

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE  
FORMACIÓN Y GUARDIA  
41º periodo de sesiones  
Punto 16 del orden del día

STW 41/16  
22 enero 2010  
Original: INGLÉS

## INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

	Índice	Página
1	GENERALIDADES	3
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	5
3	VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN	8
4	PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA	8
5	FORMACIÓN PARA LOS REPRESENTANTES DE LA GENTE DE MAR EN LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD	9
6	ANÁLISIS DE SINIESTROS	10
7	EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN	11
8	EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS DOTACIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES, INCLUIDAS LAS PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD	43
9	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	46
10	ELABORACIÓN DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA	46
11	REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES	47
12	ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS MODELO PARA EJECUTAR LAS MEDIDAS DE EMERGENCIA A BORDO	48
13	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL STW 42	49
14	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	50
15	OTROS ASUNTOS	50
16	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	52

**LISTA DE ANEXOS**

- ANEXO 1      PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, ENMENDADO
- ANEXO 2      PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 3      PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO DE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 4      PROYECTOS DE RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA
- ANEXO 5      PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD
- ANEXO 6      PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO (REGLA V/14)
- ANEXO 7      PROYECTOS DE ORDEN DEL DÍA BIENAL Y DE ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 42
- ANEXO 8      SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011 PERTINENTES PARA EL SUBCOMITÉ

## 1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) celebró su 41º periodo de sesiones del 11 al 15 de enero de 2010 bajo la presidencia del Sr. Peter Brady (Jamaica). También estuvo presente su Vicepresidente, el Sr. A. H. Kayssi (Líbano).

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes países:

ALEMANIA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KENYA
ARABIA SAUDITA	KUWAIT
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LÍBANO
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	LUXEMBURGO
BÉLGICA	MADAGASCAR
BELICE	MALASIA
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	MALAWI
BRASIL	MALTA
CANADÁ	MARRUECOS
CHILE	MÉXICO
CHINA	NIGERIA
CHIPRE	NORUEGA
CROACIA	PAÍSES BAJOS
CUBA	PANAMÁ
DINAMARCA	PAPUA NUEVA GUINEA
DOMINICA	POLONIA
ECUADOR	PORTUGAL
EGIPTO	QATAR
ESPAÑA	REINO UNIDO
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR
FEDERACIÓN DE RUSIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
FILIPINAS	RUMANIA
FINLANDIA	SAINT KITTS Y NEVIS
FRANCIA	SINGAPUR
GRECIA	SUDÁFRICA
INDIA	SUECIA
INDONESIA	SUIZA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	SURINAME
IRLANDA	TAILANDIA
ISLANDIA	TURQUÍA
ISLAS COOK	TUVALU
ISLAS MARSHALL	UCRANIA
ISRAEL	URUGUAY
ITALIA	VANUATU
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA	VENEZUELA (REPÚBLICA
JAMAICA	BOLIVARIANA DE)

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)  
ISLAS FEROE (DINAMARCA)

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

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)  
COMISIÓN EUROPEA (CE)  
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES  
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL  
TRANSPORTE (ITF)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)  
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)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA  
SECA (INTERCARGO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESORES DE ESTUDIOS  
MARÍTIMOS (AIPM)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (InterManager)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES PARA CARGA  
DIVERSIFICADA (IPTA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA (IMHA)  
ASOCIACIÓN MUNDIAL DE ENSEÑANZA Y FORMACIÓN MARÍTIMAS  
(GlobalMET)  
INSTITUTO NAÚTICO (NI)

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

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto se reproduce en el documento STW 41/INF.2.

## **Observaciones del Presidente**

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

Subrayó que el Subcomité tenía ante sí una reunión muy difícil y exigente, pero que, a pesar de ello, dado el exitoso historial del Subcomité en cuanto a la eficiente elaboración de legislación internacional y orientaciones sólidas y bien fundadas sobre formación, titulación y guardia, confiaba en que ese mismo espíritu de trabajo prevalecería en este periodo de sesiones, en el que había de ultimarse el examen general del Convenio y el Código de Formación.

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

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (STW 41/1) y acordó, en general, que su labor debería guiarse por las anotaciones al orden del día provisional y el calendario (STW 41/1/1), en su forma enmendada. El orden del día del periodo de sesiones, que incluye una lista de los documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento STW 41/INF.3.

## **2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI**

### **RESULTADOS DEL 86º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

2.1 El Subcomité fue informado (STW 41/2) de las decisiones y observaciones del MSC 86 que son de interés para su labor. De las medidas adoptadas por el Subcomité con respecto a dichas decisiones y observaciones se da cuenta al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

### **Comunicación de información**

2.2 El Subcomité tomó nota, en particular, de que el Comité había recibido el informe del Secretario General en virtud de la regla I/7 del Convenio de Formación sobre dos Partes en el Convenio de Formación y había confirmado que los procedimientos para la evaluación de la información se habían seguido correctamente respecto de esas Partes, y se había distribuido la circular MSC/Circ.1163/Rev.4 sobre las Partes en el Convenio de Formación que, según confirmó el MSC 86, habían demostrado que daban "plena y total efectividad" a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación enmendado.

2.3 El Comité había recibido también los informes del Secretario General en virtud de la regla I/8 del Convenio de Formación sobre ocho Partes en el Convenio de Formación y había confirmado que los procedimientos para la evaluación de la información se habían seguido correctamente, y se había distribuido la circular MSC/Circ.1164/Rev.6: "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 confirma el Comité de Seguridad Marítima, han presentado información que demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio".

## **Aprobación de personas competentes**

2.4 El Subcomité tomó nota de que el Comité había dado su aprobación a las nuevas personas competentes nombradas por los Gobiernos cuyos nombres figuran en el anexo de la circular MSC/Circ.797/Rev.18.

## **APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS**

### **Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel**

2.5 El Subcomité tomó nota además de que el MSC 86 había recordado que el MSC 85 había acordado que los subcomités centrasen sus deliberaciones en los aspectos técnicos u operacionales de la labor asignada. Además, el Comité convino en que la reunión de Presidentes debería examinar la posibilidad de enmendar las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino (MSC-MEPC.1/Circ.2) a fin de subsanar el problema y evitar que vuelvan a presentarse casos similares en el futuro y alentar a los proponentes de nuevos puntos del programa de trabajo a que presenten la información y los datos pertinentes para apoyar sus propuestas a nivel de subcomité (MSC 85/26, párrafo 23.40).

2.6 El MSC 86 había examinado también el proyecto de enmiendas que figura en el anexo 3 del documento MSC 86/WP.11, y seguía estando dividido a partes iguales entre la opción de mantener el texto de los dos nuevos párrafos 2.12.1 y 2.12.2 propuestos y la opción de introducir cierto grado de flexibilidad que permita, en determinados casos, debatir la necesidad del punto del programa de trabajo y disponer de unas orientaciones más estrictas sobre la presentación de información por los proponentes para facilitar la labor técnica del órgano auxiliar en cuestión.

2.7 En el transcurso de las deliberaciones se subrayaron los siguientes principios rectores a fin de que sirvan de base para seguir examinando la cuestión:

- .1 el examen de la necesidad o necesidad imperiosa de los nuevos puntos del programa de trabajo sigue siendo competencia exclusiva de los comités, y los subcomités no deberían volver a abrir el debate al respecto;
- .2 los comités filtran las propuestas y adoptan decisiones sobre la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo y orden del día de los subcomités, sin adoptar decisiones previas sobre los resultados del examen técnico u operacional que pueden llevar a los subcomités a recomendar que la labor no puede ultimarse;
- .3 los subcomités deberían llevar a cabo la labor sobre los asuntos fundamentales y no apartarse de las instrucciones recibidas de los comités; y
- .4 el proponente o los proponentes deberían recopilar tanta información como sea posible al presentar propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo, pero no debería darse por supuesto que siempre se dispone de suficiente información en el momento de la presentación de las propuestas.

2.8 Tras el debate mencionado anteriormente, el MSC 86 aceptó volver a examinar la cuestión en su próximo periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros interesados a que examinaran la forma de mejorar el texto del proyecto de enmiendas a fin de que refleje las opiniones antedichas. En ese contexto, el Comité pidió a la Secretaría que informara al MEPC 59 en consecuencia.

**SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2008-2009 Y PROPUESTAS PARA EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA LOS RESULTADOS PREVISTOS DE LOS COMITÉS EN EL BIENIO 2010-2011**

2.9 El MSC 86 recordó que, en el contexto de las solicitudes formuladas por la Asamblea en la resolución A.989(25), Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013), y en la resolución A.990(25), Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009, el MSC 84 había encargado a la Secretaría que presentara la información sobre el examen de los avances logrados en la implantación del Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2008-2009 y que elaborara propuestas en relación con el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011, que se actualizarían teniendo en cuenta los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102.

2.10 Tras examinar el documento MSC 86/23/5 (Secretaría), que trata de la situación de los resultados previstos de los Comités para el bienio 2008-2009 en el contexto de los resultados mencionados en la resolución A.990(25), y las recomendaciones formuladas por la reunión de Presidentes (MSC 86/WP.11), el MSC 86 refrendó la situación de los resultados previstos del MSC para el bienio actual, que incluía las actualizaciones del Presidente y de la Secretaría autorizadas por el Comité, habida cuenta de los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102.

2.11 El MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/16 (Secretaría), en el que se proponían modificaciones de los resultados previstos de los Comités para el bienio 2010-2011 que tenían en cuenta los avances logrados por los subcomités durante el bienio actual y las recomendaciones formuladas durante la reunión de Presidentes (MSC 86/WP.11), refrendó las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011, que incluían las actualizaciones del Presidente y la Secretaría autorizadas por el Comité, habida cuenta de los resultados del MSC 86, a fin de presentarlas al C 102, y pidió a la Secretaría que presentara al CWGSP 9 o al C/ES.25, según procediera, toda modificación de las propuestas que figuran en el anexo surgida del NAV 55 y del DSC 14.

**RESULTADOS DEL 59º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

2.12 El Subcomité fue informado (STW 41/2/1) de las decisiones y observaciones del 59º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de interés para su labor. De las medidas adoptadas por el Subcomité con respecto a dichas decisiones y observaciones se da cuenta al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

**DECISIONES DE OTROS SUBCOMITÉS**

2.13 Asimismo, se informó al Subcomité (STW 41/2/2) de las decisiones y observaciones de interés para su labor adoptadas por el FP 52, DE 51, NAV 55 y DSC 14. De las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con dichas decisiones y observaciones se da cuenta al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

**RESULTADOS DE LA VIGÉSIMA SEXTA ASAMBLEA**

2.14 El Subcomité fue informado verbalmente por la Secretaría de que, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, la Asamblea había aprobado:

- .1 el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015), que figura en la resolución A.1011(26);

- .2 el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011, que figuran en la resolución A.1012(26); y
- .3 las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, que figuran en la resolución A.1013(26).

### **3 VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN**

3.1 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 41/3) sobre la producción de cursos modelo y los progresos realizados en su traducción al francés y al español. De acuerdo con dicha información actualizada, 34 cursos modelo se habían traducido al francés y 38 al español. De éstos, 31 se habían publicado en francés y 34 en español. El resto se hallaban en fase de producción y estarían disponibles en breve. La traducción de los demás cursos se llevaría a cabo de forma paulatina, como se había notificado anteriormente.

#### **Examen de los cursos modelo relativos a la implantación del Convenio y el Código de Formación**

3.2 GlobalMET (STW 41/3/1) reiteró su ofrecimiento de examinar y actualizar los cursos modelo relacionados con el Convenio y el Código de Formación tras la finalización del examen general en curso, en colaboración con la Asociación Internacional de Instituciones Marítimas, la Asociación Internacional de Universidades Marítimas, la Asociación Internacional de Profesores de Estudios Marítimos y el Foro Internacional de Simulación Marítima. También propuso un curso modelo nuevo de formación sobre liderazgo y gestión para oficiales de buques.

3.3 El observador de la ISF agradeció la continuación de la labor relativa a la producción de los cursos modelo y los esfuerzos que se hacen para que éstos estén disponibles en los idiomas de trabajo de la Organización. La ISF también apreciaba la propuesta de GlobalMET de elaborar cursos modelo de formación sobre liderazgo y gestión para oficiales de buques, ya que éste es uno de los aspectos esenciales del futuro Convenio de Formación revisado. Sin embargo, instaba a actuar con precaución, estableciendo medidas de control de la calidad para asegurarse de que todos los cursos nuevos se evalúan y examinan adecuadamente con el fin de que reflejen fielmente los objetivos del Convenio revisado.

3.4 El Subcomité acogió con agrado el ofrecimiento renovado y encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con GlobalMET y las demás organizaciones para examinar y actualizar los cursos modelo relativos al Convenio de Formación de forma gradual, tal como se indica en el anexo 2 del documento STW 40/WP.5, y que los presentara oportunamente al Subcomité para su validación.

### **4 PRÁCTICAS ILÍCITAS RELACIONADAS CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA**

#### **Informes sobre certificados fraudulentos notificados a la Secretaría**

4.1 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 41/4 y adiciones) con los pormenores de los certificados fraudulentos detectados a bordo de buques durante las inspecciones, o que se estaban utilizando, según las notificaciones recibidas en la Secretaría durante el año 2008, e instó a los Gobiernos Miembros a que siguieran presentando información sobre el particular utilizando el modelo revisado de notificación de certificados fraudulentos (STW 38/17, anexo 1).



4.2 El Subcomité también tomó nota de la información verbal facilitada por la Secretaría según la cual el mecanismo para verificar los títulos a través del sitio de la OMI en la Red se había utilizado 13 142 veces en el año 2009.

4.3 La delegación de Dinamarca solicitó que la Secretaría, además de la información sobre los certificados fraudulentos detectados, facilitara también estadísticas para permitir determinar al Subcomité si se perfilaba alguna pauta a fin de facilitar la adopción de cualesquiera otras medidas que pudieran considerarse necesarias. Además, el observador de la ITF, apoyado por la delegación de Nigeria, instó a los Gobiernos Miembros a que procesaran a las personas que detentaran certificados fraudulentos, ya que, en su opinión, dicha medida actuaría como elemento disuasorio de tales prácticas.

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

5.1 El Subcomité recordó que el STW 39 había acordado esperar a conocer los resultados de la labor de enmienda del Código IGS por el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano antes de ultimar los requisitos de formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad de un buque. En este contexto, el Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había observado que varias delegaciones habían opinado que, aunque quizá fuese necesario incluir las prescripciones relativas a los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad en el Código IGS, consideraban problemáticos los siguientes aspectos:

- .1 los buques pequeños con tripulaciones pequeñas;
- .2 los buques con tripulaciones de diversas etnias;
- .3 la formación;
- .4 la relación con las funciones del oficial de seguridad de a bordo; y
- .5 la relación con el capitán.

Por consiguiente, el MSC 84 había acordado que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano volviera a examinar esta propuesta en su próxima reunión.

5.2 El Subcomité recordó, además, que el STW 40 había acordado esperar a conocer los resultados de la labor del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que estaba previsto que se reuniera en el MEPC 59, y había invitado a ambos Comités a tomar nota de las deliberaciones mantenidas por el Subcomité sobre esta cuestión con miras a que el MEPC 59 comunicara directamente los resultados de las deliberaciones del Grupo sobre la cuestión y su propia decisión al STW 41, para que el Subcomité pudiera examinar los correspondientes requisitos de formación para el representante de la gente de mar del buque en las cuestiones de seguridad, y a que ampliaran el plazo de ultimación previsto para este punto a 2010.

5.3 El MEPC 59 decidió que no era necesario incluir en el Código IGS prescripciones sobre el representante de la gente de mar en las cuestiones de seguridad e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que formularan observaciones y propuestas sobre la revisión de las directrices existentes, incluidas las relativas al representante de la gente de mar en las cuestiones de seguridad, en la próxima reunión del Grupo, que está previsto que se celebre durante el MSC 87. En el contexto de la formación del representante de la gente de mar

en las cuestiones de seguridad, el MEPC 59 tomó nota de las deliberaciones en curso del STW 40 sobre la formación del representante de la gente de mar en las cuestiones de seguridad. Tras deliberar a fondo, el MEPC 59, a reserva de que el MSC 87 adoptara la misma decisión, acordó elaborar orientaciones para tratar los requisitos sobre formación del representante de la gente de mar en las cuestiones de seguridad y distribuir las mediante una circular MSC-MEPC.7, que ultimaría el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano. Por consiguiente, el MEPC 59 encargó al Subcomité que no siguiera examinando la cuestión.

5.4 En vista de las instrucciones del MEPC 59, el Subcomité tomó nota de que no era necesario que adoptara ninguna medida e invitó al Comité a que suprimiera este punto en su programa de trabajo (véase el párrafo 13.3.2.2).

## 6 ANÁLISIS DE SINIESTROS

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 77 (MSC 77/26, párrafo 18.10) había decidido que el punto titulado "Análisis de siniestros" debía permanecer en el programa de trabajo de los subcomités, y que el MSC 78 había confirmado esta decisión (MSC 78/26, párrafo 24.8).

6.2 El Subcomité (STW 41/6) tomó nota de que el MSC 86, tras estudiar las recomendaciones del FSI 17 basadas en su examen del informe de la investigación del incendio a bordo del buque piscifactoría **Hercules**, convino en remitir dicho informe al presente periodo de sesiones para su examen.

6.3 La delegación de las Islas Feroe informó al Subcomité de que la causa del accidente habían sido unas lámparas eléctricas de poca calidad que, por su diseño, se habían recalentado y que habían prendido grandes cantidades de cartón combustible almacenado a bordo para utilizarlo como embalaje. Además, en el informe también se había destacado el hecho de que si se hubiera llevado a bordo del **Hercules** un compresor para rellenar las botellas de aire se podrían haber salvado algunas vidas, así como la necesidad de tener un idioma de trabajo común a bordo para garantizar unas comunicaciones eficaces. Posteriormente, el MSC 86, atendiendo a las propuestas presentadas por Dinamarca y las Islas Feroe, había incluido en los programas de trabajo de los subcomités FP y DE nuevos puntos titulados "Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios" y "Prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas".

6.4 La delegación de Dinamarca, refiriéndose a las observaciones del discurso de apertura del Secretario General, y con el apoyo de la delegación de España, subrayó la necesidad de que los Gobiernos Miembros ratifiquen el Protocolo de Torremolinos y el Convenio de Formación para Pescadores, lo cual, a su juicio, contribuiría a incrementar la seguridad del personal y los buques del sector pesquero. También puso de relieve el hecho de que, en los casos en que un convenio no entra en vigor dentro de un plazo de tiempo razonable, ese convenio puede quedar desfasado.

6.5 En este contexto, el Subcomité tomó nota de que continúa registrándose la pérdida anual de 24 000 pescadores, aproximadamente, lo que sigue constituyendo un motivo de preocupación y de que la entrada en vigor del **Protocolo de Torremolinos** y del **Convenio de Formación para Pescadores** sería útil a este respecto. Por consiguiente, el Subcomité instó a los Gobiernos Miembros que aún no hubieran ratificado esos instrumentos a que lo hicieran lo antes posible.

## **7 EXAMEN GENERAL DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN**

### **7.1 GENERALIDADES**

#### **7.1.1 El Subcomité recordó que:**

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

#### **7.1.2 El Subcomité recordó también que el MSC 86:**

- .1 aprobó la celebración de una reunión especial interperiodos del Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación, del 7 al 11 de septiembre de 2009, de conformidad con el mandato que figura en el anexo 4 del documento STW 40/14;
- .2 aprobó, en principio, el anteproyecto revisado de texto del Convenio y Código de Formación, que figura en los anexos 1 a 3 del documento STW 40/14, elaborado por el Subcomité, y autorizó al STW 41 a que ultimara el proyecto revisado de texto de las enmiendas con miras a que el Secretario General lo distribuyera para su examen por la Conferencia diplomática;
- .3 tras tomar nota de las consultas mantenidas por el Secretario General con el Director General de la OIT y de que este último había dado su acuerdo, pidió al Secretario General que tomara las medidas oportunas para convocar una Conferencia diplomática en Filipinas, en junio de 2010, a fin de adoptar las enmiendas al Convenio y al Código de Formación, a reserva de las decisiones que tomaran el Consejo y la Asamblea sobre el presupuesto para el bienio 2010-2011; y
- .4 pidió al Secretario General que distribuyera el texto de las propuestas de enmienda ultimadas por el STW 41 a la Conferencia para su examen con miras a su adopción, y que publicara, en el momento oportuno, una nota verbal en la que se invite a enviar representantes a la Conferencia y toda la demás documentación pertinente.

7.1.3 En este contexto, el Subcomité tomó nota de que la Secretaría había publicado las notas verbales en las que se invitaba a las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), a enviar representación a la Conferencia, cuya celebración está prevista en Manila (Filipinas), del 21 al 25 de junio de 2010.

## **Informe de la segunda reunión especial interperiodos del Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación**

7.1.4 El Subcomité aprobó el informe de la segunda reunión especial interperiodos del Grupo de trabajo del STW (ISWG 2) sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación (STW 41/7/1) en general y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Grupo había estado de acuerdo con que los proyectos de texto revisado de los capítulos I, II, III, V, VI, VII y VIII del Convenio y el Código de Formación se presentaran para un examen más a fondo bajo el subpunto correspondiente del orden del día (párrafo 9.1);
- .2 aprobó los mandatos de los grupos de trabajo y de redacción que deben constituirse en el presente periodo de sesiones, enmendados en el documento STW 41/1/2 tras tener en cuenta los progresos realizados en la labor sobre el examen general; y
- .3 acordó que el Pleno sólo debería examinar los documentos que requieran una decisión sobre cuestiones de principio, con objeto de que los grupos de trabajo puedan comenzar su labor utilizando el proyecto de texto revisado elaborado por la ISWG 2 y dispongan así del mayor tiempo posible para ello.

### **Constitución de los grupos de trabajo y de redacción**

7.1.5 El Subcomité constituyó oficialmente el Grupo de trabajo 1 (GT 1) para que se encargara del examen general de los capítulos I y III del Convenio y el Código de Formación, bajo la presidencia de la Sra. Mayte Medina (Estados Unidos), con el siguiente mandato (STW 41/1/2, anexo):

Teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, en particular sobre las cuestiones de principio, el Grupo de trabajo debería examinar las propuestas pertinentes de los documentos presentados en relación con los puntos 7.1 y 7.3 del orden del día que le remita el Pleno y:

- .1 examinar el proyecto de texto enmendado de los capítulos I y III del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación, elaborado por el Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación en su segunda reunión especial interperiodos, y ultimar el texto;

y presentar su informe al Pleno el jueves 14 de enero de 2010.

7.1.6 El Subcomité constituyó oficialmente el Grupo de trabajo 2 (GT 2) para que se encargara del examen general de los capítulos V y VI, bajo la presidencia del Sr. M. A. Shahba (República Islámica del Irán), con el siguiente mandato (STW 41/1/2, anexo):

Teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, en particular sobre las cuestiones de principio, el Grupo de trabajo debería examinar las propuestas pertinentes de los documentos presentados en relación con los puntos 7.5 y 7.6 del orden del día que le remita el Pleno y:

- .1 examinar el proyecto de texto enmendado de los capítulos V y VI del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación, elaborado por el Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación en su segunda reunión especial interperiodos, y ultimar el texto;

y presentar su informe al Pleno el jueves 14 de enero de 2010.

7.1.7 El Subcomité constituyó oficialmente el Grupo de redacción 1 (GR 1) para que se encargara del examen general del capítulo II y de los proyectos de resoluciones de la Conferencia, bajo la presidencia del Sr. A. H. Kayssi (Líbano), con el siguiente mandato (STW 41/1/2, anexo):

Teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, el Grupo de redacción debería examinar las propuestas pertinentes de los documentos que le remita el Pleno, presentados en relación con los proyectos de resoluciones de la Conferencia y el punto 7.2 del orden de día:

- .1 examinar el proyecto de texto enmendado del capítulo II del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación, elaborado por el Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación en su segunda reunión especial interperiodos, y ultimar el texto;
- .2 examinar los proyectos de resoluciones de la Conferencia presentados en este periodo de sesiones y ultimar el texto con miras a presentarlo a la Conferencia para su adopción;

y presentar su informe al Pleno el jueves 14 de enero de 2010.

7.1.8 El Subcomité constituyó oficialmente el Grupo de redacción 2 (GR 2) para que se encargara del examen general de los capítulos IV, VII y VIII, bajo la presidencia del Sr. S. Hassing (Países Bajos), con el siguiente mandato (STW 41/1/2, anexo):

Teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, el Grupo de redacción debería examinar las propuestas pertinentes de los documentos que le remita el Pleno, presentados en relación con los puntos 7.4, 7.7 y 7.8 del orden del día:

- .1 examinar el anteproyecto de texto revisado del capítulo IV del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación, elaborado por el STW 40, y ultimar el texto;
- .2 examinar el proyecto de texto enmendado de los capítulos VII y VIII del Convenio de Formación y de las partes A y B del Código de Formación, elaborado por el Grupo de trabajo del Subcomité STW sobre el examen general del Convenio y el Código de Formación en su segunda reunión especial interperiodos, y ultimar el texto;

y presentar su informe al Pleno el jueves 14 de enero de 2010.

7.1.9 Antes de autorizar a los grupos de trabajo a iniciar su labor, el Subcomité examinó las propuestas con respecto a las cuales era necesario adoptar una decisión de principio para remitirlas al grupo de trabajo pertinente, como se indica en los párrafos siguientes. Todas las propuestas respecto de las cuales no se exigía la adopción de una decisión de principio se remitieron directamente al grupo de trabajo pertinente.

## **7.2 CAPÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES**

### **Regla I/1 (Definiciones y aclaraciones)**

7.2.1 El Subcomité acordó que esta regla debería examinarse una vez ultimado el examen general, de modo que todas las definiciones identificadas puedan examinarse conjuntamente.

### **Regla I/2 (Títulos y refrendos)**

7.2.2 El Subcomité recordó que los párrafos 6, 12 y 12.1 a 12.4 de la regla I/2, los párrafos 8, 9 y 9.4 y el cuadro A-I/2 de la sección A-I/2 y los párrafos 5, 5.9 y 5.11 de la sección B-I/2 tienen texto entre corchetes.

### **Regla I/2**

7.2.3 El Subcomité examinó el texto del párrafo 6 que se encuentra entre corchetes. En este contexto, la delegación de la República Islámica del Irán, con el apoyo de otras delegaciones, se pronunció a favor de mantener el texto original y de utilizar el término "garantizar" en vez de "verificar".

7.2.4 La delegación de la India, con el apoyo de otras delegaciones, apoyó el uso de la expresión "título de competencia" en lugar del texto original.

7.2.5 La delegación de Singapur opinó que el término "garantizar" tendría como resultado una obligación más estricta que el término "verificar", aun cuando, en apariencia, las intenciones sean similares. Por otra parte, "verificar" significa "efectuar una afirmación oficial" y sería un término más pragmático para las Administraciones. A su modo de ver, si se utilizara el término "garantizar", se impondrían obligaciones muy estrictas que podrían demorar el proceso de reconocimiento de los títulos expedidos por cualquier país e introducir dificultades para el sector naviero.

7.2.6 Tras cierto debate, el Subcomité acordó utilizar las expresiones "título de competencia" y "garantizar" y suprimir los términos "título" y "verificar".

7.2.7 En relación con el texto que figura entre corchetes en el párrafo 12, el Subcomité acordó tratarlo cuando examine la regla I/9 (véase el párrafo 7.2.58).

### **Documento STW 41/7/37**

7.2.8 Filipinas (STW 41/7/37 (parte)) propuso enmiendas al párrafo 13 que introducen una prescripción de que las Partes mantengan bases de datos electrónicas de todos los títulos y refrendos que expidan para evitar las demoras relacionadas con la verificación de la autenticidad y validez de los títulos.

7.2.9 La delegación de las Bahamas apoyó la propuesta en principio, aunque señaló que, en su opinión, la base de datos propuesta no tenía que estar necesariamente en formato electrónico.

7.2.10 La delegación de Dominica, con el apoyo de otras delegaciones, apoyó la propuesta con el fundamento de que no todas las Administraciones responden con prontitud a las solicitudes de verificación de autenticidad.

7.2.11 La delegación de Bélgica, con el apoyo de Dinamarca, manifestó que debería limitarse el acceso a las bases de datos propuestas a fin de asegurarse de que se protejan los derechos individuales.

7.2.12 La delegación de los Países Bajos, con el apoyo de otras, se manifestó a favor de que se limite la base de datos solamente a los títulos que es necesario refrendar para el reconocimiento.

7.2.13 Tras cierto debate, el Subcomité acordó remitir esta propuesta al GT 2 a fin de que la examinara a fondo, pero limitándose a los títulos que requieren refrendo para ser reconocidos, con miras a concluir el texto, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

***Documento STW 41/7/47 (parte)***

7.2.14 Alemania y otros (STW 41/7/47 (parte)) propusieron enmiendas al párrafo 6 para garantizar la participación de la Administración en el momento de la expedición de los títulos para buques tanque y aclarar que dichos títulos se reconocen mediante refrendo.

7.2.15 Tras un breve debate, el Subcomité acordó remitir la propuesta al GT 2 a fin de que la examine a fondo con miras a concluir el texto, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

***Sección A-I/2***

7.2.16 El Subcomité examinó el texto que figura entre corchetes en los párrafos 8, 9 y 9.4 y acordó mantener el texto y suprimir los corchetes.

7.2.17 Filipinas (STW 41/7/35) propuso una versión enmendada del cuadro A-I/2 y un formato para el certificado de suficiencia.

7.2.18 Como resultado de la propuesta correspondiente relativa a la regla I/2, Filipinas (STW 41/7/37 (parte)) propuso enmiendas al párrafo 7 en relación con el nivel de acceso que deben proporcionar las Administraciones y las compañías para verificar la autenticidad y validez de los títulos.

7.2.19 Australia (STW 41/7/54) propuso una versión enmendada del cuadro A-I/2.

7.2.20 El Subcomité tomó nota de que estas propuestas no requieren que se adopte una decisión de principio, y las remitió al GT 1 para que las examinara en detalle con miras a ultimar el texto.

***Sección B-I/2***

7.2.21 El Subcomité examinó el texto que figura entre corchetes en los párrafos 5, 5.9 y 5.11 y, tras un breve debate, acordó:

- .1 suprimir el texto y los corchetes del párrafo 5; y
- .2 suprimir los corchetes y mantener el texto de los párrafos 5.9 y 5.11.

**Regla I/3 (Principios que rigen los viajes próximos a la costa)**

7.2.22 El Subcomité recordó que no había corchetes en esta regla ni en las partes conexas del Código de Formación y observó que no se habían presentado más propuestas sobre esta regla al actual periodo de sesiones.

**Regla I/4 (Procedimientos de inspección)*****Regla I/4***

7.2.23 El Subcomité examinó el texto que figura entre corchetes en el párrafo 2.1 y acordó suprimir la primera serie de corchetes junto con el texto incluido en ellos y la segunda serie de corchetes, pero manteniendo el texto.

***Sección A-I/4***

7.2.24 Filipinas (STW 41/7/36) propuso enmiendas al párrafo 6 propuesto para proporcionar aclaraciones a las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto y las Administraciones.

7.2.25 El Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería de una decisión de principio, y la remitió al GT 1 a fin de que la examine a fondo con miras a concluir el texto.

***Relación entre los capítulos II y VI y prescripciones para la formación básica en aspectos de seguridad de los oficiales de puente – Sección B-I/4***

7.2.26 Como resultado de las propuestas correspondientes formuladas en relación con los capítulos II, III y VI, la República Islámica del Irán (STW 41/7/21 (parte)) propuso enmiendas a la sección B-I/4 a fin de aclarar la relación entre los capítulos II y VI.

7.2.27 Tras un breve debate, el Subcomité acordó que era necesario incluir una nueva competencia en los cuadros A-II/1, A-II/3 y A-III/1 a fin de tratar la formación básica en aspectos de seguridad. No obstante, no dio su conformidad con que se suprimiera el proyecto de texto del párrafo 2.6 de la regla II/1, los párrafos 4.5 y 6.4 de la regla II/3 y el párrafo 2.5 de la regla III/1 a fin de tratar la relación existente entre los capítulos II y III, y el capítulo VI. Por otra parte, tampoco aceptó las enmiendas propuestas a la sección B-I/4.

**Regla I/5 (Disposiciones de carácter nacional)**

7.2.28 El Subcomité examinó el texto que figura entre corchetes en el párrafo 4.2 y acordó suprimir la primera serie de corchetes junto con el texto incluido en ellos y la segunda serie de corchetes, pero manteniendo el texto.

7.2.29 El Subcomité tomó nota de que no se habían presentado más propuestas sobre esta regla al actual periodo de sesiones.

**Regla I/6 (Formación y evaluación)**

7.2.30 El Subcomité recordó que no había corchetes en esta regla y en las partes conexas del Código de Formación y observó que no se habían presentado más propuestas sobre esta regla al actual periodo de sesiones.



## **Regla I/7 (Comunicación de información)**

### ***Texto entre corchetes***

7.2.31 El Subcomité recordó que los párrafos 4, 6.5 y 12.1 de la sección A-I/7 tenían texto entre corchetes y acordó suprimir los corchetes junto con el texto incluido en ellos en el párrafo 6.5, y suprimir los corchetes del párrafo 12.1 de la sección A-I/7 pero manteniendo el texto.

7.2.32 El Subcomité también recordó que la ISWG 2 había encargado a la Secretaría que evaluara las consecuencias y repercusiones para la Organización en el caso de que el texto del párrafo 4, que actualmente está entre corchetes ([La Organización pondrá dicho informe a disposición de las Partes cuando éstas lo soliciten.]), se incluya en el texto revisado y se presente al STW 41.

7.2.33 La Secretaría (STW 41/7/18) proporcionó su evaluación de las consecuencias y las repercusiones que podría tener para la Organización el hecho de que los informes de evaluaciones independientes presentados por Partes en el Convenio de Formación se facilitaran a otras Partes en el Convenio que los solicitaran.

7.2.34 La delegación de España, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que, en aras de la transparencia y para mejorar la supervisión del sistema, era necesario poner los informes a disposición de las Partes que lo soliciten.

7.2.35 La delegación de la República Islámica del Irán, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que, si el informe se pone a disposición de las Partes, esto podría tener como resultado una duplicación de esfuerzos y la coexistencia de dos sistemas paralelos.

7.2.36 Tras un extenso debate, el Subcomité reconoció que en esta fase no podría subsanarse la diferencia de opiniones, y acordó dejar la propuesta entre corchetes para adoptar una decisión en la Conferencia.

### ***Documento STW 41/7/45***

7.2.37 Alemania y otros (STW 41/7/45) propusieron enmiendas al párrafo 3 de la regla I/7 para que se especifiquen con más detalle las medidas que debería adoptar el Comité de Seguridad Marítima tras recibir el informe del Secretario General.

7.2.38 La delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que las enmiendas propuestas no eran necesarias, dado que la cuestión de procedimiento se había debatido en detalle y se había resuelto durante el STW 34.

7.2.39 La delegación de Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que las enmiendas propuestas eran necesarias a fin de garantizar que todas las Partes cumplan plenamente las disposiciones pertinentes del Convenio y el Código de Formación.

7.2.40 Tras un extenso debate y la realización de un voto indicativo, el Subcomité dio su conformidad con la propuesta y la remitió al GT 1 a fin de que la examine a fondo, con miras a concluir el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

**Documento STW 41/7/53**

7.2.41 La República Islámica del Irán (STW 41/7/53) propuso enmiendas a la sección A-I/7 con el objetivo de incluir lo dispuesto en el nuevo párrafo 3.1 de la sección A-I/8.

7.2.42 La delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que era necesario incluir los principios de la sección A-I/8 en la sección A-I/7.

7.2.43 La delegación del Canadá, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que era necesario dar instrucciones al panel de personas competentes a fin de asegurarse de que "las medidas adoptadas para corregir las deficiencias halladas sean oportunas y apropiadas" y que se debería elaborar orientación adecuada.

7.2.44 Tras un breve debate, el Subcomité acordó remitir la propuesta al GT 1 a fin de que lo examine a fondo con miras a concluir el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

**Regla I/8 (Normas de calidad)**

7.2.45 El Subcomité recordó que no había corchetes en esta regla ni en las partes conexas del Código de Formación y tomó nota de que no se habían presentado más propuestas sobre esta regla al actual periodo de sesiones.

**Regla I/9 (Normas médicas)**

7.2.46 El Subcomité recordó que esta regla, así como las partes conexas del Código de Formación, incluían varios corchetes que el GT 1 podría examinar teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno así como las propuestas presentadas en relación con esta regla al actual periodo de sesiones.

**Documento STW 41/7/32**

7.2.47 Australia (STW 41/7/32) propuso un texto enmendado para la sección B-I/9.

7.2.48 Tras un breve debate, el Subcomité remitió esta propuesta al GT 2 a fin de que la examine a fondo con miras a concluir el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

**Documento STW 41/7/43**

7.2.49 La ISF y la ITF (STW 41/7/43) propusieron que los cuadros revisados para la evaluación de las aptitudes físicas mínimas y los criterios de agudeza visual para la gente de mar principiante y en servicio, tal como se especifican en el documento STW 41/7/2, se incluyan con carácter de orientación en la sección B-I/9 y que en la sección A-I/9 se incluyan nuevas normas genéricas, que figuran en el anexo del documento STW 41/7/43.

7.2.50 Las delegaciones de Filipinas, India, Singapur y Sudáfrica y el observador de la CLIA apoyaron la propuesta.

7.2.51 La delegación de Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que existía una necesidad obvia de disponer de normas médicas obligatorias específicas para el reconocimiento de los certificados médicos expedidos por otros países.

7.2.52 Tras un extenso debate, el Subcomité no aceptó esta propuesta.

***Documento STW 41/7/46***

7.2.53 Alemania y otros (STW 41/7/46) propusieron enmiendas a la sección A-I/9, al cuadro A-I/9-1 y a la sección B-I/9 del Código de Formación en relación con las normas médicas.

7.2.54 La delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que en la sección A-I/9 era necesario incluir:

- .1 una cláusula de exención aplicable a la gente de mar que ya esté en servicio; y
- .2 una disposición que dé un margen de flexibilidad a los facultativos en la aplicación de las normas.

7.2.55 La delegación del Japón señaló que deberían utilizarse las normas de visión cromática elaboradas por C.I.E.

7.2.56 La delegación de la República Islámica del Irán opinó que deberían adoptarse normas de visión cromática tanto para los oficiales de puente como para los oficiales de máquinas.

7.2.57 El observador de la IMHA informó al Subcomité de que existían varios métodos de prueba de la visión cromática y señaló que, al ultimar los requisitos sobre agudeza visual, deberían tenerse en cuenta las prescripciones funcionales.

***Texto entre corchetes de la regla I/9***

7.2.58 En relación con el texto entre corchetes del párrafo 12 de la regla, el Subcomité recordó que había acordado examinarlo tras debatir la regla I/9. En este contexto, el Subcomité acordó suprimir los corchetes y mantener el texto (véase el párrafo 7.2.7).

7.2.59 Tras deliberar en detalle al respecto, el Subcomité remitió esta propuesta al GT 1 para que ultime el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Pleno.

**Regla I/10 (Reconocimiento de títulos)**

7.2.60 El Subcomité recordó que no había corchetes en esta regla ni en las partes conexas del Código de Formación.

7.2.61 Panamá (STW 41/7/28) formuló observaciones sobre la propuesta de texto de esta regla relativa al reconocimiento de títulos, y recomendó que se mantuviera el texto original sin las enmiendas propuestas.

7.2.62 El Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería de una decisión de principio, y la remitió al GT 1 para que la examine a fondo con miras a concluir el texto.

**Regla I/11 (Revalidación de títulos)**

7.2.63 El Subcomité recordó que esta regla, así como las partes conexas del Código de Formación, incluían varios corchetes y acordó que el GT 1 debía examinarlos teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, así como las propuestas presentadas sobre esta regla al actual periodo de sesiones.

7.2.64 La República Islámica del Irán propuso enmiendas a:

- .1 la regla I/11, a fin de aclarar el propósito del párrafo 2 y para evitar problemas que puedan surgir de interpretaciones divergentes (STW 41/7/19 (parte)); y
- .2 las secciones A-I/11 y B-I/11 del Código de Formación, a fin de suprimir la repetición de la opción correspondiente al periodo de embarco de tres meses para demostrar la continuidad de la competencia profesional (STW 41/7/14).

7.2.65 Las delegaciones de los Estados Unidos y las Bahamas apoyaron la propuesta presentada en el documento STW 41/7/14. Por su parte, la delegación de Dinamarca, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que no existía duplicación y que no se habían experimentado problemas y que, en consecuencia, no podía dar su apoyo a dicha propuesta.

7.2.66 En relación con la propuesta presentada en el documento STW 41/7/19 (parte), la delegación de España, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que, en su opinión, no existían incongruencias y que no había habido problemas causados por interpretaciones divergentes.

7.2.67 Tras un breve debate, el Subcomité no llegó a un acuerdo sobre estas propuestas.

***Mantenimiento de la competencia profesional***

7.2.68 La República Islámica del Irán (STW 41/7/22 (parte)) propuso enmiendas a la regla I/11 del Convenio de Formación a fin de garantizar que se mantenga la competencia profesional en los ámbitos descritos en el capítulo VI del Código de Formación en los casos en los que la formación no pueda impartirse a bordo.

7.2.69 La delegación de los Estados Unidos apoyó la propuesta en principio, aunque no se mostró de acuerdo con que los capitanes y los jefes de máquinas no deberían estar exentos de estas disposiciones propuestas.

7.2.70 Tras un breve debate, el Subcomité acordó remitir esta propuesta al GT 1 a fin de que concluyera el texto, teniendo en cuenta las observaciones y las decisiones del Pleno.

**Regla I/12 (Uso de simuladores)**

7.2.71 El Subcomité recordó que los párrafos 48.3, 53.2 y las notas a pie de página correspondientes a los párrafos 68 y 72 de la sección B-I/12 contenían texto entre corchetes y acordó suprimir los corchetes del párrafo 48.3 y colocar el texto en una nota a pie de página.

7.2.72 Asimismo, el Subcomité, tomó nota de que, como las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización se iban a publicar en la publicación de la OMI titulada *Performance Standards for Shipborne radiocommunications and navigational equipment* (Normas de funcionamiento del equipo náutico y de radiocomunicaciones de a bordo), acordó

sustituir los datos de las normas de funcionamiento que figuran en la nota a pie de página de los párrafos 53.2, 68 y 72 por el texto siguiente:

"Véanse las normas de funcionamiento pertinentes/adecuadas adoptadas por la Organización, que figuran en la publicación de la OMI titulada *Performance Standards for Shipborne radiocommunications and navigational equipment.*"

7.2.73 El Subcomité tomó nota de que no se habían presentado nuevas propuestas respecto de esta regla al presente periodo de sesiones.

#### **Regla I/13 (Realización de pruebas)**

7.2.74 El Subcomité recordó que no había texto entre corchetes en esta regla ni en las partes asociadas del Código de Formación y tomó nota de que no se habían presentado nuevas propuestas respecto de esta regla al presente periodo de sesiones.

#### **Regla I/14 (Responsabilidades de las compañías)**

7.2.75 La AIPM (STW 41/7/51) propuso una enmienda al párrafo 1.7 de la regla I/14 con objeto de potenciar las comunicaciones fiables a bordo.

7.2.76 El Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería la adopción de ninguna decisión de principio y la remitió al GT 1 para que la examinara en profundidad con miras a concluir el texto.

7.2.77 El observador de la CLIA recordó que se habían armonizado las prescripciones de formación para los oficiales en buques de pasaje y en buques de pasaje de transbordo rodado. En consecuencia, es necesario examinar los requisitos que figuran en la sección A-I/14 a fin de asegurarse que los oficiales de los buques de pasaje no estén obligados a cumplir los requisitos de formación estipuladas en el párrafo 3 de la sección A-V/2. En este contexto, el Subcomité encargó al GT 1 que examinara esta cuestión cuando concluya el texto.

#### **Regla I/15 (Disposiciones transitorias)**

7.2.78 El Subcomité recordó que la totalidad del texto de esta regla se había puesto entre corchetes hasta que se concluya el proceso de examen.

7.2.79 Los Estados Unidos (STW 41/7/26) propusieron enmiendas a la regla I/15 del Convenio de Formación a fin de introducir disposiciones transitorias para la implantación de las enmiendas de 2010 al Convenio y el Código de Formación.

7.2.80 Tras un breve debate, el Subcomité remitió la propuesta al GT 1 a fin de que ultimara el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

#### **Regla I/1 (Definiciones y aclaraciones)**

7.2.81 El Subcomité recordó que los párrafos 1.11, 1.14, 1.27, 1.27-1, 1.29 a 1.40, 1.42 y 4 de la regla I/1 y el párrafo 1.5 de la sección A-I/1 contenían texto entre corchetes y acordó que, como éstos no requerían una decisión de principio, el GT 1 podría examinarlos y ultimar el texto teniendo en cuenta las decisiones adoptadas por el Pleno, en particular las relacionadas a los títulos expedidos de conformidad con lo dispuesto en los capítulos V y VI.

7.2.82 La República Islámica del Irán (STW 41/7/19 (parte)) propuso una enmienda a la definición de la expresión "periodo de embarco". En relación con esto, el Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería una decisión de principio y la remitió al GT 1 para que la examinara en profundidad con miras a concluir el texto.

7.2.83 Alemania y otros (STW 41/7/47 (parte)) propusieron enmiendas al nuevo párrafo 4 de la regla I/1 a fin de garantizar que solamente las Administraciones expidieran a capitanes y oficiales los títulos que se estipulan en las reglas V/1-1 y V/1-2.

7.2.84 El Subcomité recordó que la República Islámica del Irán (STW 40/7/30 (parte)) había propuesto una nueva definición de la expresión "radiooperador del SMSSM" que el GT 1 debería examinar durante el presente periodo de sesiones.

7.2.85 Tras un breve debate, el Subcomité remitió estas propuestas al GT 1 para que ultimara el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

### **Instrucciones al Grupo de trabajo**

7.2.86 En vista de lo anterior, el Subcomité encomendó al GT 1 que ultimara el texto del capítulo I del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.3 CAPÍTULO II – EL CAPITÁN Y LA SECCIÓN DE PUENTE**

7.3.1 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto enmendado del capítulo II (STW 41/7/3), elaborado por la ISWG 2.

### **Texto entre corchetes**

7.3.2 El Subcomité recordó que el párrafo 1 de la regla II/1, los párrafos 1 y 3 de la regla II/2, los párrafos 1, 2, 3 y 5 de la regla II/3, los párrafos 3, 4 y 5 de la regla II/5, los párrafos 1.2 y 1.3 de la sección A-II/1 y los párrafos 1.2, 1.3 y 4 de la sección II/3 contenían texto entre corchetes.

7.3.3 En este contexto, el Subcomité acordó, a reserva de una decisión en el mismo sentido en el capítulo III, que:

- .1 en las reglas II/1, II/2 y II/3 y los párrafos 1.2 y 1.3 de las secciones A-II/1 y II/3, se suprima la expresión "un título idóneo" junto con los corchetes y se mantenga la expresión "título de competencia" y se supriman los corchetes;
- .2 en los párrafos 1.2 y 1.3 de las secciones A-II/1 y II/3, se suprima la expresión "título de competencia" junto con los corchetes y que se deje la expresión "un título idóneo" y se supriman los corchetes;
- .3 en la regla II/5, se sustituya el texto que figura entre corchetes en los párrafos 3 y 4 por la expresión "fecha de entrada en vigor" y, en el párrafo 5, por la expresión "cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor" y que se introduzcan las fechas correctas una vez que la Conferencia decida la fecha de entrada en vigor; y
- .4 en el párrafo 4 de la sección A-II/3, se supriman los corchetes y se deje el texto.

**Examen de la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS, referente a llevar a bordo una lámpara de señales diurnas y el anexo 4 del Reglamento de Abordajes y el apéndice 1 del Código Internacional de Señales y de un término genérico correcto para sustituir los términos "Decca" y "Loran"**

7.3.4 El Subcomité recordó que el asesoramiento recibido del NAV 55 en relación con:

- .1 llevar a bordo una lámpara de señales diurnas y el anexo 4 del Reglamento de Abordajes y el apéndice 1 del Código Internacional de Señales; y
- .2 el término genérico correcto para sustituir los términos "Decca" y "Loran"

ya habían sido tratados en la ISWG 2.

**Capacidad de liderazgo y gestión**

7.3.5 La ISF y la ICS (STW 41/7/13) propusieron enmiendas a los cuadros A-II/1 y A-II/2 del capítulo II del Código de Formación a fin de incluir los elementos relacionados con las capacidades de liderazgo y gestión, la conciencia de la situación y la toma de decisiones.

7.3.6 Tras un breve debate, el Subcomité aceptó la propuesta y la remitió al GR 1 para que ultimara el texto.

**Repetición de requisitos en los capítulos II y V**

7.3.7 La República Islámica del Irán (STW 41/7/16) propuso enmiendas a los cuadros A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación con el fin de evitar la repetición en dichos cuadros de requisitos que ya figuran en el capítulo V del Convenio y el Código de Formación respecto de la formación práctica en los buques de pasaje y las operaciones de carga en buques tanque.

7.3.8 Tras un breve debate, el Subcomité no aceptó esta propuesta.

**Relación entre los capítulos II y VI y requisitos de formación básica en aspectos de seguridad de los oficiales del puente**

7.3.9 La República Islámica del Irán (STW 41/7/21) propuso enmiendas a las reglas II/1 y II/3, y a los cuadros A-II/1 y A-II/3 con el fin de armonizar dichas reglas y cuadros y las secciones B-I/4, B-VI/1, B-VI/2, B-VI/3 y B-VI/4 y de tener en cuenta la relación existente entre los capítulos II y VI. También propuso enmiendas similares que procede introducir en consecuencia en el capítulo III. En este contexto, el Subcomité recordó que ya había examinado esta cuestión al examinar la regla I/4 del capítulo I.

7.3.10 El Subcomité recordó que, al examinar el capítulo I, había acordado que era necesario incluir una nueva competencia en los cuadros A-II/1, A-II/3 y A-III/1 a fin de incluir la formación básica en aspectos de seguridad. Sin embargo, no llegó a un acuerdo sobre la supresión del proyecto de texto del párrafo 2.6 de la regla II/1, los párrafos 4.5 y 6.4 de la regla II/3 y el párrafo 2.5 de la regla III/1, que tratan de la relación existente entre los capítulos II y III, y el capítulo VI. El Subcomité encargó al GR 1 que ultimara el texto según proceda (véase el párrafo 7.2.27).

7.3.11 Tras cierto debate, el Subcomité remitió las propuestas al GR 1 a fin de que concluyera el texto del capítulo II del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

7.3.12 La delegación de Australia pidió al Subcomité que examinara la posibilidad de armonizar la terminología sobre cartas y publicaciones náuticas utilizadas en el Convenio SOLAS. El Subcomité acordó armonizar la terminología de los capítulos I, II y VII y dio las instrucciones pertinentes al GT 1, el GR 1 y el GR 2.

### **Instrucciones para el Grupo de redacción**

7.3.13 En vista de lo anterior, el Subcomité dio instrucciones al GR 2 de que concluyera el texto del capítulo II del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.4 CAPÍTULO III – SECCIÓN DE MÁQUINAS**

7.4.1 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto enmendado del capítulo III (STW 41/7/4), elaborado por la ISWG 2.

### **Texto entre corchetes**

7.4.2 El Subcomité recordó que los párrafos 1 y 2.3 de la regla III/1, el párrafo 1 de las reglas III/2 y III/3, el párrafo 3 de la regla III/5, los párrafos 1 y 3 de la regla III/6, toda la regla III/7 y las secciones A-III/7 y B-III/7 y el párrafo 3 de la regla III/8 contienen texto entre corchetes.

7.4.3 En este contexto, el Subcomité acordó que, respecto del texto entre corchetes en:

- .1 el párrafo 1 de las reglas III/1, III/2, III/3 y III/6, se suprima la expresión "un título idóneo" junto con los corchetes y se mantenga la expresión "título de competencia" y se supriman los corchetes;
- .2 el párrafo 3 de las reglas III/5, III/6 y III/8, se sustituya la expresión entre corchetes "fecha de entrada en vigor" por las fechas reales que se van a introducir una vez que la Conferencia decida la fecha de entrada en vigor; y
- .3 en el párrafo 2.3 de la regla III/1, se suprima el término "oficial" junto con los corchetes y se sustituya el término "maquinista" por "oficial de máquinas", y se supriman los corchetes,

y que el Pleno examine en detalle el texto completo de la regla III/7 y las secciones A-III/7 y B-III/7 a fin de adoptar una decisión.

### **Sección A-III/1**

7.4.4 La República Islámica del Irán (STW 41/7/15) propuso enmiendas al texto de la sección A-III/1 para subsanar la incongruencia existente entre la sección A-III/1 y las secciones A-III/2 y A-III/3 por lo que respecta a los requisitos de titulación para distintos tipos de maquinaria propulsora.

7.4.5 El Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería una decisión de principio, y la remitió al GT 1 a fin de que la examinara a fondo con miras a ultimar el texto.



### **Examen de la modificación de las limitaciones de la potencia propulsora que figuran en las disposiciones sobre viajes próximos a la costa**

7.4.6 Los Estados Unidos y otros (STW 41/7/41) propusieron aumentar a 6 000 kW el límite de la potencia propulsora en viajes próximos a la costa. Además, también propusieron modificaciones a las disposiciones relativas a los viajes próximos a la costa de la sección A-III/1 a fin de armonizarlas con las de la sección A-III/2.

7.4.7 En este contexto, el Subcomité recordó que esta cuestión se había debatido durante el STW 40 y la ISWG 2 y que se había acordado mantener las limitaciones de potencia existentes en las secciones A-III/1 y A-III/2.

7.4.8 Tras cierto debate, el Subcomité no llegó a un acuerdo sobre esta propuesta.

### **Tecnologías incipientes y contemporáneas – Cuadros A-III/1 y A-III/2**

7.4.9 En seguimiento de sus propuestas al STW 40 y la ISWG 2, el Japón y otros (STW 41/7/17) propusieron enmiendas revisadas a los cuadros A-III/1 y A-III/2 del Código de Formación con el fin de tener en cuenta las tecnologías contemporáneas mejorando los textos de los cuadros y suprimiendo en consecuencia el párrafo 1 de la sección B-III/1.

7.4.10 Tras un debate breve, el Subcomité remitió la propuesta al GT 1 a fin de que la examinara a fondo tras haber examinado todas las demás cuestiones, y si dispone de tiempo suficiente para hacerlo.

### **Trabajo en equipo y gestión de los recursos**

7.4.11 La ICS y la ISF (STW 41/7/31) propusieron enmiendas a los cuadros A-III/1 y A-III/2 del capítulo III del Código de Formación en relación con el trabajo en equipo y la gestión de los recursos.

7.4.12 El Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería una decisión de principio y la remitió al GT 1 a fin de que la examinara a fondo con miras a concluir el texto.

### **Oficiales electrotécnicos**

#### ***Regla III/6***

7.4.13 La ISF, la ITF y BIMCO (STW 41/7/44) propusieron un nuevo párrafo 5 a fin de asegurarse de que la práctica actual consagrada de contratar oficiales y electricistas o asignar a los oficiales de máquinas determinados cometidos de electricista a bordo no se vea afectada en el futuro por las disposiciones de la nueva titulación no obligatoria que se propone para los "oficiales electrotécnicos".

7.4.14 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, señaló lo siguiente:

- .1 que es necesario otorgar flexibilidad, dado que es posible que no todos los buques necesiten un oficial electrotécnico plenamente cualificado;
- .2 los buques de mayor tamaño con maquinaria compleja necesitarían oficiales electrotécnicos plenamente cualificados; y

- .3 es necesario asegurarse de que, si bien se otorga flexibilidad, se mantengan las normas de competencia.

En este contexto, apoyaron la propuesta.

7.4.15 La delegación de la Federación de Rusia, con el apoyo de la delegación de la República Islámica del Irán, cuestionó el propósito de la propuesta y señaló que el Grupo de trabajo debería examinar esta cuestión con mucho cuidado.

7.4.16 Tras un breve debate, el Subcomité remitió la propuesta al GT 1 para que concluyera el texto.

### ***Regla III/7***

7.4.17 El Subcomité recordó que, tras un debate en profundidad, la ISWG 2 había acordado lo siguiente:

- .1 que era necesario establecer dos niveles de formación, a nivel de apoyo y a nivel operacional; y
- .2 que se deberían mantener entre corchetes los requisitos propuestos para la formación de los oficiales electrotécnicos a nivel de gestión para continuar examinándolos y adoptar una decisión al respecto durante el STW 41.

En consecuencia, la ISWG 2 solamente había concluido los requisitos de formación y titulación para los niveles de apoyo y operacional.

7.4.18 La delegación de Noruega, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que solamente debería haber dos niveles de formación, es decir, de apoyo y operacional.

7.4.19 La delegación de China, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que debería haber tres niveles de formación, es decir, de apoyo, operacional y de gestión. A su parecer, de este modo se establecería una trayectoria profesional para quienes se inicien como oficiales electrotécnicos y se otorgaría un incentivo para atraer a nuevas personas a la profesión.

7.4.20 Varias delegaciones opinaron que, en caso que solamente se aceptaran dos niveles de formación, algunas competencias del nivel de formación de gestión propuesto deberían transferirse al nivel operacional.

7.4.21 Tras un debate a fondo, el Subcomité acordó que no era necesario formar a los oficiales electrotécnicos a nivel de gestión y que algunas competencias del nivel de gestión propuesto deberían transferirse al nivel operacional. El Subcomité dio instrucciones al GT 1 de concluir el texto según proceda.

### ***Regla III/8***

7.4.22 La República Islámica del Irán (STW 41/7/23) presentó observaciones sobre la nueva regla III/8 y sección A-III/8 propuestas, que contienen requisitos de formación y titulación para los marineros de primera electrotécnicos.

7.4.23 La delegación de la India, con el apoyo de otras delegaciones, se manifestó a favor de la propuesta, dado que los oficiales electrotécnicos a nivel de apoyo podrían provenir de distintas fuentes.

7.4.24 La delegación de Alemania aceptó que existía la necesidad de modificar el título de la regla III/8 propuesta y de suprimir las prescripciones obligatorias respecto del servicio de guardia. Por otra parte, opinaron que los requisitos relativos al periodo de embarco eran necesarios.

7.4.25 Tras un breve debate, el Subcomité remitió la propuesta al GT 1 para que ultimara el texto.

### **Relación entre los capítulos III y VI y requisitos de formación básica en aspectos de seguridad de los oficiales de puente**

7.4.26 El Subcomité recordó que las decisiones respecto de la relación entre los capítulos II y VI también eran aplicables al capítulo III, y que deberían incluirse en el texto definitivo de este capítulo, y dio las instrucciones pertinentes al GT 1 (véase el párrafo 7.2.27).

### **Instrucciones para el Grupo de trabajo**

7.4.27 En vista de lo anterior, el Subcomité encomendó al GT 1 que concluyera el texto del capítulo III del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.5 CAPÍTULO IV – SERVICIO Y PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES Y RADIOOPERADORES**

7.5.1 El Subcomité recordó que el anteproyecto de texto revisado del capítulo IV (STW 41/7), elaborado por el STW 40, no contenía texto entre corchetes.

7.5.2 En este contexto, el Subcomité reconoció que sería necesario enmendar alguna de las notas a pie de página y sustituir la expresión "título idóneo" por "título de competencia" a fin de unificarlas con otros capítulos. En consecuencia, el Subcomité encargó al GR 2 que enmendara las notas a pie de página y que ultimara el texto del capítulo IV del Convenio y el Código de Formación.

## **7.6 CAPÍTULO V – REQUISITOS DE FORMACIÓN ESPECIAL PARA EL PERSONAL DE DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES**

7.6.1 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto enmendado del capítulo V (STW 41/7/5), elaborado por la ISWG 2.

### **Texto entre corchetes**

7.6.2 El Subcomité tomó nota de que los párrafos 4.2.2.2, 6.2.2.2 y 7 de la regla V/1-1, los párrafos 4.2.2.2 y 5 de la regla V/1-2, el párrafo 14 de la sección B-V/1-2 y el párrafo 7.2.2.6 de la sección B-V/f contenían texto entre corchetes. Asimismo, la totalidad del texto de las orientaciones sobre un programa de formación a bordo de un mes de duración también estaba entre corchetes.

7.6.3 En este contexto, el Subcomité acordó examinar en este momento el texto entre corchetes del párrafo 7.2.2.6 de la sección B-V/f y que los otros textos que se encuentran entre corchetes se examinarían junto con las propuestas pertinentes presentadas al presente periodo de sesiones.

7.6.4 El Subcomité examinó el texto entre corchetes del párrafo 7.2.2.6 de la sección B-V/f y acordó suprimir los corchetes y dejar el texto.

## **Formación sobre buques tanque**

### ***Entrada en espacios cerrados***

7.6.5 Se informó al Subcomité (STW 41/2/2 (parte)) de que el FP 53 había debatido el elemento específicamente relativo a la carga de la formación para los refrendos para químicos y había acordado que era necesaria más formación sobre las características específicas de los productos químicos potencialmente peligrosos, incluidas las cargas con bajo punto de inflamación, y había invitado al Subcomité STW a que continuara examinando el documento STW/ISWG 1/5/12 en el contexto de la revisión del Convenio de Formación, en particular el proyecto de enmiendas al capítulo V que se proponía en dicho documento, a fin de poder incluir en la revisión la formación mejorada respecto de la entrada a los tanques y los procedimientos operacionales relativos a la carga. En este contexto, el Subcomité recordó que la ISWG 1 había examinado este documento en detalle al tratar los requisitos de formación pertinentes.

7.6.6 La delegación de las Islas Cook manifestó su profunda inquietud ante el hecho de que el Subcomité no hubiera examinado adecuadamente los requisitos de formación relacionados con la entrada en espacios cerrados. Varias delegaciones manifestaron la misma inquietud.

7.6.7 La delegación de las Bahamas informó al Subcomité de que habían presentado una propuesta al Subcomité DSC de conferir carácter obligatorio a ejercicios relacionados con la entrada en espacios cerrados en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS. También señalaron a la atención del Subcomité que los requisitos de formación relacionados con la entrada en espacios cerrados ya están contemplados en los cuadros A-V/1 y A-VI/1-4.

7.6.8 La delegación de Noruega señaló que la propuesta presentada al Subcomité DSC debería ser suficiente para tratar esta cuestión.

7.6.9 El observador de INTERTANKO sugirió que, como varios subcomités están trabajando en revisar las recomendaciones para la entrada en espacios cerrados, los cuales se reunirán entre ahora y la celebración del MSC 87, si fuera necesario, el Comité, al examinar los informes de los distintos subcomités podría invitar a la Conferencia de Formación a que incluyera los requisitos de formación adecuados para la entrada en espacios cerrados.

7.6.10 En vista de lo anterior, el Subcomité acordó solicitar al Comité que decida si es necesario contar con formación adicional de algún tipo para la entrada en espacios cerrados tras examinar los informes de los subcomités que tratan de esta cuestión y, en caso de serlo, que invite a la Conferencia de Formación a que incluya medidas de formación adicionales en las enmiendas propuestas al Convenio y el Código de Formación, teniendo en cuenta que los textos propuestos para los capítulos V y VI ya contienen requisitos de conocimientos básicos para la entrada en espacios cerrados.

### ***Formación a bordo***

7.6.11 La República Islámica del Irán (STW 41/7/20) propuso orientaciones respecto de la formación a bordo de un mes de duración, que figuran en los párrafos 4.2.2 y 6.2.2 de la regla V/1-1 y 4.2.2 de la regla V/1-2 para la obtención de un título de formación avanzada en operaciones de carga de buques tanque.

7.6.12 Australia (STW 41/7/33) propuso un texto alternativo para sustituir la expresión "con carácter eventual" que figura en los párrafos 4.2.2 y 6.2.2 de la regla V/1-1 y 4.2.2 de la regla V/I-2.

7.6.13 El Reino Unido y OCIMF (STW 41/7/40) aclararon la diferencia existente entre un régimen de formación a bordo de buques tanque de tres meses de duración y otro de un mes de duración y propusieron una orientación modificada sobre la formación a bordo de los buques tanque.

7.6.14 El Subcomité tomó nota de que estas propuestas no requerían una decisión de principio y las remitió al GT 2 a fin de que las examinara a fondo con miras a concluir el texto.

***Orientaciones relativas a la expresión "persona directamente responsable"***

7.6.15 OCIMF, INTERTANKO y SIGTTO (STW 41/7/27) propusieron orientación respecto de la expresión "persona directamente responsable".

7.6.16 El Subcomité tomó nota de que esta propuesta no requería una decisión de principio y la remitió al GT 2 para que la examinara a fondo con miras a concluir el texto.

**Requisitos de formación para el personal de buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo**

7.6.17 El Subcomité recordó que, tras un examen en profundidad, y teniendo en cuenta las instrucciones pertinentes del STW 40 y las decisiones del MSC 86 al respecto, la ISWG 2 había acordado lo siguiente:

- .1 los requisitos de formación propuestos deberían incluirse en la parte B del capítulo V con carácter de orientación; y
- .2 el Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo en cuenta las prescripciones de las Directrices para buques que naveguen en aguas polares aprobadas en el MSC 86, debería continuar su labor y presentar un informe final al STW 41.

7.6.18 El Subcomité recordó también que, en la ISWG 2, la delegación de Alemania, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por una serie de delegaciones de que los requisitos de formación deberían tener carácter obligatorio, había propuesto que los Gobiernos interesados podrían presentar una resolución a la próxima Conferencia diplomática en la que se proponga que la Organización elabore normas de formación obligatorias inmediatamente después de la adopción del Código para buques que naveguen en aguas polares (que es de carácter obligatorio). Por consiguiente, la ISWG 2 había invitado a los Gobiernos interesados a que examinaran la posibilidad de presentar esta resolución al STW 41 con miras a su adopción por la Conferencia.

7.6.19 Noruega (STW 41/7/39) informó de que el Grupo de trabajo por correspondencia había tomado nota de que la ISWG 2 había acordado, a reserva de la aprobación del STW 41, que las orientaciones sobre formación deberían aplicarse de la misma manera que las Directrices revisadas para las aguas polares. En este contexto, el Grupo de trabajo por correspondencia había acordado que era necesario volver a examinar, en una etapa posterior, las orientaciones sobre formación a fin de armonizarlas con las prescripciones del futuro código. El Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en la ISWG 2, elaboró el proyecto de orientaciones relativo a la formación del personal en las secciones de puente y de máquinas. Asimismo, el Grupo de trabajo por correspondencia acordó, en principio, incluir un párrafo en el que se destaque la importancia de contar con experiencia adecuada, tal como se

indica en el párrafo 1.3 de las orientaciones propuestas. Sin embargo, debido a la falta de tiempo, el Grupo de trabajo por correspondencia no logró acordar un texto definitivo, por lo que esta cuestión seguiría examinándose en el presente periodo de sesiones.

A la luz de lo anterior, el Grupo de trabajo por correspondencia invitó al Subcomité a que tuviera a bien:

- .1 aceptar la aplicación de las orientaciones relacionadas con los requisitos de formación para el personal de buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo, según se definen en las Directrices para los buques que naveguen en aguas polares (párrafos 3 a 8);
- .2 aceptar la inclusión de los requisitos de formación para las secciones de cubierta y de máquinas (párrafo 9);
- .3 acordar, en principio, que se incluya el párrafo 1.3 en el proyecto de orientaciones y encargar al Grupo de trabajo que ultime el texto (párrafo 10); y
- .4 aprobar el proyecto de orientaciones relacionadas con los requisitos de formación para el personal de buques que naveguen en aguas polares, que se recoge en el anexo del documento STW 41/7/39, a fin de incluirlo en la parte B del capítulo V del Código de Formación (párrafo 11 y anexo).

7.6.20 La delegación de la Federación de Rusia opinó que era necesario armonizar las distintas definiciones utilizadas en el informe a fin de evitar distintas interpretaciones de las directrices propuestas.

7.6.21 Las delegaciones de Dinamarca y Noruega opinaron que, si bien estaban a favor de las disposiciones de carácter obligatorio, también apoyaban la orientación elaborada por el Grupo de trabajo por correspondencia.

7.6.22 Tras algunas deliberaciones, el Subcomité remitió el informe al GT 2 para que ultimara el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

### **Orientaciones sobre la formación del personal encargado de las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra o que interviene en ellas**

7.6.23 La República de Corea (STW 41/7/12) propuso enmiendas a la sección B-V del Código de Formación relacionadas con las orientaciones sobre la formación y competencia del personal de unidades compuestas de remolcador y gabarra.

7.6.24 La delegación de la República Islámica del Irán apoyó la propuesta y opinó que debería limitarse a capitanes y oficiales.

7.6.25 La delegación de Alemania, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que, como se dispone de muchas normas del sector respecto de esta cuestión, sería necesario llevar a cabo una revisión completa de la propuesta, incluida una armonización de la terminología.

7.6.26 Tras un breve debate, el Subcomité tomó nota de la falta de tiempo y de que esta nueva propuesta se había presentado hacia la fase final del examen general, y remitió la propuesta al GT 2 a fin de que la examinara en profundidad después de que se hubieran examinado todas las demás cuestiones y si queda suficiente tiempo para hacerlo.

## **Instrucciones para el Grupo de trabajo**

7.6.27 A la luz de lo anterior, el Subcomité encargó al GT 2 que ultimara el texto del capítulo V del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

### **7.7 CAPÍTULO VI – FUNCIONES DE EMERGENCIA, SEGURIDAD EN EL TRABAJO, PROTECCIÓN, ATENCIÓN MÉDICA Y SUPERVIVENCIA**

7.7.1 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto revisado del capítulo VI (STW 41/7/6), elaborado por la ISWG 2.

#### **Texto entre corchetes**

7.7.2 El Subcomité recordó que el párrafo 3 de la regla VI/1, los párrafos 2-2, 4 y 5 de la sección A-VI/1, los párrafos 5, 6, 9 y 10 de la sección A-VI/2, el párrafo 5 de la sección A-VI/3, el párrafo 4 de la sección A-VI/6 y los párrafos 3 y 4 de la sección B-VI/2 contenían texto entre corchetes.

7.7.3 En este contexto, el Subcomité acordó conservar el texto propuesto entre corchetes en el párrafo 2-2 de la sección A-VI/1 y el párrafo 4 de la sección A-VI/6 y que las fechas propiamente dichas se introdujeran después de que la Conferencia haya decidido la fecha de entrada en vigor. Los demás textos entre corchetes se examinarían al analizar las propuestas pertinentes relativas al mantenimiento de la competencia profesional en ámbitos en los que la formación no puede impartirse a bordo.

#### **Relación entre los capítulos II y VI y los requisitos para la formación básica en aspectos de seguridad de los oficiales de puente**

7.7.4 La República Islámica del Irán (STW 41/7/21 (parte)) propuso enmiendas a las secciones B-I/4, B-VI/1, B-VI/2, B-VI/3 y B-VI/4 con el fin de armonizar las reglas II/1 y II/3 y los cuadros A-II/1 y A-II/3 y de tener en cuenta la relación existente entre los capítulos II y VI.

7.7.5 En este contexto, el Subcomité recordó que, al examinar el capítulo I, había acordado que era necesario incluir una nueva competencia en los cuadros A-II/1, A-II/3 y A-III/1 a fin de tratar la formación básica en aspectos de seguridad. Sin embargo, no se mostró de acuerdo con la supresión del proyecto de texto del párrafo 2.6 de la regla II/1, los párrafos 4.5 y 6.4 de la regla II/3 y el párrafo 2.5 de la regla III/1 a fin de tratar las relaciones existentes entre los capítulos II y III, y el capítulo VI. En consecuencia, el Subcomité acordó que no era necesario enmendar las secciones B-VI/1, B-VI/2 y B-VI/3 (véase el párrafo 7.2.27).

#### **Mantenimiento de la competencia profesional**

7.7.6 Como resultado de sus propuestas de enmienda a la regla I/11, la República Islámica del Irán (STW 41/7/22 (parte)) propuso enmiendas al capítulo VI del Convenio y el Código de Formación a fin de garantizar el mantenimiento de la competencia profesional en los ámbitos del capítulo VI del Código de Formación en los que la formación no puede impartirse a bordo. En este contexto, el Subcomité recordó que había examinado también las propuestas de enmienda a la regla I/11 de conformidad con el capítulo I y en relación con esta cuestión.

7.7.7 Los Estados Unidos (STW 41/7/25) propusieron enmiendas al capítulo VI del Convenio y a las partes conexas del Código de Formación a fin de exigir la evaluación de la competencia en relación con ámbitos, incluidos en los cuadros de competencia, en los que la formación no puede impartirse a bordo.

7.7.8 Filipinas (STW 41/7/34) opinó que era necesario algún tipo de formación de repaso en relación con algunos ámbitos en los que la formación no puede impartirse a bordo y que, en dicha formación de repaso debería incluirse lo siguiente:

- .1 adrizar una balsa salvavidas que esté en posición invertida llevando puesto un chaleco salvavidas y subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua llevando puesto un chaleco salvavidas (regla VI/1);
- .2 extinguir incendios pequeños, por ejemplo, incendios del equipo eléctrico, de hidrocarburos y de propano y lucha contra incendios en espacios cerrados llenos de humo llevando un aparato respiratorio autónomo (regla VI/1); y
- .3 adrizar un bote de rescate invertido (regla VI/2).

7.7.9 La delegación de Noruega apoyó la propuesta de la República Islámica del Irán.

7.7.10 La delegación de España, con el apoyo de otras delegaciones, se mostró a favor de la propuesta de los Estados Unidos.

7.7.11 Algunas delegaciones manifestaron su inquietud ante la formación de repaso propuesta y opinaron que deberían aceptarse otros métodos de mantenimiento de la competencia, aparte de la formación de repaso obligatoria. A su modo de ver, debería darse más margen a las Administraciones/Partes para que acepten la experiencia y la formación a bordo para el mantenimiento de la competencia. También se debatió el alcance general de las competencias que estarían sujetas a formación de repaso en tierra, particularmente teniendo en cuenta la edad y experiencia de la gente de mar existente, incluidos los posibles riesgos de lesiones físicas que pueden correr. El Subcomité acordó que el grupo de trabajo debería examinar esta cuestión en el contexto de la propuesta de los Estados Unidos.

7.7.12 El Subcomité examinó la propuesta de Filipinas, reconoció que no guardaba relación con ninguna de las propuestas, y acordó no continuar examinándola.

7.7.13 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó remitir la propuesta de los Estados Unidos, junto con el texto que actualmente está entre corchetes, al GT 2 para que ultimara el texto.

### **Formación sobre prevención de la piratería**

7.7.14 Los Estados Unidos (STW 41/7/24) propusieron enmiendas a los cuadros A-VI/1-5, A-VI/5 y A-VI/6 del Código de Formación para incluir la formación en cuestiones relacionadas con la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques. También recomendaron que se actualicen en consecuencia los cursos modelo existentes 3.19 (Oficial de protección del buque) y 3.20 (Oficial de la compañía para la protección marítima).

7.7.15 Alemania y otros (STW 41/7/48) propusieron enmiendas a las secciones A-VI/1 y A-VI/6 y a los cuadros A-VI/1-5, A-VI/5 y A-VI/6 para mejorar el conocimiento de la gente de mar de las medidas contra la piratería y los robos a mano armada contra los buques.



7.7.16 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, señaló su preferencia por la propuesta de los Estados Unidos.

7.7.17 La delegación de Dinamarca, con el apoyo de otras delegaciones, señaló su preferencia por la propuesta de Alemania y otros.

7.7.18 Tras un extenso debate, el Subcomité acordó que ambas propuestas tenían aspectos positivos y las remitió al GT 2, a fin de que ultimara el texto utilizando la propuesta que figura en el documento STW 41/7/48 como documento básico y teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

***Elaboración de un curso modelo a fin de sensibilizar a la gente de mar para enfrentarse a situaciones en las que su buque sea atacado por piratas***

7.7.19 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre la elaboración de un curso modelo a fin de sensibilizar a la gente de mar en cuanto a la piratería y los robos a mano armada contra los buques y a la manera de actuar en situaciones en las que el buque sea atacado por piratas.

**Formación en materia de protección**

7.7.20 La ISF y la ITF (STW 41/7/52) opinaron que toda la formación en materia de protección debería contemplarse en una regla aparte y que no debería incluirse en la regla VI/1 actual. En consecuencia, propusieron volver a organizar las reglas VI/1 y VI/6 junto con las secciones correspondientes del Código de Formación.

7.7.21 En este contexto, el Subcomité recordó que la ISF había formulado una propuesta similar al STW 40 (STW 40/7/39). El Grupo de trabajo la había examinado y, tras utilizar el texto preliminar elaborado por el STW 38 y refrendado por el MSC 83, había ultimado el texto sobre formación en materia de protección, que fue refrendado por el STW 40.

7.7.22 La delegación de la República Islámica del Irán, con apoyo de otras delegaciones, dio su conformidad con la propuesta señalando que separaría las cuestiones de seguridad y de protección bajo distintas reglas.

7.7.23 La delegación de España, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que debería mantenerse la versión actual del texto.

7.7.24 Tras un extenso debate, el Subcomité acordó remitir la propuesta al GT 2 a fin de que la examinara en detalle después de que se hubieran examinado todas las demás cuestiones y si queda suficiente tiempo para hacerlo.

**Instrucciones para el Grupo de trabajo**

7.7.25 A la luz de lo anterior, el Subcomité encargó al GT 2 que ultimara el texto del capítulo VI del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.8 CAPÍTULO VII – TITULACIÓN ALTERNATIVA**

7.8.1 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto revisado del capítulo VII (STW 41/7/7), elaborado por la ISWG 2.

7.8.2 El Subcomité recordó que el párrafo 1 de la regla VII/2 y los párrafos 4.2 y 4.2.2.1 de la sección A-VII/2 contenían texto entre corchetes. En este contexto, el Subcomité acordó suprimir los corchetes del párrafo 1 de la regla VII/2 y conservar el texto, si bien los demás textos entre corchetes se examinarían junto con las propuestas pertinentes presentadas al periodo de sesiones actual.

### ***Documento STW 41/7/10***

7.8.3 La República Islámica del Irán (STW 41/7/10) propuso enmiendas al capítulo VII del Convenio y el Código de Formación a fin de abarcar los requisitos de las nuevas reglas II/5 y III/5 y mitigar el problema de que haya interpretaciones diferentes respecto de los requisitos sobre formación y periodo de embarco para la titulación alternativa.

7.8.4 El observador de la ITF no apoyó la propuesta, señalando que iba en contra de los principios básicos de la titulación alternativa.

7.8.5 La delegación de Bélgica, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que esta propuesta tendría como resultado una erosión de las normas y que eliminaría la flexibilidad.

7.8.6 Tras un breve debate, el Subcomité no aceptó esta propuesta.

### ***Documento STW 41/7/49***

7.8.7 Alemania y otros (STW 41/7/49) propusieron la introducción de una tercera opción para la titulación de los marineros de primera en el párrafo 4 de la sección A-VII/2, tal como se propone en el documento STW/ISWG 2/7. Además, a fin de aclarar con más detalle su propuesta, sugirieron también que se incluyeran orientaciones específicas en la sección B-VII/2.

7.8.8 La delegación de los Estados Unidos opinó que no era necesario enmendar el texto a fin de disponer la formación integrada de los marineros.

7.8.9 La delegación del Reino Unido, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó su apoyo por esta propuesta.

7.8.10 Tras deliberar brevemente al respecto, el Subcomité remitió esta propuesta al GR 2 para que ultimara el texto del capítulo VII del Convenio y el Código de Formación.

### **Instrucciones al Grupo de redacción**

7.8.11 En vista de lo anterior, el Subcomité dio instrucciones al GR 2 de que concluyera el texto del capítulo VII del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.9 CAPÍTULO VIII – GUARDIAS**

7.9.1 El Subcomité tomó nota del proyecto de texto revisado del capítulo VIII (STW 41/7/8), elaborado por la ISWG 2.

7.9.2 El Subcomité recordó que el párrafo 9 de la sección A-VIII/1 contenía corchetes y aceptó examinarlos junto con las propuestas pertinentes presentadas a este periodo de sesiones.

7.9.3 Noruega (STW 41/7/38) propuso enmiendas al nuevo párrafo 9 de la sección A-VIII/1, actualmente entre corchetes, a fin de garantizar la aptitud para el servicio.

7.9.4 Alemania y otros (STW 41/7/50) facilitaron aclaraciones sobre las excepciones a los límites de las horas de trabajo y propusieron enmiendas a las secciones A-VIII/1 y B-VIII/1.

7.9.5 La ITF (STW 41/7/55), tras formular observaciones sobre los documentos STW 41/7/38 y STW 41/7/50, opinó que toda propuesta de eliminación, exclusión o exención de las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de la sección A-VIII/1 debería rechazarse, dado que, dentro de las 14 horas de trabajo previstas, hay una flexibilidad suficiente en el párrafo 4 propuesto. Además, la referencia a exenciones en virtud de convenios que no sean de la OMI que figura en el párrafo 9 propuesto o la sección B-VIII no es adecuada y no debería incluirse.

7.9.6 La delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó su preferencia por la propuesta de Noruega.

7.9.7 La delegación de las Bahamas opinó que las reglas deberían estar armonizadas con las del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006; en caso contrario, las Administraciones tendrían problemas al implantar prescripciones contradictorias.

7.9.8 La delegación de Grecia, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó su preferencia por la propuesta de Alemania y otros, dado que armonizaría las prescripciones de distintos convenios internacionales y otorgaría la flexibilidad necesaria.

7.9.9 Tras un extenso debate, el Subcomité reconoció que, en este momento, no podía resolverse esta diferencia de opiniones y acordó dejar ambas propuestas entre corchetes en espera de que la Conferencia adopte una decisión al respecto.

### **Instrucciones para el Grupo de redacción**

7.9.10 En vista de lo anterior, el Subcomité dio instrucciones al GR 2 para que concluyera el texto del capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.10 OTRAS CUESTIONES**

7.10.1 El Subcomité recordó que la ISWG 2 había determinado las resoluciones siguientes, que deberían presentarse a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación con miras a su adopción:

- .1 Contribución de la Organización Internacional del Trabajo;
- .2 Elaboración de directrices para implantar las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar;

- .3 Revisión de los cursos modelo publicados por la Organización Marítima Internacional;
- .4 Fomento de los conocimientos técnicos, los conocimientos prácticos y la profesionalidad de la gente de mar;
- .5 Captación de nuevos marinos para el sector del transporte marítimo;
- .6 Fomento de la cooperación técnica;
- .7 Disposiciones transitorias e implantación temprana; y
- .8 Fomento de la participación de la mujer en el sector marítimo,

y encargó a la Secretaría que elaborara y presentara las resoluciones indicadas al periodo de sesiones actual para su examen. En consecuencia, la Secretaría elaboró ocho proyectos de resoluciones, que figuran en el documento STW 41/7/9, para su examen por el Subcomité.

### ***Captación de nuevos marinos para el sector del transporte marítimo***

7.10.2 La delegación de Noruega señaló a la atención del Subcomité que el párrafo dispositivo .6 recomendaba que se dispusiera alojamiento adecuado para los alumnos de nuevas construcciones, lo cual también se incluyó en el proyecto de resolución que figura en el documento STW 41/7/11. Asimismo, la delegación de España señaló que esta resolución también debería incluir una referencia a la necesidad de que los propietarios de buques adopten medidas rápidas y eficaces para retener a su personal de a bordo. Además, la delegación de Italia propuso que se incluyera también una referencia al acceso a Internet.

7.10.3 La delegación de Francia opinó que no era adecuado hacer comparaciones con otros medios de transporte. En este contexto, la delegación de los Estados Unidos propuso sustituirlo por la expresión "de manera respetuosa con el medio ambiente".

7.10.4 Tras un breve debate, el Subcomité acordó suprimir el párrafo .6 propuesto e incluir una referencia, acorde con la propuesta de la delegación de España, así como referencias a las organizaciones de propietarios de buques y gestores de buques, y dio las instrucciones del caso al GR 1.

### ***Alojamiento para alumnos***

7.10.5 La India (STW 41/7/11) propuso un proyecto de resolución de la Conferencia en el que se instaba a los Gobiernos Miembros a que alentaran a los propietarios de buques a garantizar un alojamiento certificado adecuado para los alumnos/agregados.

7.10.6 Tras un breve debate, el Subcomité remitió la propuesta al GR 1 para que concluyera el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

***Verificación de la autenticidad y validez de los certificados de competencia y refrendos, las normas de formación y titulación y los niveles de dotación de los buques***

7.10.7 Panamá (STW 41/7/29) propuso dos proyectos de resoluciones de la Conferencia sobre la verificación de la autenticidad y la validez de los certificados de competencia y refrendos, y las normas de formación y titulación y los niveles de dotación de los buques.

7.10.8 El observador de la ITF señaló que la resolución propuesta sobre normas de formación y titulación y los niveles de dotación de los buques deberían incluir referencias a la resolución de la OMI sobre dotaciones de seguridad, así como otros convenios internacionales pertinentes, por ejemplo el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

7.10.9 Algunas delegaciones opinaron que esta resolución no era necesaria, dado que simplemente señalaba aspectos obvios y que el propósito del Convenio de Formación era claro.

7.10.10 Tras un breve debate, el Subcomité remitió la propuesta al GR 1 a fin de que concluyera el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

***Adopción futura de enmiendas al Convenio y al Código de Formación***

7.10.11 La IFSMA y la ITF (STW 41/7/30) propusieron un proyecto de resolución de la Conferencia sobre la adopción futura de las enmiendas al Convenio y el Código de Formación en un ciclo de cinco años y llevar a cabo un examen general cada 10 años, que recibió el respaldo oficial de Belice y Croacia.

7.10.12 La delegación de Grecia, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que, si bien apoyaba en cierta medida la resolución propuesta, opinaba que debería haber una disposición que permitiera la introducción de enmiendas que puedan ser necesarias en caso de que la necesidad sea imperiosa, que no tengan que ajustarse al ciclo quinquenal.

7.10.13 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que la resolución propuesta no solamente otorga estabilidad al sector naviero, sino también a las instituciones de formación, para planear e implantar los requisitos.

7.10.14 Tras cierto debate, el Subcomité remitió la propuesta al GR 1 a fin de que concluyera el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

***Recomendación sobre medidas para asegurar la competencia de capitanes y oficiales de buques que naveguen en aguas polares***

7.10.15 Argentina y Chile (STW 41/7/42) propusieron un proyecto de resolución de la Conferencia, en el que se alentaba a los Gobiernos a adoptar las medidas destinadas a garantizar que los responsables de las guardias de navegación en los puentes de los buques que naveguen en aguas polares, en particular de los buques de pasaje, estén debidamente cualificados.

7.10.16 La delegación de Noruega, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que debería incluirse una referencia a la resolución A.1024(26) de la Asamblea, titulada "Directrices para los buques que naveguen en aguas polares". Asimismo, debería incluirse una referencia en sentido de que, una vez que el Código polar adquiriera carácter obligatorio, también se deberían elaborar requisitos de formación de carácter obligatorio adecuados.

7.10.17 La delegación del Reino Unido opinó que no se debería exigir a todos los oficiales que reciban la formación propuesta dado que, cuando el buque toma práctico, podría ser suficiente disponer de un solo oficial formado y titulado adecuadamente tanto para el puente como para las máquinas.

7.10.18 Tras cierto debate, el Subcomité remitió la propuesta al GR 1 para que ultimara el texto teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

## **7.11 INFORMES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO Y DE REDACCIÓN**

### **Informe del Grupo de trabajo encargado del examen general de los capítulos I y III**

7.11.1 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 41/WP.2 y Add.1, Add.2 y Add.3), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

#### ***Capítulo I***

##### Aspectos médicos

7.11.2 El observador de la ISF expresó su inquietud ante la aplicación obligatoria de las normas de aptitud física, según están actualmente redactadas, que sería difícil de justificar y podría originar posibles reclamaciones por discriminación ilegal incompatible con la legislación nacional sobre igualdad, por lo que instó a los Gobiernos Miembros a que examinaran esta cuestión con los ministerios correspondientes de sus respectivos países. En este contexto, la ISF opinó que sería prudente esperar a los resultados del Grupo de trabajo mixto OIT/OMI/OMS sobre las Directrices para los reconocimientos médicos de la gente de mar. Además, los propietarios de buques están de acuerdo con los reconocimientos médicos, pero éstos han de realizarse de manera responsable, justificable y socialmente aceptable.

7.11.3 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras, expresó su inquietud ante los requisitos que figuran en el cuadro A-I/9-2 y señaló que preferiría que este cuadro se incluyera como orientación en la parte B del Código de Formación.

7.11.4 La delegación del Reino Unido, con el apoyo de otras, opinó que el cuadro A-I/9-2 debería mantenerse en la parte A del Código de Formación.

7.11.5 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó mantener el texto en la parte A entre corchetes para que la Conferencia adopte una decisión al respecto. En este contexto el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran observaciones y propuestas a la Conferencia con miras a elaborar un texto más apropiado de carácter obligatorio.

##### Cuestiones relativas a la revalidación

7.11.6 El Subcomité examinó los requisitos de revalidación de los certificados para buques tanque y aceptó, tras un breve debate, el texto propuesto, que figura en el anexo del documento STW 41/WP.2/Add.3, con las enmiendas.

7.11.7 El observador de la ISF opinó que, puesto que los requisitos propuestos para el mantenimiento de la competencia profesional en el capítulo VI contemplan un proceso independiente, quizás el proceso de revalidación no esté alineado con el contemplado en la regla I-11. En este caso, los títulos de competencia no facilitarían la prueba documental necesaria

de que los capitanes y oficiales satisfagan los requisitos correspondientes de formación básica en seguridad, y por consiguiente, tendrán que llevar las pruebas documentales correspondientes. Además, una vez que entren en vigor las enmiendas, en su opinión la circular MSC.1/Circ.1030 dejaría de ser válida.

7.11.8 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo I, que figura en los anexos 1, 2 y 3 del documento STW 41/WP.2/Add.1, con enmiendas, con miras a presentarlo a la Conferencia para su adopción.

### ***Capítulo III***

#### Utilización de los términos "Parte" y "Administración"

7.11.9 El Subcomité examinó las inquietudes manifestadas por algunas delegaciones sobre el empleo de los términos "Parte" y "Administración" en los distintos capítulos, dadas las respectivas definiciones en el artículo II del Convenio, ya que parece que se utilizan de manera intercambiable. En este contexto, el representante de la Oficina Jurídica recordó que el término "Parte" se define como sigue en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados: "Por "Parte" se entiende un Estado que ha consentido en obligarse por el tratado y con respecto al cual el tratado está en vigor". La Oficina Jurídica indicó que esto hace referencia en sentido amplio a un Estado que, en tanto que entidad política, se ha comprometido a obligarse por los deberes y responsabilidades establecidos en el tratado. Por otra Parte, el término "Administración" se define como sigue en el artículo II del Convenio de Formación: "Por Administración [se entiende] el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque". El representante de la Oficina Jurídica observó que esta definición era idéntica a la de la regla 2 del capítulo I del Convenio SOLAS, y señaló que "Administración" era un término más conciso que "Parte" y hace referencia a la entidad organizativa o ente gubernamental creado para que la Parte desempeñe las funciones asignadas al Estado de abanderamiento.

7.11.10 La delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras, recordó que la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación de 1995 había examinado detenidamente esta cuestión y había incluido el párrafo 3 de la regla I/1 en este contexto.

7.11.11 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó utilizar los términos como se había hecho en la Conferencia de 1995 y aplicar este criterio a todos los capítulos del Convenio y el Código de Formación, y dio instrucciones a la Secretaría de que se asegurara de ello cuando presentara el texto de base a la Conferencia para su examen.

7.11.12 El Subcomité acordó también que se incluyera en la regla I/1.1 la definición de "marinero electrotécnico".

#### Oficiales electrotécnicos

7.11.13 Refiriéndose a la decisión del Subcomité de que no era necesario establecer requisitos de formación para los oficiales electrotécnicos a nivel de gestión, la delegación de Francia, con el apoyo de otras, opinó que, para establecer una trayectoria profesional y atraer a nuevos aspirantes a la profesión, podrían incluirse orientaciones en la parte B del Código de Formación. En respuesta, la delegación de Alemania, con el apoyo de otras, opinó que los países que lo desearan podrían incluir orientaciones en la legislación nacional.

7.11.14 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo III que figura en los anexos 4, 5 y 6 del documento STW 41/WP.2/Add.2, con enmiendas, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.

### **Informe del Grupo de trabajo encargado del examen general de los capítulos V y VI**

7.11.15 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 41/WP.3 y Add.1), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

#### ***Capítulo V***

7.11.16 Al examinar el texto enmendado del capítulo V, el Subcomité acordó trasladar las orientaciones relativas a la formación del personal de la sección de máquinas con responsabilidades de gestión para el funcionamiento y la seguridad de instalaciones eléctricas de más de 1 000 voltios, que figuraban en la sección B-V/e propuesta, a la sección B-III/1, volviendo a numerar oportunamente los párrafos.

7.11.17 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo V, que figura en los anexos 1, 2 y 3 del documento STW 41/WP.3/Add.1, con enmiendas, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.

#### ***Capítulo VI***

7.11.18 La delegación del Japón, con el apoyo de otras, expresó su inquietud, en el contexto de la formación de repaso propuesta, ante el hecho de que no se había establecido una exención para gente de mar de mayor edad y señaló que, en su opinión, era necesario dar un margen de flexibilidad para abordar esta cuestión, ya que de lo contrario parte de la gente de mar en esta situación se vería obligada a jubilarse.

7.11.19 Además, el Subcomité examinó la cuestión de la formación de repaso en el contexto de la lista de los ámbitos enumerados en el párrafo 4 de la sección A-VI/1 propuesta. Algunas delegaciones reiteraron sus inquietudes, expresadas ya antes de que se iniciara la labor del Grupo de trabajo y tras la aclaración por el Presidente del Grupo de trabajo de que la lista de ámbitos en los que puede aceptarse formación a bordo se había acordado en el STW 39 y el MSC 84 la había aprobado. Otras delegaciones se mostraron de acuerdo con esta aclaración. Tras un cierto debate, el Subcomité no aceptó la propuesta de poner la lista de los ámbitos enumerados en los párrafos 4.1 y 4.2 de la sección A-VI/1 entre corchetes.

7.11.20 En este contexto, la delegación de Noruega reservó su postura sobre las conclusiones de los debates relativos a los ámbitos en los que no se puede impartir formación a bordo. En su opinión, el Subcomité no se había ajustado a las instrucciones que le había dado el Comité en este sentido.

7.11.21 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo VI, que figura en los anexos 4, 5 y 6 del documento STW 41/WP.3, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.



## **Informe del Grupo de redacción encargado del examen general del capítulo II y de los proyectos de resoluciones de la Conferencia**

7.11.22 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (STW 41/WP.4 y Add.1), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

### ***Capítulo II***

7.11.23 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo II del Convenio y el Código de Formación, autorizado por el MSC 86, el cual figura en los anexos 1 a 3 del documento STW 41/WP.4/Add.1, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.

### ***Proyectos de resoluciones de la Conferencia***

7.11.24 El Subcomité aprobó los siguientes proyectos de resoluciones de la Conferencia:

- .1 Contribución de la Organización Internacional del Trabajo;
- .2 Elaboración de directrices para implantar las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar;
- .3 Revisión de los cursos modelo publicados por la Organización Marítima Internacional;
- .4 Fomento de los conocimientos técnicos, los conocimientos prácticos y la profesionalidad de la gente de mar;
- .5 Captación de nuevos marinos y retención de la gente de mar en la profesión de marino;
- .6 Fomento de la cooperación técnica;
- .7 Disposiciones transitorias e implantación temprana;
- .8 Fomento de la participación de la mujer en el sector marítimo;
- .9 Alojamiento para alumnos;
- .10 Verificación de los títulos de competencia y refrendos;
- .11 Normas de formación y titulación y niveles de dotación de los buques;
- .12 Enmiendas y exámenes futuros del Convenio y el Código de Formación;
- .13 Recomendación de medidas para asegurar la competencia de los capitanes y oficiales de los buques que naveguen en aguas polares,

los cuales figuran en el anexo 4 del documento STW 41/WP.4, y encargó a la Secretaría que introdujera las mejoras de redacción oportunas y los presentara a la Conferencia para su adopción.

## **Informe del Grupo de redacción encargado del examen general de los capítulos IV, VII y VIII**

7.11.25 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (STW 41/WP.5 y Add.1), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

### ***Capítulo IV***

7.11.26 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo VI del Convenio y el Código de Formación, autorizado por el MSC 86, el cual figura en los anexos 1 a 3 del documento STW 41/WP.5/Add.1, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.

### ***Capítulo VII***

7.11.27 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo VII del Convenio y el Código de Formación, autorizado por el MSC 86, el cual figura en los anexos 4 a 6 del documento STW 41/WP.5/Add.1, con pequeñas enmiendas, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.

### ***Capítulo VIII***

7.11.28 El Subcomité aprobó el proyecto de texto enmendado del capítulo VIII del Convenio y el Código de Formación, autorizado por el MSC 86, el cual figura en los anexos 7 a 9 del documento STW 41/WP.4/Add.1, para presentarlo a la Conferencia con miras a su adopción.

## **7.12 CONCLUSIONES**

7.12.1 A la luz de lo anterior, el Subcomité:

- .1 aprobó los proyectos de enmiendas a:
  - .1 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación) (anexo 1);
  - .2 la parte A del Código de Formación, titulación y guardia para la gente de mar (anexo 2); y
  - .3 la parte B del Código de Formación, titulación y guardia para la gente de mar (anexo 3),

que deben presentarse a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación, según lo autorice el MSC 86, con miras a su adopción;

- .2 aprobó 13 proyectos de resoluciones de la Conferencia que se presentarán a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación, con miras a su adopción (anexo 4);
- .3 pidió al Secretario General que distribuyera los proyectos de enmiendas al Convenio y el Código de Formación, junto con los correspondientes proyectos de resoluciones, a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación, cuya celebración está prevista en Manila del 21 al 25 de junio de 2010, para su adopción; y

- .4 invitó al Comité a que:
  - .1 refrendara los proyectos de enmienda y los correspondientes proyectos de resoluciones de la Conferencia mencionados en los párrafos 7.12.1.1 y 7.12.1.2 *supra*, que el Subcomité, según la autorización del MSC 86, ha presentado directamente a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación para su adopción; y
  - .2 suprimiera este punto del programa de trabajo, dado que se ha completado esta labor (véase el párrafo 13.3.2.1).

## **8 EXAMEN DE LOS PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS DOTACIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES, INCLUIDAS LAS PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD**

### 8.1 El Subcomité recordó que:

- .1 el STW 39 había constituido un grupo de trabajo para definir y clarificar el propósito y objetivos pertinentes al establecimiento de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, comprendidos en la resolución A.890(21), enmendada, incluida la necesidad de elaborar un marco en el que se tome en consideración la eficacia y eficiencia relativas a la realización de los cometidos, partiendo del conocimiento científico y experiencia, sobre aspectos tales como la integración del sistema humano, la construcción del buque, la formación, las operaciones de los buques y las investigaciones sobre la fatiga; además de elaborar un anteproyecto de texto revisado de la resolución A.890(21) sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, enmendada;
- .2 el STW 40 había elaborado un anteproyecto de texto revisado de la resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21), enmendada), que figura en el anexo 5 del documento STW 40/14, y había invitado al NAV 55 a que lo examinase de forma preliminar; y
- .3 el STW 40 también acordó que los puntos del orden del día "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques" y "Prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad" tenían denominadores comunes y deberían fundirse en un único punto del orden del día a fin de adoptar un enfoque más amplio e invitaron al MSC 86 a que fundiese ambos puntos del orden del día en uno titulado "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad". Posteriormente, el MSC 86 dio su visto bueno a esta propuesta (MSC 86/26, párrafo 9.10).

8.2 Se informó al Subcomité de que el NAV 55 (STW 41/8) había examinado de forma preliminar el anteproyecto de texto revisado de la resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21), enmendada) y había opinado que parecía estar bien redactado. No obstante, y por lo que respecta al apéndice y al anexo 5, el NAV 55 había llegado a un acuerdo con respecto a las siguientes enmiendas:

- .1 "APÉNDICE: expedido en virtud de las disposiciones de la regla V/14-b).2."

- .2 "Anexo 5, sección 1.2: es necesario en esta propuesta que se tengan en cuenta las prescripciones de los anexos 2 y 3 en el contexto de **las funciones del buque** que estén relacionadas con la gestión de la seguridad, la protección marítima y la protección del medio marino."
- .3 "Anexo 5, sección 2.2: tras haber evaluado y aprobado la propuesta, la Administración debería publicar un documento relativo a la dotación mínima de seguridad que incluya las prescripciones y seguridades especiales [respaldado por una evaluación de la dotación mínima de seguridad]." (*El cambio no afecta al texto español*)

8.3 Asimismo, el NAV 55 incorporó el punto "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad" en el orden del día provisional del NAV 56.

8.4 Francia y el Reino Unido (STW 41/8/1) propusieron enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a los procedimientos para la determinación de la dotación de seguridad.

8.5 La delegación de Irlanda, con el respaldo de otras, se mostró de acuerdo con la propuesta.

8.6 La delegación de Dinamarca, con el respaldo de otras, se mostró de acuerdo en principio con la propuesta. Habida cuenta de que el proceso debería ser obligatorio, estas delegaciones manifestaron inquietudes en lo que respecta a las partes de la resolución revisada que debían ser obligatorias y al hecho de que tendrían que redactarse estas partes con texto de carácter obligatorio. Además, las delegaciones de Dinamarca y los Países Bajos manifestaron la opinión de que no estaban plenamente de acuerdo con los argumentos y puntos de vista expuestos en el documento STW 41/8/1.

8.7 El observador de la IFSMA, con el respaldo del observador de la ITF y la delegación de Suecia, opinó que el proceso debería ser transparente y someterse a una auditoría, lo cual podría lograrse enmendando el párrafo 2.2 de la propuesta, y que era necesario introducir algunas enmiendas al párrafo 2.1 propuesto.

8.8 La delegación de Bélgica, con el respaldo de otras, manifestó la opinión de que si bien compartía las inquietudes manifestadas por el Reino Unido y Francia, era necesario adoptar un enfoque más integral que tenga en cuenta las disposiciones de la resolución A.974(24): Marco y procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y el Código IGS.

8.9 La delegación de las Bahamas, con el respaldo de otras, opinó que a los Estados de abanderamiento les resultaría sumamente difícil vigilar, determinar y mantener la dotación de seguridad de los buques en todo momento, ya que ésta podría variar en función del sector, la carga y el clima. Por otra parte, si bien se reconocía que la responsabilidad de expedir el documento relativo a la dotación mínima de seguridad recaía en el Estado de abanderamiento, la responsabilidad de mantener la dotación adecuada del buque en función de los cambios de las condiciones comerciales y operacionales recaía en el propietario del buque en virtud de lo dispuesto en el Código IGS.

8.10 Tras deliberar a fondo al respecto, el Subcomité remitió los documentos al grupo de trabajo que se constituiría en el marco de este punto del orden del día, para su examen pormenorizado.

8.11 La delegación de Australia señaló al Subcomité que en la sección 2.2 del anexo 5 del proyecto de resolución revisada sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad había unos corchetes. Tras deliberar brevemente al respecto, el Subcomité acordó suprimir los corchetes y el texto incluido en ellos.

### **Constitución del grupo de trabajo**

8.12 El Subcomité constituyó un grupo de trabajo para considerar el examen de los principios para determinar la dotación de seguridad de los buques, asignándole el siguiente mandato, en el que se incluye la decisión de suprimir los corchetes y el texto que encierran (sección 2.2 del documento STW 40/14, anexo 5):

Tomando en consideración las observaciones y decisiones del Pleno, el Grupo de trabajo debería examinar los documentos STW 41/8 y STW 41/8/1 (Francia y el Reino Unido) a fin de:

- .1 partiendo del anteproyecto de texto revisado de la resolución A.890(21) sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, enmendada, preparado en el STW 40 (STW 40/14, anexo 5), elaborar un proyecto revisado de texto de la resolución sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad; y

- .2 elaborar un proyecto de enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS,

y presentar su informe al Pleno el jueves 14 de enero de 2010.

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

8.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 41/WP.6), el Subcomité adoptó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

8.14 El Subcomité refrendó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad, que figura en el anexo 5, con miras a que lo apruebe el MSC 88 y lo presente a la vigésima séptima Asamblea para su adopción, a reserva de las observaciones que formule el NAV 56.

8.15 El Subcomité refrendó el proyecto de enmiendas a la regla V/14 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, que figura en el anexo 6, con miras a que lo apruebe el MSC 88 y lo adopte el MSC 89, a reserva de las observaciones que formule el NAV 56.

8.16 Las delegaciones de Francia y el Reino Unido lamentaron el hecho de que el Subcomité no hubiera abordado las cuestiones de fondo en lo que respecta a la determinación de la dotación de seguridad y en particular su decisión de suprimir la palabra "auditable", especialmente a la luz de las observaciones iniciales del Secretario General con respecto a la fatiga.

8.17 El Subcomité pidió al Subcomité NAV que examinara el proyecto de texto revisado del proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad y el proyecto de texto enmendado de la regla V/14 del Convenio SOLAS en su 56º periodo de sesiones, que se celebrará en julio de 2010, y que remitiera sus posibles observaciones al respecto al MSC 88 para la adopción de las medidas apropiadas.

8.18 El Subcomité invitó al Comité a que suprimiera el punto del orden del día de su programa de trabajo, dado que ya se había ultimado la labor relativa al mismo (véase el párrafo 13.3.2.3). En este contexto, la delegación de Malta señaló que no consideraba que se hubiera ultimado el desarrollo de un procedimiento obligatorio, y objetó a que se suprimiera este punto en el programa de trabajo.

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

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 22.9) había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del STW 34 un punto de alta prioridad sobre "Medidas para incrementar la protección marítima".

9.2 El Subcomité también recordó que:

- .1 el MSC 81 lo había autorizado a comenzar a elaborar las enmiendas apropiadas al Convenio y al Código de Formación con miras a incluir en los mismos disposiciones relativas a la protección. Se partió del entendimiento de que el Subcomité gozaría de flexibilidad para incluir, en la lista de cuestiones que era necesario examinar, cualquier otra cuestión conexas que surgiese como resultado de las discusiones en cualquier momento, siempre que se informase al Comité; y
- .2 el STW 38 había acordado que el examen necesario de los capítulos I y VIII, por lo que respecta a incluir en los mismos disposiciones adecuadas relativas a la protección, debería realizarse en el marco del examen general del Convenio y el Código de Formación.

9.3 El Subcomité también recordó que en el STW 40 se habían abordado cuestiones relativas a la inclusión de disposiciones adicionales conexas con la protección, en las partes pertinentes del Convenio y el Código de Formación, en el marco del punto 7 del orden del día (Examen general del Convenio y el Código de Formación).

9.4 Por último, el Subcomité recordó que esta cuestión ya había sido abordada y ultimada en el marco del punto 7 del orden del día.

9.5 A la luz de lo antedicho, el Subcomité invitó al Comité a que suprimiese este punto del programa de trabajo dado que se había ultimado la labor (véase el párrafo 13.3.2.4).

## **10 ELABORACIÓN DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA**

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 86, tras haber examinado el documento MSC 86/23/4 (Secretaría), en el que se propone un plan conjunto de trabajo para los Subcomités COMSAR, NAV y STW para el periodo 2009-2012 por lo que respecta a la implantación de la estrategia de navegación electrónica, había aprobado el plan conjunto de modo que el NAV 55 diera comienzo a la elaboración coordinada y planificada de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica, en colaboración con los Subcomités COMSAR y STW.

10.2 El Subcomité tomó nota de que el NAV 55 (STW 41/2/2 (parte)) había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzase en la labor durante el lapso interperiodos, coordinado por Noruega, con el mandato que figura en el anexo 2 del documento NAV 55/WP.5. En este contexto, el NAV 55 reconoció que, teniendo en consideración que la

fecha límite para la presentación de documentos para el STW 41 era el 6 de noviembre de 2009, no sería posible que el Grupo de trabajo por correspondencia presentase ninguna conclusión fundada al STW 41. Por tanto, sería más apropiado que el Grupo de trabajo por correspondencia pidiese al STW 42 que respondiese a cualquier cuestión pertinente suscitada por el COMSAR 14 o el NAV 56.

10.3 A la luz de lo antedicho, el Subcomité acordó postergar toda consideración ulterior de este punto hasta el STW 42.

## **11 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES**

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 85 había examinado la propuesta del DSC 13 de examinar y revisar, según fuese necesario, las disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)) y que, tras deliberar sobre la necesidad de ampliar el ámbito de la labor a fin de abarcar otros tipos de buques, acordó incluir en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DSC, FP y STW y en los órdenes del día provisionales del DSC 14 y del STW 41 un punto de alta prioridad sobre "Revisión de las recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", con 2010 como fecha de ultimación prevista y con el Subcomité DSC como coordinador de la labor.

11.2 El Subcomité tomó nota de que el DSC 14 (STW 41/2/2 (parte)), tras reconocer la importancia de la información facilitada por MAIIF (DSC 14/INF.9), había tomado nota de la misma y acordado tomarla en consideración cuando enmendase la resolución A.864(20). Asimismo, el DSC 14 había solicitado a la Secretaría que distribuyese el documento DSC 14/INF.9 como un documento de trabajo DSC 15 y que garantizase que se dispondría a tiempo del mismo para ser examinado en el BLG 15, FP 54 y STW 41.

11.3 El Subcomité también tomó nota de que posteriormente la Secretaría había distribuido el documento DSC 15/10 y de que el Subcomité DSC justamente había dado comienzo a su labor relativa a la enmienda de la resolución A.864(20), mediante la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzase en la labor en el lapso interperiodos. Por tanto, el Subcomité convino en que era prematuro comenzar a examinar esta información y facilitar asesoría al respecto sin haber podido examinar los pormenores de la resolución enmendada A.864(20) que en la actualidad estaba siendo elaborada por el Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el DSC 14.

11.4 En este contexto, el Subcomité recordó que las cuestiones relativas a las prescripciones en materia de formación, pertinentes a la entrada en espacios cerrados, se habían examinado en el marco del punto 7 del orden del día (véanse los párrafos 7.6.5 a 7.6.10).

11.5 A la luz de lo antedicho, el Subcomité:

- .1 tomó nota de la información facilitada, a la espera de que el DSC 15 examinase la resolución A.864(20);
- .2 postergó hasta el STW 42 el examen de la cuestión; y
- .3 invitó al Comité a que ampliara hasta 2011 la fecha de ultimación prevista (véase el párrafo 13.3.1.2).

## **12 ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS MODELO PARA EJECUTAR LAS MEDIDAS DE EMERGENCIA A BORDO**

12.1 El Subcomité recordó que:

- .1 el MSC 84 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité STW un punto de baja prioridad sobre "Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo", asignando dos periodos de sesiones para ultimar la labor; y
- .2 el Subcomité STW 40 había incluido este punto en el orden del día del actual periodo de sesiones.

12.2 La República de Corea (STW 41/12, STW 41/12/1, STW 41/12/2 y STW 41/12/3) propuso procedimientos normalizados para ejercicios de:

- .1 abandono del buque;
- .2 lucha contra incendios;
- .3 gobierno del buque en situaciones de emergencia; y
- .4 salvamento de persona caída al agua,

para el personal del buque, funcionarios a cargo de la supervisión por el Estado rector del puerto y otras partes interesadas.

12.3 El observador de la ISF manifestó la opinión de que uno de los criterios para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo era si se contaba con suficientes directrices del sector y señaló que, en este caso, ya se contaba con toda una serie, como por ejemplo la Guía de procedimientos de puente de la ICS. Asimismo, las hipótesis señaladas por la República de Corea se referían específicamente al buque, el equipo, el Estado de abanderamiento, la compañía y las operaciones. En su opinión, la elaboración de procedimientos genéricos de ejercicios para el abandono del buque podría ser peligrosa y tener efectos negativos, así como conducir a que los inspectores que ejercen la supervisión por el Estado rector del puerto hicieran uso de dichos procedimientos en su labor de inspección de buques, los cuales disponen de diferentes equipos a bordo. En todo caso, las compañías navieras, de conformidad con las disposiciones de la sección 8 del Código IGS, ya son responsables de establecer procedimientos para determinar, describir y dar respuesta a posibles situaciones de emergencia a bordo de forma específica para cada buque y compañía. Por tanto, si se considerase necesario, podrían elaborarse orientaciones genéricas que sirvan de ayuda a las compañías para que éstas determinen sus propios procedimientos, específicos para cada compañía.

12.4 La delegación de Dinamarca, con el apoyo de otras, manifestó la opinión de que la elaboración de procedimientos para responder a situaciones de emergencia es una responsabilidad que le correspondía a la compañía naviera y que no era aceptable tal nivel de detalle.

12.5 La delegación de Malta manifestó la opinión de que si bien había una gran preocupación con respecto a estas propuestas, que quizás disuadiera al Subcomité de seguir examinando la cuestión, no obstante debería invitarse a la República de Corea a presentar propuestas revisadas en el próximo periodo de sesiones, tomando en consideración las observaciones presentadas en el Pleno.



12.6 Tras deliberar al respecto, el Subcomité invitó a la República de Corea a que presentase en el STW 42 propuestas revisadas y también invitó a las organizaciones internacionales a que presentasen información sobre las normas pertinentes del sector con las que se contase en ese periodo de sesiones. En este contexto, el observador de la ISF se ofreció a entrar en contacto con otras organizaciones del sector y presentar la información solicitada en el STW 42.

### **13 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL STW 42 (TÍTULO CAMBIADO A: ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 42)**

13.1 Tras tomar nota de la adopción del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 (resolución A.1012(26)), el Subcomité tomó nota además de que la Asamblea, habiendo reconocido la necesidad de disponer de una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización, y para el fortalecimiento de las prácticas de trabajo existentes mediante la provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión, había adoptado las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)). En particular, el Subcomité tomó nota de que la Asamblea había pedido al Comité que examinara y revisara, durante el bienio 2010-2011, las Directrices del Comité sobre organización y método de trabajo (circular MSC-MEPC.1/Circ.2), con objeto de armonizarlas con las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

13.2 Se informó al Subcomité de que, atendiendo a la petición anteriormente formulada, la Secretaría, en consulta con los Presidentes del MSC y del MEPC, había preparado el proyecto de Directrices revisadas del Comité para que lo examinara el MSC 87, el cual también tenía en cuenta las disposiciones del Plan de conversión aprobado por el Consejo. A este respecto, el Subcomité tomó nota, en el contexto de este punto, de que si bien el antiguo formato del "programa de trabajo" se había sustituido por el nuevo formato del "orden del día bienal" y del "orden del día postbienal", el actual formato para notificar la situación de los resultados previstos se había sustituido por un nuevo formato, y de que los Presidentes de los Comités habían acordado implantar el uso de los nuevos formatos anteriormente mencionados desde el inicio de 2010, según figuran en los anexos 1 y 4 del documento STW 41/WP.1.

13.3 Teniendo en cuenta el progreso realizado en el actual periodo de sesiones, las decisiones del MSC 86 y las disposiciones del procedimiento de organización de los órdenes del día, el Subcomité preparó un proyecto de orden del día bienal y de orden del día postbienal, así como el proyecto de orden del día provisional del STW 42 (STW 41/WP.1), basándose en los aprobados por el MSC 86 (STW 41/2, anexo 2), los cuales figuran en el anexo 7, para su examen y aprobación por el Comité. Al examinar el programa de trabajo, el Subcomité acordó invitar al Comité a que tuviera a bien:

- .1 ampliar el plazo de ultimación de los siguientes puntos del orden del día bienal:
  - .1 5.1.1.9 "Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate" hasta 2012; y
  - .2 5.2.1.25 "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" hasta 2011 (párrafo 11.5); y

- .2 suprimir los siguientes puntos del orden del día bienal:
  - .1 5.2.2.1 "Examen general del Convenio y el Código de Formación" (párrafo 7.12.4.2);
  - .2 5.2.2.6 "Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad" (párrafo 5.4);
  - .3 5.2.2.3 y 12.1.2.3 "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad" (párrafo 8.18); y
  - .4 6.3.2.1 "Medidas para incrementar la protección marítima" (párrafo 9.5).

### **Preparativos para el próximo periodo de sesiones**

13.4 El Subcomité anticipó que en su 42º periodo de sesiones se podrían constituir grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica; y
- .2 validación de los cursos modelo de formación.

### **Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011**

13.5 El Subcomité tomó nota de la información sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 pertinentes para el Subcomité, que figuran en el anexo 8, a cuyo examen se invita al Comité para que adopte las medidas que estime oportunas.

### **Fecha del próximo periodo de sesiones**

13.6 El Subcomité tomó nota de que se había previsto que su 42º periodo de sesiones se celebrara, provisionalmente, del 24 al 28 de enero de 2011 en la sede de la OMI.

## **14 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011**

14.1 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 2011.

## **15 OTROS ASUNTOS**

### **Dispensas otorgadas en virtud del artículo VIII del Convenio de Formación**

15.1 El Subcomité, tras el examen oportuno, tomó nota de la información facilitada (STW 41/15 y adiciones) sobre las ponencias presentadas por las Partes en virtud del artículo VIII del Convenio de Formación acerca de las dispensas que otorgaron en 2008.

### **Concienciación de la importancia de la seguridad en los botes salvavidas**

15.2 El Subcomité (STW 41/2/2 (parte)) tomó nota de la información relativa al cartel sobre la seguridad en los botes salvavidas, destinado a incrementar la seguridad de la gente de mar, haciendo que el marino tome conciencia de los peligros que entraña la puesta a flote de un bote salvavidas, preparado por la ILAMA, que figura en el documento DE 52/6/4.

### **Información sobre la disponibilidad de simuladores destinados a la formación marítima**

15.3 El Subcomité tomó nota de que, tras la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1209 por el MSC 81, en la que se pide a los Gobiernos Miembros que faciliten información sobre la disponibilidad de simuladores destinados a la formación marítima, la Secretaría había recibido información de varios Gobiernos Miembros y la había incluido en la base de datos del GISIS que podía consultar el público en la función de "sólo lectura". Por consiguiente, el Subcomité pidió a aquellos Gobiernos Miembros que todavía no hubiesen facilitado dicha información, que lo hicieran en una fecha temprana para que la Secretaría pudiera actualizar la información en la base de datos del GISIS.

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

15.4 El Subcomité recordó que, de conformidad con el requisito establecido en la sección A-I/8 del Código de Formación, las Partes en el Convenio de Formación deberán asegurarse de que, a intervalos no superiores a cinco años, se lleve a cabo una evaluación independiente de las actividades de evaluación relacionadas con la adquisición de conocimientos teóricos, comprensión, conocimientos prácticos y competencias, así como de los aspectos administrativos del sistema de titulación. Además, de conformidad con la regla I/8 del Convenio de Formación, las Partes de dicho Convenio deberán comunicar al Secretario General información relativa a la evaluación en un plazo de seis meses después de obtenerla. Hasta la fecha, 102 Partes en el Convenio de Formación habían presentado al Secretario General sus informes sobre la evaluación independiente. A este respecto, la lista que figura en el anexo de la circular MSC.1/Circ.1164/Rev.5 enumera las Partes en el Convenio de Formación que, según se ha confirmado en diversos periodos de sesiones del Comité, habían comunicado información conforme a la regla I/7 que demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación y en la que se indica:

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

Diversas Partes en el Convenio de Formación ya habían presentado informes sobre la segunda evaluación independiente. La fecha prevista para el segundo ciclo de evaluaciones independientes es a los cinco años a partir de la última evaluación.

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

## **Estudio BIMCO/ISF de 2010 sobre la fuerza laboral**

15.6 El observador de la ISF instó a los Gobiernos Miembros a que rellenasen el cuestionario correspondiente al Estudio BIMCO/ISF de 2010 sobre la fuerza laboral, que se pondría a disposición de todos los delegados. Esta información ayudaría a elaborar con prontitud proyecciones exactas de la oferta y la demanda. Asimismo, si se rellena el cuestionario en línea se agiliza el análisis de los datos de modo que se pueda contar con observaciones con respecto a las conclusiones y medidas propuestas.

### **Manifestaciones de agradecimiento**

15.7 El Subcomité expresó su aprecio a los siguientes delegados, que han dejado recientemente de desempeñar sus funciones o han asumido nuevas funciones, o se han jubilado, por su valiosa contribución a su trabajo, y les deseó mucho éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. Carlos Saraiva Ribeiro del Brasil (se jubilará próximamente);
- Sr. Otto Mrugalski de Chile (regresa a su país); y
- Sr. Panayotis Pacoutas de Chipre (se jubila).

### **Expresión de pésame**

15.8 El Subcomité observó con tristeza los efectos catastróficos y devastadores del terremoto en Haití y dio su más sincero pésame a las familias y amigos de todas las víctimas que habían fallecido o se habían visto afectadas por esta tragedia.

## **16 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ**

16.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 87º periodo de sesiones, a que:

- .1 decida si es necesario contar con formación adicional de algún tipo para la entrada en los espacios cerrados tras examinar los informes de los Subcomités que tratan de esta cuestión, y, en caso de serlo, que invite a la Conferencia de Formación a que incluya medidas de formación adicionales en las enmiendas propuestas al Convenio y el Código de Formación, teniendo en cuenta que los textos propuestos para los capítulos V y VI ya contienen requisitos sobre los conocimientos básicos para la entrada en espacios cerrados (párrafo 7.6.10);
- .2 refrende los proyectos de enmiendas a:
  - .1 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978;
  - .2 la Parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar; y
  - .3 la Parte B del Código de normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar,

que se han presentado a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación, según autorizó el MSC 86, con miras a su adopción (párrafo 7.12.4.1 y anexos 1 a 3); y

- .3 refrende los trece proyectos de resoluciones de la Conferencia que se han presentado a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación con miras a su adopción (párrafo 17.12.4.1 y anexo 4).

16.2 Al examinar el orden del día bienal y postbienal del Subcomité, se invita al Comité a que examine las revisiones propuestas por el Subcomité, en general, y en particular, a que:

- .1 amplíe el plazo de ultimación previsto para los siguientes puntos del orden del día bienal:
  - .1 5.1.1.9 "Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate" hasta 2012; y
  - .2 5.2.1.25 "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" hasta 2011 (párrafo 11.5); y
- .2 suprima los siguientes puntos del orden del día bienal y del orden del día postbienal:
  - .1 5.2.2.1 "Examen general del Convenio y el Código de Formación" (párrafo 7.12.4.2);
  - .2 5.2.2.6 "Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad" (párrafo 5.4);
  - .3 5.2.2.3 y 12.1.2.3 "Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad (párrafo 8.18);
  - .4 6.3.2.1 "Medidas para incrementar la protección marítima" (párrafo 9.5); y
  - .5 STW 3 "Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio y el Código de Formación".

16.3 También se invita al Comité a que apruebe el proyecto del orden del día provisional del 42º periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 13.3 y anexo 7);

16.4 Se invita asimismo al Comité a que tome nota de la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel relacionados con la labor del Subcomité (párrafo 13.5 y anexo 8).

16.5 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 88º periodo de sesiones, a que apruebe:

- .1 el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Principios para determinar la dotación de seguridad, a reserva de las observaciones que formule el NAV 56 (párrafo 8.14 y anexo 5), con miras a presentarlo a la vigésima séptima Asamblea para su adopción; y
- .2 los proyectos de enmiendas a la regla V/14 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, a reserva de las observaciones que formule el NAV 56 (párrafo 8.15 y anexo 6), con miras a su adopción en el MSC 89.

\*\*\*

(Los anexos 1 a 3 se publicarán en una adición)



**ANEXO 4****PROYECTOS DE RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA****Resolución 1****Disposiciones transitorias e implantación temprana**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

[HABIENDO ACORDADO incluir la regla I/15, Disposiciones transitorias, la cual prevé un plazo de cinco años, o hasta la fecha de la revalidación siguiente del título o títulos de competencia después de la entrada en vigor de las enmiendas, si dicha fecha es posterior, antes de que las Partes estén obligadas a expedir, reconocer y refrendar títulos de conformidad con las enmiendas adoptadas por la Conferencia,]

RECONOCIENDO que, con objeto de conseguir el pleno cumplimiento [cinco años después de la fecha de entrada en vigor] [o] [en la fecha de la siguiente revalidación del título o títulos de competencia tras la entrada en vigor de las enmiendas, si ésta es anterior], es preciso que las Partes empiecen a adoptar con prontitud las medidas adecuadas para implantar el Convenio y el Código de Formación en el marco de sus sistemas nacionales de formación, titulación y administración,

PREOCUPADA por que las dificultades que surjan al implantar los requisitos del Convenio y el Código de Formación puedan menoscabar el objetivo de introducir cuanto antes las normas de competencia más elevadas posibles,

1. INSTA a cada Parte a mantener informado al Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional de los avances conseguidos en relación con las disposiciones transitorias de la regla I/15, en el marco de su sistema nacional, para implantar los requisitos de las enmiendas al Convenio y al Código de Formación adoptadas por la Conferencia, así como de cualquier dificultad que se les plantee en ese sentido;
2. INSTA ADEMÁS a cada Parte a adoptar las medidas oportunas para garantizar la implantación temprana de las enmiendas al Convenio y al Código de Formación adoptadas por la Conferencia;
3. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que, con objeto de facilitar que se introduzcan cuanto antes las normas de competencia más elevadas posibles, supervise los avances conseguidos por todas las Partes en cuanto a la implantación del Convenio y el Código de Formación, con el fin de favorecer una transición armoniosa y anticiparse a los contratiempos que pudieran menoscabar una implantación plena y eficaz.

## **Resolución 2**

### **Verificación de los títulos de competencia y refrendos**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada,

RECONOCIENDO la importancia de que toda la gente de mar reciba una formación y una instrucción adecuadas y adquiera una experiencia apropiada,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de que todos los buques estén tripulados y manejados por gente de mar debidamente formada y titulada,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la verificación de los títulos de competencia y los refrendos expedidos a la gente de mar es esencial también desde el punto de vista de la prevención de las prácticas ilegales asociadas con la expedición de tales títulos y el apoyo a las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto,

RECOMIENDA que las Administraciones tomen las medidas adecuadas para:

- .1 establecer bases de datos electrónicas para facilitar la verificación de la autenticidad y validez de los títulos de competencia y refrendos expedidos por ellas; y
- .2 responder en una forma apropiada y oportunamente a cualquier solicitud de verificación de la autenticidad y validez de los títulos de competencia y refrendos que reciban de otras Administraciones.



### **Resolución 3**

#### **Normas de formación y titulación y niveles de dotación de los buques**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

RECONOCIENDO la importancia de que toda la gente de mar reciba una formación y una instrucción adecuadas y adquiera una experiencia apropiada,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de que todos los buques estén tripulados y manejados por gente de mar debidamente formada y titulada,

TOMANDO NOTA de que el Convenio y el Código de Formación establecen normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar,

1. REAFIRMA que el Convenio y el Código de Formación son instrumentos relacionados con las normas de formación y titulación y no determinan los niveles de dotación de los buques;
2. REAFIRMA ADEMÁS que cualquier decisión relacionada con los niveles de dotación de los buques es responsabilidad de las Administraciones y los propietarios de buques interesados, teniendo en cuenta los principios relativos a la dotación de seguridad\* adoptados por la Organización Marítima Internacional.

---

\* Véase la resolución A.890(21), Principios relativos a la dotación de seguridad, adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 25 de noviembre de 1999, en su forma enmendada.

## Resolución 4

### **Fomento de los conocimientos técnicos, los conocimientos prácticos y la profesionalidad de la gente de mar**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

TOMANDO NOTA con preocupación de la escasez notificada y prevista de oficiales cualificados para tripular y gobernar de forma eficaz los buques dedicados al comercio internacional,

ESTIMANDO que la eficacia general de los procesos de selección, formación y titulación sólo puede evaluarse mediante los conocimientos prácticos, la capacidad y la competencia que demuestre la gente de mar durante su periodo de servicio a bordo de un buque,

RECOMIENDA que las Administraciones tomen las medidas necesarias para asegurarse de que las compañías navieras:

- .1 establecen criterios y procesos para la selección de personal que muestre el nivel más elevado posible de conocimientos técnicos, conocimientos prácticos y profesionalidad;
- .2 supervisan el grado de preparación mostrado por el personal de los buques en el desempeño de sus cometidos;
- .3 alientan a todos los oficiales de sus buques a que participen activamente en la formación del personal novel;
- .4 supervisan cuidadosamente y examinan con frecuencia los progresos del personal novel en la adquisición de conocimientos teóricos y prácticos durante su periodo de servicio a bordo del buque;
- .5 proporcionan la formación de repaso y actualización que pueda requerirse con la frecuencia adecuada; y
- .6 adoptan todas las medidas pertinentes para inculcar el orgullo de la profesión de marino y favorecer la creación de una cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental entre todas las personas que prestan servicio a bordo de sus buques.

## **Resolución 5**

### **Elaboración de directrices para implantar las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

RECONOCIENDO la importancia que la aptitud física general de los capitanes y tripulantes de los buques reviste para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para la protección del medio marino,

TENIENDO CONOCIMIENTO de las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar incluidas en el Convenio y el Código de Formación y en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006,

INVITA a la Organización Marítima Internacional a que, en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud, elabore directrices para implantar las normas antedichas.

## **Resolución 6**

### **Revisión de los cursos modelo publicados por la Organización Marítima Internacional**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

RECONOCIENDO la importante aportación a la formación y titulación de la gente de mar que suponen los cursos modelo validados y publicados por la Organización Marítima Internacional (OMI), que brindan planes de estudios comunes fundados en los requisitos mínimos del Convenio y el Código de Formación,

VALORANDO que los cursos modelo antedichos han ayudado a muchas instituciones docentes a mejorar la calidad de la formación que imparten y han servido para mejorar los procedimientos de evaluación de la competencia,

DESEANDO conseguir una mayor uniformidad en la aplicación de las disposiciones sobre formación y evaluación del Convenio y el Código de Formación,

INVITA:

- .1 a la OMI a que adopte medidas para revisar y actualizar los cursos modelo que facilitan orientaciones acerca de la implantación de las disposiciones sobre formación y evaluación del Convenio y el Código de Formación; y
- .2 a los Gobiernos y las organizaciones internacionales a que financien la revisión y actualización de dichos cursos modelo y colaboren por otros medios en esa tarea.

## **Resolución 7**

### **Fomento de la cooperación técnica**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

RECONOCIENDO la importancia de que toda la gente de mar reciba una formación y una instrucción adecuadas y adquiera una experiencia apropiada,

RECONOCIENDO ADEMÁS que, en algunos casos, puede disponerse de medios limitados para impartir los programas de formación especializada y para adquirir la experiencia requerida, especialmente en los países en desarrollo,

ESTIMANDO que el fomento de la cooperación técnica ayudará a los países que carezcan de los expertos o los medios adecuados a proporcionar la debida formación y experiencia para implantar las disposiciones del Convenio y el Código de Formación,

1. INSTA FIRMEMENTE a las Partes a que, en colaboración con la Organización Marítima Internacional (OMI), asistan u organicen la prestación de asistencia a aquellos Estados a los que les resulte difícil cumplir las disposiciones revisadas del Convenio y el Código de Formación y que soliciten tal asistencia;
2. INVITA a la OMI a que intensifique sus esfuerzos para proporcionar a los Estados la asistencia que requieran y prevea lo necesario a tal efecto en el marco de su programa de cooperación técnica.

## Resolución 8

### **Recomendación de medidas para asegurar la competencia de los capitanes y oficiales de los buques que naveguen en aguas polares**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

TOMANDO NOTA de que, en consonancia con el incremento del tráfico marítimo en las aguas polares, han ocurrido en los últimos años varios accidentes marítimos,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la lejanía de los centros poblados y de las singulares características hidrográficas, oceanográficas, meteorológicas y glaciológicas de las aguas polares, que hacen que la búsqueda, salvamento, atención y evacuación de personas y la mitigación de las consecuencias de la contaminación representen serias dificultades operativas y logísticas,

RECONOCIENDO que las operaciones de los buques que navegan en aguas polares requieren de una educación, formación, experiencia y cualificaciones conexas específicas para los capitanes y oficiales de tales buques,

RECONOCIENDO TAMBIÉN los esfuerzos realizados por algunos Gobiernos para la formación de capitanes y oficiales mediante cursos dedicados a esta singular clase de navegación,

RECONOCIENDO ADEMÁS tanto las actuales *Directrices para los buques que naveguen en aguas polares*\* como la necesidad de requisitos de formación cuando se adopte el código de navegación polar que está elaborando la Organización Marítima Internacional,

RECOMIENDA que los Gobiernos adopten medidas conducentes a asegurar que los capitanes y oficiales de los buques que naveguen en aguas polares posean una adecuada formación y experiencia, a efectos de que estén en condiciones de:

- .1 planificar un viaje a aguas polares, teniendo en cuenta factores glaciológicos, hidrográficos, oceanográficos y meteorológicos;
- .2 navegar de forma segura en aguas polares, particularmente en áreas restringidas, cubiertas con hielos y en condiciones adversas de viento y visibilidad; y
- .3 vigilar y garantizar el cumplimiento de las prescripciones emanadas de los acuerdos intergubernamentales y de las relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

---

\* Véase la resolución A.1024(26), *Directrices para los buques que naveguen en aguas polares*, adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 2 de diciembre de 2009.

## Resolución 9

### Captación de nuevos marinos y retención de la gente de mar en la profesión de marino

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

CONSCIENTE de que más del 90 % del comercio mundial se transporta por mar y que el sector del transporte marítimo opera de forma segura, protegida, eficiente y ambientalmente racional,

RECONOCIENDO el servicio esencial que la gente de mar presta al transporte marítimo, un sector que contribuye considerablemente al desarrollo y la prosperidad sostenibles a escala mundial,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de confiar los buques actuales, que cada vez son más complejos, a marinos competentes en todos los aspectos para manejarlos de forma segura, protegida, eficiente y ambientalmente racional,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la adopción de leyes y prácticas discriminatorias puede disuadir a la gente joven de ingresar en la profesión de marino y a la gente de mar de seguir en ella,

TOMANDO NOTA con preocupación de la escasez notificada y prevista de oficiales cualificados para tripular y gobernar los buques de manera eficaz,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN con agradecimiento de la campaña "¡Hazte a la mar!", lanzada en noviembre de 2008 por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo, BIMCO, la Cámara Naviera Internacional, la Federación Naviera Internacional, INTERCARGO, INTERTANKO y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte,

VALORANDO los esfuerzos generales del sector del transporte marítimo para atraer a los jóvenes hacia una carrera profesional en el mar,

RECOMIENDA que las Administraciones, las compañías navieras, las organizaciones de propietarios de buques, de gestores navales y de gente de mar y otras entidades interesadas hagan todo lo posible para atraer a los jóvenes hacia una carrera profesional en el mar y retener a la gente de mar en el sector:

- .1 creando una percepción pública del sector marítimo más favorable, especialmente entre los jóvenes;
- .2 fomentando una mayor concienciación y conocimiento entre los jóvenes de las oportunidades que ofrece una carrera profesional en el mar;

- .3 mejorando la calidad de vida en el mar haciendo que se asemeje más a las alternativas profesionales en tierra y proporcionando más medios a bordo de los buques, como el acceso a Internet;
- .4 alentando a todos los oficiales que presten servicio a bordo de sus buques a que participen activamente en la formación y tutoría del personal novel durante su periodo de servicio a bordo;
- .5 fomentando que en los buques nuevos se habiliten espacios de alojamiento adecuados para los alumnos; y
- .6 adoptando todas las medidas pertinentes para inculcar el orgullo de la profesión de marino y favorecer la creación de una cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental entre todas las personas que presten servicio a bordo de sus buques.



## **Resolución 10**

### **Alojamiento para alumnos**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

TOMANDO NOTA con preocupación de la escasez notificada y prevista de oficiales cualificados para tripular y gobernar de forma eficaz los buques dedicados al comercio internacional,

RECONOCIENDO la necesidad de confiar los buques actuales, que cada vez son más complejos, a marinos competentes en todos los aspectos para manejarlos de forma segura, protegida, eficiente y ambientalmente racional,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el periodo de embarco mínimo obligatorio forma parte de los requisitos prescritos por el Convenio y el Código de Formación para la titulación del nivel operacional y del nivel de apoyo,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la falta de alojamiento adecuado para los alumnos a bordo de los buques es un obstáculo importante para formarlos adecuadamente y retenerlos después en la profesión de marino, lo que agrava la escasez antedicha,

INSTA a los propietarios de buques, gestores navales y compañías navieras a que proporcionen alojamiento adecuado para alumnos tanto en los buques nuevos como en los existentes.

## **Resolución 11**

### **Fomento de la participación de la mujer en el sector marítimo**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada,

TOMANDO NOTA de los planes a medio y largo plazo para la integración de la mujer en el sector marítimo elaborados por la Organización Marítima Internacional,

MANIFESTANDO SU APOYO a los objetivos de esta última de fomentar la formación de mujeres en el sector marítimo,

ESTIMANDO MUY CONVENIENTE que hombres y mujeres tengan las mismas oportunidades de acceso a la formación marítima y al empleo a bordo de los buques,

INVITA a los Gobiernos:

- .1 a que presten especial atención a la consecución de la igualdad de acceso del hombre y la mujer a todas las ramas del sector marítimo; y
- .2 a que destaquen el papel de la mujer en las profesiones marítimas y fomenten una mayor participación de ésta en la formación marítima y en todos los niveles del sector marítimo.

## **Resolución 12**

### **Enmiendas y exámenes futuros del Convenio y el Código de Formación**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

TOMANDO NOTA de que la rápida evolución de la tecnología y la metodología de la formación exige un enfoque coherente para examinar, enmendar y actualizar el Convenio y el Código de Formación,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, no obstante lo anterior, las enmiendas frecuentes al Convenio y al Código de Formación pueden ser problemáticas para las Administraciones marítimas, los propietarios de buques, las instituciones de formación y enseñanza marítimas y la gente de mar y deberían, por tanto, evitarse,

1. RECOMIENDA que, de preferencia, las enmiendas importantes y amplias al Convenio y al Código de Formación se elaboren y adopten en ciclos de cinco años;
2. RECOMIENDA ADEMÁS que el Convenio y el Código de Formación sean objeto de un examen amplio cada diez años para resolver toda incoherencia detectada entretanto y garantizar su actualización con respecto a la tecnología emergente.

## **Resolución 13**

### **Contribución de la Organización Internacional del Trabajo**

LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010,

HABIENDO ADOPTADO enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),

RECONOCIENDO la función, competencia y conocimientos especializados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) respecto de las cuestiones relativas a la seguridad y la salud de la gente de mar,

RECONOCIENDO TAMBIÉN los importantes beneficios para la consecución del objetivo de la Organización Marítima Internacional y el sector del transporte marítimo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, una vez que éste entre en vigor y se implante,

1. MANIFIESTA su reconocimiento a la Organización Internacional del Trabajo por la contribución brindada durante la elaboración de las enmiendas al Convenio y al Código de Formación;
2. RECOMIENDA ENCARECIDAMENTE que los Gobiernos que todavía no hayan ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, lo hagan con prontitud para permitir su rápida entrada en vigor y, posteriormente, garantizar una implantación amplia y efectiva del mismo.

\*\*\*

**ANEXO 5****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA A.[...](27)****PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD**

LA ASAMBLEA,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\* \* \*

## ANEXO 1

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

#### **1 INTRODUCCIÓN**

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

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

#### **2 OBJETIVOS**

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

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

#### **3 PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD**

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

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

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

\* \* \*



## ANEXO 2

### DIRECTRICES PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

#### **1 DETERMINACIÓN DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\* \* \*

## ANEXO 3

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

#### **1 Responsabilidades de las compañías**

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

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

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

## 2 Aprobación por la Administración

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\* \* \*

## ANEXO 4

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

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

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

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

APÉNDICE

**MODELO DE DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD**

**DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD**

(Sello oficial)

(Estado)

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

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

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....  
(nombre del Estado)

por

.....  
(Administración)

*Datos relativos al buque\**

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

Espacio de máquinas sin dotación permanente                      sí/no

Compañía que explota el buque: .....  
.....

---

\* Los datos también pueden presentarse en columnas.



Zona de navegación **
-----------------------

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

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

Requisitos o condiciones especiales, si los hay:
--

Expedido en ..... el .....  
(día, mes y año)

Fecha de vencimiento (si procede) .....

(Sello de la Administración)

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

\* \* \*

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

## ANEXO 5

### MARCO PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

#### PREÁMBULO

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

#### PASOS PARA DETERMINAR LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

##### 1 PRESENTACIÓN DE UNA PROPUESTA POR PARTE DE LA COMPAÑÍA

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

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

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

##### Funciones operacionales

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

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

## **Factores operacionales**

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

## **Capacidad para realizar la tarea**

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

## **Evaluaciones de la carga de trabajo**

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

## **2 EVALUACIÓN POR LA ADMINISTRACIÓN**

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

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

## **3 MANTENIMIENTO DEL DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD**

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

## **4 VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO**

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

\*\*\*



## ANEXO 6

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

## CAPÍTULO V

## SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

## REGLA 14

## Dotación de los buques

1 El párrafo 2 actual se sustituye por el nuevo párrafo siguiente:

2 Para todo buque al que se aplique el capítulo I, la Administración:

.1 establecerá la dotación mínima de seguridad apropiada mediante un procedimiento transparente teniendo en cuenta las orientaciones pertinentes adoptadas por la Organización\* ; y

.2 expedirá un documento adecuado relativo a la dotación mínima de seguridad, o equivalente, como prueba de que el buque lleva la dotación mínima de seguridad considerada necesaria para cumplir lo dispuesto en el párrafo 1.

\*\*\*

---

\* Véanse los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad adoptados por la Organización mediante la resolución A...(27).



## ANEXO 7

**PROYECTOS DE ORDEN DEL DÍA BIENAL Y DE ORDEN DEL DÍA POSTBIENTAL  
DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 42**

**ORDEN DEL DÍA BIENAL\***

<b>NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1013(26))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos conexos</b>	<b>Año de ultimación**</b>
<b>Número</b>	<b>Descripción</b>				
5.1.1.9	<b>Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate</b>	MSC	STW	DE	<del>dos periodos de sesiones</del> 2012
5.2.1.25	<b>Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques</b>	MSC	DSC	DSC FP	2010 2011
5.2.2.1	<del>Examen general del Convenio y el Código de Formación</del>	MSC	STW		2010
<del>5.2.2.3</del> 12.1.2.3	<del>Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad</del> (en colaboración con el Subcomité NAV)	MSC	STW	NAV	2010
5.2.2.4	<b>Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo</b>	MSC	STW		2011

\* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 42.

\*\* La expresión "de plazo indefinido" significa que el resultado constituye una tarea permanente o continuada.

<b>NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1013(26))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos conexos</b>	<b>Año de ultimación**</b>
<b>Número</b>	<b>Descripción</b>				
5.2.2.5	<b>Validación de los cursos modelo de formación</b>	MSC	STW		De plazo indefinido
5.2.2.6	<del><b>Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad</b></del>	MSC	STW		2010
5.2.2.7	<b>Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia</b>	MSC	STW		De plazo indefinido
5.2.6.1	<b>Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica</b>	MSC	NAV	COMSAR STW	2012
6.3.2.1	<del><b>Medidas para incrementar la protección marítima</b></del>	MSC	MSC	STW	2010
12.1.2.2	<b>Análisis de siniestros</b>	MSC	FSI	STW	De plazo indefinido



ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL

NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos participantes	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodos de sesiones)	Observaciones
Número	Referencia a los Principios estratégicos	Referencia a las Medidas de alto nivel	Descripción					
STW 1	5.1	5.1.1	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE)	MSC	DE		3	MSC 84/24, párrafo 22.66
STW 2	5.2	5.2.1	Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones conexas de la Conferencia	MSC			2	STW 34/14, párrafo 11.8
STW 3	5.2	5.2.2	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación	MSC			2	MSC 72/23, párrafo 21.56; STW 35/19, sección 14

## PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 42

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Validación de los cursos modelo de formación
  - 4 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia
  - 5 Análisis de siniestros
  - 6 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
  - 7 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
  - 8 Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo
  - 9 Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate
  - 10 Orden del día bienal, orden del día postbienal y orden del día provisional del STW 43
  - 11 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
  - 12 Otros asuntos
  - 13 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

\*\*\*

## ANEXO 8

**SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN  
Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011 PERTINENTES PARA EL SUBCOMITÉ**

Número del resultado previsto en el Plan de Acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.1.1.9	Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate	2012 (para el Subcomité STW)	MSC	STW	DE	Aplazado		STW 41/16, sección 13  La labor se realizará el próximo año, a reserva de que el DE 53 ultime las Normas de funcionamiento
5.2.1.25	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	2010 (para el Subcomité BLG) 2010 (para el Subcomité DSC) 2011 (para el Subcomité STW) 2010 (para el Subcomité FP) 2010 (para el MSC)	MSC	DSC	STW FP BLG	Aplazado		STW 41/16, sección 15  El Subcomité DSC, en su calidad de coordinador, acaba de iniciar su labor constituyendo un grupo de trabajo por correspondencia. El Subcomité iniciará su propia labor después de que el DSC 15 examine la recomendación del Grupo de trabajo por correspondencia. Por consiguiente, el plazo de ultimación se amplió hasta 2011

Número del resultado previsto en el Plan de Acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.2.2.1	Examen general del Convenio y el Código de Formación	2010 (para el Subcomité STW) 2010 (para el MSC)	MSC	STW		Ultimado	No se aplica	STW 41/16, sección 7
5.2.2.3 12.1.2.3	Examen de los principios para determinar las dotaciones de seguridad de los buques, incluidas las prescripciones obligatorias para determinar la dotación de seguridad	2010 (para el Subcomité STW) 2010 (para el Subcomité NAV) 2011 (para el MSC)	MSC	STW	NAV	Ultimado	No se aplica	STW 41/16, sección 8
5.2.2.4	Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo	2011 (para el Subcomité STW) 2011 (para el MSC)	MSC	STW		En curso		STW 41/16, sección 12

Número del resultado previsto en el Plan de Acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.2.2.5	Validación de los cursos modelo de formación	Tarea continuada	MSC	STW		De plazo indefinido		STW 41/16, sección 3
5.2.2.6	Formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad	2010 (para el Subcomité STW) 2010 (para el MSC)	MSC		STW JWGHE	En curso		STW 41/16, sección 5  La labor se ha transferido al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano
5.2.2.7	Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia	Tarea continuada	MSC	STW		En curso		STW 41/16, sección 4
5.2.6.1	Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica	2012 (para el Subcomité NAV) 2012 (para el Subcomité COMSAR) 2012 (para el subcomité STW)	MSC	NAV	COMSAR  STW	En curso  Aplazado		STW 41/16, sección 10  El Subcomité iniciará su labor una vez que reciba las aportaciones del Grupo de trabajo por correspondencia establecido por el NAV 55 para avanzar en esta cuestión en el lapso interperiodos

Número del resultado previsto en el Plan de Acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
6.3.2.1	Medidas para incrementar la protección marítima	2010 (para el Subcomité STW)	MSC	STW		Ultimado	No se aplica	STW 41/16, sección 9
12.1.2.2	Análisis de siniestros	Tarea continuada	MSC	FSI	Todos los Subcomités	De plazo indefinido		STW 41/16, sección 6

**Notas:**

- a Cuando un resultado determinado comprenda múltiples resultados esperados, en el formato debería informarse sobre cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, ésta debería indicarse con un año, o debería especificarse que es indefinida. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.
- c La información de la columna correspondiente a la "situación de los resultados" se ha clasificado de la manera siguiente:
- por "alcanzado" se entiende la debida consecución de los resultados en cuestión;
  - por "en curso" se entiende que se ha avanzado con respecto a la labor sobre los resultados conexos, y que a menudo se han logrado resultados provisionales (por ejemplo, un proyecto de enmienda o de directrices) cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
  - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados están relacionados con una tarea de los órganos correspondientes de la OMI que constituye una tarea permanente o continuada; y
  - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI decidió aplazar la consecución de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta haber recibido los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.