a cabo conforme a las prácticas de seguridad y a las instrucciones sobre el funcionamiento del equipo establecidas La manipulación de provisiones peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales se ajusta a las prácticas de seguridad establecidas Se realizan siempre con éxito las comunicaciones de las que es responsable el operador
Tomar precauciones y contribuir a la prevención de la contaminación del medio marino	Conocimiento de las precauciones que se deben adoptar para evitar la contaminación del medio marino Conocimiento de la utilización y el funcionamiento del equipo de lucha contra la contaminación Conocimiento de los métodos aprobados para la eliminación de los contaminantes del mar	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: .1 experiencia aprobada en el empleo .2 formación práctica .3 examen .4 experiencia aprobada en buques escuela	Se observan en todo momento los procedimientos concebidos para proteger el medio marino

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Aplicar procedimientos de salud y seguridad en el trabajo	<p>Conocimientos prácticos de las prácticas de seguridad en el trabajo y la seguridad personal a bordo, que incluyen:</p> <p>.1 seguridad eléctrica</p> <p>.2 bloqueo eléctrico y etiquetado de seguridad</p> <p>.3 seguridad mecánica</p> <p>.4 sistemas de permisos de trabajo</p> <p>.5 trabajo por encima de la cubierta</p> <p>.6 trabajo en espacios cerrados</p> <p>.7 técnicas para levantar pesos y evitar lesiones de espalda</p> <p>.8 prevención de riesgos químicos y biológicos</p> <p>.9 equipo de seguridad personal</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación práctica</p> <p>.3 examen</p> <p>.4 experiencia aprobada en buques escuela</p>	<p>Se observan en todo momento los procedimientos concebidos para garantizar la seguridad del personal y del buque</p> <p>Se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza debidamente el equipo de seguridad y protección adecuado en todo momento</p>

ANEXO 8

ANTEPROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN) (ORIENTACIONES SOBRE LA TITULACIÓN DE LOS MARINEROS DE PRIMERA)

PARTE B

ORIENTACIONES CON CARÁCTER DE RECOMENDACIÓN SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE FORMACIÓN Y SU ANEXO

CAPÍTULO II

Orientaciones sobre el capitán y la sección de puente

2 La siguiente nueva sección se inserta al final del capítulo II, a continuación de la actual sección B-II/4:

Sección B-II/5

Orientación sobre la titulación de los marineros de primera de puente

1 Se deberá documentar adecuadamente la formación a bordo en un registro de formación aprobado.

CAPÍTULO III

Orientaciones sobre la sección de máquinas

3 La siguiente nueva sección se inserta al final del capítulo III, a continuación de la actual sección B-III/4:

Sección B-III/5

Orientación sobre la titulación de los marineros de primera destinados en una cámara de máquinas con dotación permanente o designados para desempeñar funciones en una cámara de máquinas sin dotación permanente

2 Se deberá documentar adecuadamente la formación a bordo en un registro de formación aprobado.

ANEXO 9

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ANTIGUA Y BARBUDA

Antigua y Barbuda declara que el 15 de enero de 2007, aproximadamente a las 19 horas, su Administración Marítima fue informada de que se había producido un abordaje entre la motonave M/V **Susan Borchard**, portacontenedor matriculado bajo pabellón de Antigua y Barbuda, y la nave de alta velocidad de matrícula italiana (ferry) **Segesta Jet**, en el Estrecho de Messina, en las aguas territoriales de Italia. La Administración Marítima fue asimismo informada el 16 de enero de 2007, por el capitán marítimo de Messina, mediante correo electrónico y facsímil, de que el abordaje había causado pérdida de vidas, lesiones a las personas y daños a los bienes, y que se había iniciado la investigación correspondiente sobre el siniestro.

Hasta la fecha no se ha podido determinar la causa del abordaje. No obstante, la División de Inspecciones e Investigación de la Administración Marítima de Antigua y Barbuda está llevando a cabo su propia investigación, con arreglo al derecho y los reglamentos nacionales e internacionales (Ley de la Marina Mercante, 2006, de Antigua y Barbuda; Convenio SOLAS, capítulo I, parte C, regla 21, y resoluciones A.849(20) y A.884(21) de la OMI).

A este respecto, la Administración Marítima de Antigua y Barbuda ha solicitado oficialmente que las autoridades italianas presten toda la asistencia y el apoyo necesarios a la investigación que Antigua y Barbuda lleva a cabo en virtud de sus obligaciones nacionales e internacionales.

Además, desea aprovechar esta ocasión para solicitar nuevamente la cooperación y asistencia de las autoridades itálicas sobre el particular.

Esta delegación en nombre del Gobierno y el pueblo de Antigua y Barbuda, presenta su más sentido pésame a los familiares de quienes perdieron la vida y desea un pronto restablecimiento a todos los heridos.

ANEXO 10

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ITALIA

Sr. Presidente, antes de referirme a la declaración de Antigua y Barbuda, deseo agradecer las nobles palabras de solidaridad y pesar por las víctimas de este triste siniestro, con la seguridad de que serán debidamente transmitidas a sus familiares.

Sr. Presidente, como este Subcomité sabe, nos hallamos en las etapas iniciales de varias investigaciones en curso, por lo que formular cualquier observación oficial sobre las causas del accidente resultaría, a mi juicio, prematuro. Cualquier conclusión a la que llegásemos ahora rayaría en la "especulación" por falta de pruebas objetivas.

Así pues, esta delegación prefiere ceñir por el momento su intervención a los siguientes hechos:

El 15 de enero de 2007, a eso de las 17 55 hora local, la motonave **Susan Borchard** navegaba hacia el sur por el Estrecho de Messina cuando entró en colisión con la nave de gran velocidad **Segesta Jet**, procedente de Reggio Calabria y que se dirigía a Messina. El impacto por estribor provocó el desgarre del bao y el aplastamiento del puente.

De inmediato un patrullero del Servicio de Guardacostas de Italia que se hallaba realizando tareas oficiales llegó al lugar del accidente, seguido poco después de otros medios, para evacuar a los pasajeros y la tripulación del **Segesta**.

No se notificó ni apercibió ningún caso de hombre al agua. A las 18 30 hora bcal, el MRC de Roma transmitió un mensaje NAVTEX de advertencia a todos los buques en las proximidades de la zona de operaciones.

A las 20 30 hora local la motonave **Susan Borchard** atracó en el puerto de Messina, tras haber rescatado a 24 personas del **Segesta Jet**.

A las 22 15 hora local, y dado que la mar tendida no hacía posible las operaciones de salvamento a bordo del **Segesta**, se estimó necesario suspender los esfuerzos de las brigadas de bomberos para liberar a las personas atrapadas entre los destrozos.

El buque fue remolcado a Messina y quedó amarrado a las 00 10 hora local.

Más tarde, las brigadas de bomberos empezaron a retirar las planchas para buscar supervivientes o cadáveres.

Finalmente encontraron cuatro miembros de la tripulación muertos en el impacto (el capitán, el jefe de máquinas, el maquinista naval y el A.S.) y unos 80 heridos.

En la actualidad ambos buques se hallan apresados por las autoridades judiciales (fiscalía) a raíz de la investigación judicial reglamentaria por las muertes ocurridas.

Fuentes confidenciales permiten pensar que, a instancia de las autoridades marítimas italianas, el portacontenedores podría ser liberado el jueves 25 o el viernes 26 de enero.

Además está siendo investigada la conducta del capitán del **Susan Borchard**, así como la del capitán del ferry italiano **Zancle** que transitaba por las inmediaciones del lugar del accidente con rumbo opuesto al **Segesta** durante su travesía regular de Tremestieri (Messina) a Villa San Giovanni (Reggio Calabria). Ambos figuran en el expediente de personas objeto de la investigación, acusados de homicidio involuntario, aunque sin restricciones personales. Merece señalar que en el sistema judicial italiano este procedimiento es obligatorio.

El Servicio de Guardacostas de Messina también está llevando a cabo su propia investigación administrativa a partir de los datos SIA que quedaron grabados y que, según se espera, ofrecerán información significativa sobre la dinámica del accidente.

Permítanos añadir que, dada la peculiaridad del tráfico en la zona, un Centro STM va a entrar en funcionamiento en el Estrecho de Messina. En la actualidad el Centro se halla en una fase avanzada de capacidad operacional, limitada aún a determinadas horas de trabajo al día para la formación de los operadores, y se espera que sea plenamente operativo en el verano de 2007 como se había previsto.

Volviendo a la investigación en curso, la Administración Marítima de Italia reconoce y entiende, sin lugar a dudas, que las autoridades competentes de Antigua y Barbuda precisen recibir elementos pertinentes de información y los resultados de la propia investigación. En este contexto, y con las limitaciones de la confidencialidad que por el momento caracteriza a la investigación, prestaremos toda la asistencia y el apoyo posibles a la investigación paralela de conformidad con las obligaciones nacionales e internacionales (SOLAS, capítulo I, parte 1, regla 21, y resoluciones A.849(20) y A.884(21) de la OMI).

En consecuencia de lo cual, esta delegación propone que Antigua y Barbuda habilite un punto de contacto específico para que las peticiones oficiales sean transmitidas al capitán marítimo de Messina, quien se encarga de las tareas de investigación.

ANEXO 11**ASPECTOS DEL CONVENIO Y DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN
QUE DEBEN INCLUIRSE EN EL EXAMEN GENERAL****INTRODUCCIÓN**

1 En su 81º periodo de sesiones (10 a 19 de mayo de 2006), el Comité de Seguridad Marítima refrendó la propuesta del STW 37 y pidió al Subcomité que, como primer paso, determinara las cuestiones que deberían revisarse y que, antes de emprender la labor de revisión, informara al Comité para que sancione el alcance de la revisión de los instrumentos y que, en segundo lugar, emprendiera la revisión autorizada de manera sistemática y organizada. El MSC 81 también acordó que la revisión prevista del Convenio y del Código de Formación no debería causar ningún retraso en el programa de trabajo del Subcomité.

2 En relación con la primera etapa de las instrucciones del Comité, el Subcomité debería en primer lugar determinar los principios del examen mismo y, a continuación, los aspectos concretos que proceda incluir en él.

3 Tras las deliberaciones en el Pleno, se acordó que el examen debería ajustarse a los siguientes principios:

- .1 mantener la estructura y los objetivos del examen de 1995;
- .2 no reducir el nivel de las normas existentes;
- .3 no enmendar los artículos del Convenio;
- .4 identificar los problemas relacionados con las incoherencias, las interpretaciones, las disposiciones anticuadas, las instrucciones del MSC, las aclaraciones que ya se han distribuido y los adelantos tecnológicos;
- .5 examinar las necesidades para una mayor eficacia de las comunicaciones;
- .6 ofrecer cierta flexibilidad en lo que respecta al cumplimiento de las normas y los requisitos de formación y titulación exigidos y la organización de las guardias, habida cuenta de las innovaciones tecnológicas; y
- .7 abordar el carácter y las circunstancias particulares de los buques que realizan viajes cortos y del sector de actividad mar adentro.
- .8 abordar los aspectos relacionados con la protección.

Tras deliberar ampliamente sobre el particular, el Subcomité decidió que se abordarían los siguientes aspectos en el examen. Esto no excluye que pueda ser necesario introducir enmiendas.

CONVENIO DE FORMACIÓN

CAPÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Generalidades

4 Revisar este capítulo para incluir, como encomendó el MSC 81, las oportunas disposiciones sobre protección.

Regla I/1

5 Se podrán abordar las siguientes definiciones nuevas durante el examen, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*:

- .1 marinero de primera (puente) y (máquinas);
- .2 oficial de carga;
- .3 tripulación;
- .4 oficial electricista;
- .5 buque de pasaje (según la definición que figura en el Convenio SOLAS 1974);
- .6 representante de la seguridad del buque;
- .7 potencia propulsora del buque;
- .8 oficial electrónico;
- .9 certificado de competencia;
- .10 certificados especiales; y
- .11 prueba documental.

El Subcomité también reconoce la necesidad de añadir o eliminar definiciones, a raíz del examen.

Regla I/2

6 Debería revisarse esta regla a fin de evitar el uso de títulos fraudulentos, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/3

7 Debería revisarse esta regla en lo que respecta a la definición de viajes próximos a la costa y los principios comunes que rigen dichos viajes, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/6

8 Debería revisarse esta regla para garantizar que las administraciones mantienen un registro de las bases de datos sobre formación, de conformidad con los principios .4 y .5 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/7

9 Debería revisarse esta regla a fin de reflejar la decisión del Comité según la cual las enmiendas al Convenio y al Código de Formación no están sujetas a dicha regla, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/8

10 Debería incluirse esta regla para el examen a fin de abordar:

- .1 los cambios en las actividades de formación, evaluación de competencia, titulación y validación resultantes de una enmienda al Convenio que sean objeto de la evaluación independiente prescrita en dicha regla;
- .2 un mecanismo específico para verificar la aplicación eficaz de las prescripciones del Convenio;
- .3 un mandato para garantizar que las Partes implantan las reglas nuevas o reglas enmendadas que hayan entrado en vigor en la fecha de la última evaluación independiente o con posterioridad; y
- .4 la evaluación independiente que debe efectuarse basándose en las prescripciones del Convenio y no en las normas de calidad aplicadas por otras organizaciones del sector,

de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/9

11 Debería revisarse esta regla a fin de elaborar normas internacionales sobre la aptitud física de la gente de mar y un modelo normalizado del certificado médico de aptitud física en colaboración con la OIT, la OMS y la Asociación Internacional de Medicina Marítima, de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 3 *supra*.

12 Debería revisarse esta regla a fin de establecer un registro de los títulos expedidos a todos los marineros, de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/10

13 Debería revisarse esta regla a fin de permitir la expedición de "pruebas de que se ha presentado la solicitud para la expedición de un refrendo" a un oficial radiotelegrafista y aclarar el nivel de las "medidas necesarias" que una Administración debe adoptar para refrendar los certificados de otra Administración de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/11

14 Ocuparse de lo siguiente:

- .1 enmendar las disposiciones transitorias relacionadas con la fecha de entrada en vigor de las nuevas prescripciones;
- .2 resolver toda incoherencia y/o discrepancia entre estas disposiciones, el capítulo VI y las partes conexas del Código;
- .3 aclarar qué pruebas se exigen de haber alcanzado, o conservado de forma continua, la aptitud requerida en formación básica sobre seguridad; y
- .4 disponer lo necesario para conservar, actualizar y perfeccionar esa aptitud;

de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/12

15 Debería revisarse esta regla a fin de incluir disposiciones relativas a métodos nuevos o innovadores de formación, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/14

16 Debería revisarse esta regla a fin de definir las responsabilidades de las compañías respecto de la formación continua para la familiarización con todos los aspectos profesionales, tanto a bordo como en tierra, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla I/15

17 Debería revisarse esta regla tras el proceso de examen.

CAPÍTULO II - CAPITÁN Y SECCIÓN DE PUENTE

Generalidades

18 Examinar las siguientes cuestiones:

- .1 la necesidad de que haya coherencia en la exposición de la información relativa a la inclusión de las limitaciones en los refrendos correspondientes al equipo técnico, como por ejemplo el APRA y el GSMSSM;

- .2 las instrucciones del MSC 82 para que se familiarice a la gente de mar con los sistemas automáticos a fin de que conozca sus limitaciones, y la inclusión en el Convenio de recomendaciones sobre la formación de acuerdo con las directrices sobre gestión de la eficacia;
- .3 el examen de las prescripciones de estos capítulos deberá reflejar los cambios recientes que se hayan producido en el equipo, la tecnología y la terminología; y
- .4 la importancia que debe concederse a la sensibilización ambiental y, en particular a la utilización de separadores de agua e hidrocarburos,

de conformidad con los principios .4 y .6 de párrafo 3 *supra*.

19 Revisar este capítulo para incluir los requisitos aplicables a la titulación de los marineros de primera de puente, como encomendó el MSC 79.

Regla II/1

20 Esta regla debería examinarse para:

- .1 facilitar orientaciones acerca de la formación y la familiarización con los SIVCE de conformidad con las instrucciones del MSC 81; y
- .2 armonizarla con otras reglas utilizando el término "meses" en lugar de "año", de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

CAPÍTULO III - SECCIÓN DE MÁQUINAS

Generalidades

21 Examinar el capítulo para ver la necesidad de incluir en él las competencias pertinentes en lo que se refiere al desarrollo tecnológico (electrotecnia y electrónica) en las operaciones de los buques.

22 Revisar este capítulo a fin de incluir los requisitos aplicables a la titulación de los marineros de primera de máquinas, como encomendó el MSC 79.

23 Examinar las siguientes cuestiones:

- .1 las instrucciones del MSC 82 para que se familiarice a la gente de mar con los sistemas automáticos a fin de que conozca sus limitaciones, y la inclusión en el Convenio de recomendaciones sobre la formación de acuerdo con las directrices sobre la gestión de su funcionamiento.

- .2 el examen de las prescripciones de estos capítulos deberá reflejar los cambios recientes que se hayan producido en el equipo, la tecnología y la terminología, y
 - .3 la importancia que debe concederse a la sensibilización ambiental y, en particular, a la utilización de separadores de agua e hidrocarburos,
- de conformidad con los principios .4 y .6 del párrafo 3 *supra*.

Reglas III/1, III/2 III/3

Generalidades

- 24 Examinar estas reglas para asegurarse de que:
- .1 los requisitos de instrucción y formación de la regla III/I se basan en el cumplimiento de las normas de competencia, y no en un lapso de tiempo específico, como la regla II/I; y
 - .2 las disposiciones sobre viajes próximos a la costa de las secciones A-III/I, A-III/2 y A-III/3 están armonizadas,

de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

CAPÍTULO IV - SERVICIO Y PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

25 Esta regla debería examinarse a fin de incluir una formación para la familiarización acorde con la circular MSC.1/Circ.1208 y suprimir las disposiciones transitorias desfasadas, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

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

Generalidades

26 Examinar las prescripciones sobre requisitos para la concesión de refrendos de cargas peligrosas (DCE) a la gente de mar, según las instrucciones del MSC 82 e introducir normas de formación para el personal de los buques de posicionamiento dinámico, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Regla V/1 y sección A/V-1

27 Esta regla debería examinarse para incluir normas de formación en el mismo formato que en otras reglas del Convenio, y también con objeto de establecer prescripciones específicas para los diferentes tipos de buques tanque, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

28 Esta regla debería examinarse con el fin de elaborar normas de formación y competencia aplicables al personal de los buques tanque para el transporte de gas natural licuado (GNL), siguiendo las instrucciones del MSC 81.

29 Esta regla debería examinarse con objeto de abordar las prescripciones sobre las turbinas de vapor de los buques GNL, de conformidad con los principios .4 y .6 de párrafo 3 *supra*.

Reglas V/2 y V/3

30 Esta regla debería examinarse a fin de simplificar los requisitos, fusionando los aplicables al personal de los "buques de pasaje de transbordo rodado" con los del personal de los "buques de pasaje que no sean de transbordo rodado", de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

CAPÍTULO VI - SITUACIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA

31 Examinar este capítulo para establecer normas de formación con respecto a:

- .1 el representante de la seguridad a bordo, para reflejar las prescripciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, siguiendo las instrucciones del MSC 81;
- .2 sanidad e higiene, teniendo en cuenta la información que figura en la guía de higiene y sanidad a bordo elaborada por la OMS y limitándose a los aspectos de seguridad; y
- .3 toma de conciencia sobre el medio marino,

de conformidad con los principios .2 y .4 del párrafo 3 *supra*.

32 Examinar estas prescripciones con objeto de determinar los aspectos respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo, siguiendo las instrucciones del MSC 81.

33 Revisar este capítulo a fin de incluir requisitos de formación sobre los aspectos de protección, como encomendó el MSC 81.

CAPÍTULO VII - TITULACIÓN ALTERNATIVA

34 Examinar este capítulo con el fin de ver la conveniencia de que se establezca una flexibilidad vertical en la dotación de los buques, siempre que los países patrocinadores justifiquen plenamente esa necesidad con ejemplos específicos a los que puede aplicarse dicha flexibilidad, de conformidad con el principio .2 del párrafo 3 *supra*.

CAPÍTULO VIII - GUARDIAS

Generalidades

35 Revisar este capítulo a fin de incluir disposiciones o aspectos relacionados con la protección, como encomendaron el MSC 81 y el MSC 75, respectivamente.

Regla VIII/1

36 Examinar esta regla para prever el mantenimiento de un registro de las horas de descanso y armonizarla con las disposiciones del Convenio sobre trabajo marítimo, 2006, de la OIT, de conformidad con el principio .5 del párrafo 3 *supra*.

Reglas VIII/2

37 Examinar esta regla a fin de actualizar el término "operador del SMSSM", de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Propuesta de regla VIII/3

38 Examinar la introducción de límites obligatorios de consumo de alcohol durante el desempeño de la guardia y otras funciones a bordo de los buques, siguiendo las instrucciones del MSC 81.

CÓDIGO DE FORMACIÓN

Generalidades

39 Puede que sea necesario enmendar en consecuencia, las partes A y B del Código de Formación, y ello debería considerarse durante el proceso de examen.

Sección A-I/11 y B-I/11

40 Examinar esta prescripción para introducir una aclaración referente a la opción de tres meses que figura en el párrafo 1.3.3 del Código de Formación, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Sección A-I/15 y B-I/15

41 Estas prescripciones y orientaciones deberían considerarse después del proceso de examen.

Sección B-I/12 y B-IV/2

42 Esta orientación debería examinarse con objeto de actualizarla a raíz de las decisiones del COMSAR 10 sobre la revisión de la resolución A.888, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Sección A-II y A-III

43 Las prescripciones deberían examinarse para:

- .1 poner más énfasis en la mejora de las prescripciones sobre navegación, particularmente en las de amarre a amarre, así como en los avances tecnológicos recientes de los sistemas integrados de puente, incluidos los SIVCE;
- .2 incluir recomendaciones sobre formación en la gestión de los recursos del puente y de la cámara de máquinas, siguiendo las instrucciones del MSC 82;
- .3 prever formación sobre legislación marítima para contribuir a evitar la protección de las tripulaciones, los propietarios/armadores y los buques incumplan las prescripciones legislativas cada vez más numerosas;
- .4 fomentar una "cultura de seguridad" a todos los niveles y hacer más hincapié en la formación sobre los aspectos de gestión, incluidos conocimientos más amplios de los aspectos de seguridad y salud en el trabajo; y
- .5 conceder más importancia a la gestión de la fatiga,

de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

44 Examinar las prescripciones de los cuadros A-III/1 y A-III/2 a fin de garantizar que los oficiales de máquinas adquieran experiencia práctica y conocimientos suficientes sobre el funcionamiento, la realización de pruebas, la detección de averías y el mantenimiento de los equipos y sistemas eléctricos, electrónicos y de automatización, de conformidad con los principios .4 y .6 del párrafo 3 *supra*.

Sección A-VIII

45 Examinar estas prescripciones a fin de proporcionar una aclaración sobre el tiempo mínimo que constituye un periodo de descanso, de conformidad con el principio .4 del párrafo 3 *supra*.

Cuestión adicional

46 Considerar la conveniencia de elaborar requisitos de formación y titulación para el personal de los yates de recreo y de los yates explotados con fines comerciales, incluida la definición de yate en relación con el buque de pasaje, de conformidad con los principios .4 y .6 del párrafo 3 *supra*.

ANEXO 12

**PROYECTO REVISADO DE PROGRAMA DE TRABAJO Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 39**

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Validación de los cursos modelo de formación	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 37/18, sección 3 STW 38/17, sección 3
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 77/26, párrafos 18.10 y 23.40.2; STW 37/18, sección 11 STW 38/17, sección 10
A.1	Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 37/18, sección 4 STW 38/17, sección 4
A.2	Seguridad de los buques de pasaje	2007	MSC 74/24, párrafo 21.4; STW 37/18, sección 5
A.3 ²	Medidas para incrementar la protección marítima	2007 dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45; STW 37/18, sección 7 STW 38/17, sección 6
A.4	Requisitos de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga	2007	MSC 75/24, párrafo 22.48; STW 37/18, sección 8

- Notas:**
- "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.
 - Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 39.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	Elaboración de requisitos de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques	2007	MSC 71/23, párrafo 20.55.3; STW 37/18, sección 9
A.6	Definición de las competencias de los marineros	2007	MSC 77/26, párrafo 23.40.1; STW 37/18, sección 10
A.7	Determinación de los aspectos del capítulo VI del Código de Formación respecto de los cuales no se puede impartir la formación a bordo	2008	STW 37/18, sección 17; MSC 81/25, párrafo 23.57.1
A.83	Examen general del Convenio y del Código de Formación	2008 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
A.94	Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques (en colaboración con el Subcomité NAV)	2008	MSC 81/25, párrafos 23.58 a 23.60 STW 38/17, sección 13
A.105	Elaboración de normas de formación para el personal de los sistemas de rescate	dos periodos de sesiones	MSC 81/25, párrafo 23.64
A.116	Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad	dos periodos de sesiones 2009	MSC 82/24, párrafo 21.23
[A.7	Principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques	dos periodos de sesiones	STW 38/17, sección 13]
B.1	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación	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	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 11.8

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 39*

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 del Código de Formación
- 8 Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques
- 9 Programa de trabajo y orden del día del STW 40
- 10 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
- 11 Otros asuntos
- 12 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

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