

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE
FORMACIÓN Y GUARDIA
42º periodo de sesiones
Punto 14 del orden del día

STW 42/WP.1
27 enero 2011
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) celebró su 42º periodo de sesiones del 24 al 28 de enero de 2011 bajo la presidencia del Sr. Peter Brady (Jamaica).

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes países:

ALEMANIA	FEDERACIÓN DE RUSIA
ANTIGUA Y BARBUDA	FILIPINAS
ARABIA SAUDITA	FINLANDIA
ARGELIA	FRANCIA
ARGENTINA	GEORGIA
AUSTRALIA	GHANA
AZERBAIYÁN	GRECIA
BAHAMAS	INDIA
BANGLADESH	INDONESIA
BÉLGICA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
BELICE	IRLANDA
BRASIL	ISLANDIA
CANADÁ	ISLAS COOK
CHILE	ISLAS MARSHALL
CHINA	ISRAEL
CHIPRE	ITALIA
COLOMBIA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
CUBA	JAMAICA
DINAMARCA	JAPÓN
DOMINICA	KIRIBATI
ECUADOR	LETONIA
EGIPTO	LIBERIA
ESPAÑA	LUXEMBURGO
ESTADOS UNIDOS	MALASIA
ESTONIA	MALTA

MARRUECOS	RUMANIA
MÉXICO	SAINT KITTS Y NEVIS
NIGERIA	SINGAPUR
NORUEGA	SUDÁFRICA
PAÍSES BAJOS	SUECIA
PANAMÁ	TAILANDIA
PERÚ	TRINIDAD Y TABAGO
POLONIA	TURQUÍA
PORTUGAL	TUVALU
REINO UNIDO	UCRANIA
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA	URUGUAY
REPÚBLICA DE COREA	VANUATU
REPÚBLICA DOMINICANA	VENEZUELA (REPÚBLICA
REPÚBLICA POPULAR	BOLIVARIANA DE)
DEMOCRÁTICA DE COREA	

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:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
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)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS
NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
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 UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
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 42/INF.7.

Observaciones del Presidente

1.5 En su respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General su evaluación sobre los logros resultantes de los esfuerzos realizados por la Organización el año pasado y, en particular, con respecto al lema del Día Marítimo Mundial de ese año, "**Año de la gente de mar**". Asimismo, opinó que la gente de mar de todo el mundo apreciaba los esfuerzos realizados por la Organización en aras de su seguridad y bienestar. También agradeció al Secretario General la información relativa al seminario/cursillo sobre piratería propuesto, cuya celebración estaba prevista para el 26 de enero de 2011.

Salvamento del quimiquero Samho Jewelry

1.6 La delegación de la República de Corea realizó una declaración verbal sobre la operación de salvamento por su Armada del quimiquero **Samho Jewelry** y de su tripulación, que habían sido secuestrados por piratas, y expresó su agradecimiento a Omán, los Estados Unidos y otros Miembros de la OMI que de alguna manera u otra habían prestado apoyo para la operación.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.7 El Subcomité adoptó el orden del día (STW 42/1 y Corr.1) y acordó, en general, que su labor debería guiarse por las anotaciones al orden del día provisional y el calendario (STW 42/1/1), 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...

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DEL 87º Y 88º PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1 El Subcomité fue informado (STW 42/2 y Add.1) de las decisiones y observaciones del MSC 87 y el MSC 88 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 tres 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.5 y Rev.6 sobre las Partes en el Convenio de Formación que, según confirmaron el MSC 87 y el MSC 88 respectivamente, 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 37 Partes en el Convenio de Formación y un Miembro Asociado de la OMI, 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.8: "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.19.

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

- 2.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 88 había aprobado:
- .1 el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación mínima de seguridad para su presentación a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, con miras a su adopción; y
 - .2 el proyecto conexo de enmiendas a la regla V/14 del Convenio SOLAS con miras a su adopción en el MSC 90.

Cuestiones relacionadas con el Plan de conversión relativo a la implantación de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización

2.6 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había recordado que el Plan de conversión relativo a las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, que figura en el anexo 2 del documento MSC 87/23, preparado por el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico para facilitar la implantación de la resolución A.1013(26), se había elaborado con objeto de alcanzar la implantación plena de las Directrices antedichas a más tardar a principios del bienio 2012-2013.

Propuestas de los subcomités para los órdenes del día bienales del bienio 2012-2013

2.7 El Subcomité tomó nota de que, al examinar las medidas que los órganos auxiliares podrían adoptar, el MSC 87 había acordado que los órganos auxiliares deberían elaborar sus órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices revisadas, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes (SMART): ser concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo; y

- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y debería establecerse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Comité, con el año de ultimación previsto,

y pidió a la Secretaría que, en consulta con los Presidentes, preparara las propuestas iniciales para que las examinaran los subcomités, según correspondiera.

Propuestas de los Comités para el Plan de acción de alto nivel del bienio 2012-2013

2.8 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87, tras reconocer la necesidad de alcanzar una implantación plena de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización a más tardar a principios del bienio 2012-2013, había acordado ultimar sus propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013 basándose en las Directrices revisadas, para su examen en el MSC 89, teniendo en cuenta las propuestas de órdenes del día bienales preparadas por los subcomités para su presentación al C 106.

Nuevo módulo de GISIS sobre planificación organizativa

2.9 El Subcomité observó que el MSC 87 había tomado nota de la información presentada sobre la elaboración de un nuevo módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) sobre planificación organizativa por la Secretaría a fin de apoyar el nuevo proceso de planificación estratégica, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.2.4 del Plan de conversión, y de que el nuevo módulo de GISIS entraría en funcionamiento pleno a más tardar el 1 de enero de 2012 y de que todos los Presidentes, los Vicepresidentes y la Secretaría tendrían acceso a la nueva base de datos para fines de planificación. En ese contexto, el MSC 87 volvió a afirmar que el nuevo módulo debería elaborarse sin costos adicionales para la Organización. El Comité pidió a la Secretaría que facilitara la misma información a todos los órganos pertinentes de la OMI.

Límite sobre el número de páginas por documento y por reunión

2.10 Se informó al Subcomité de que el MSC 88 había tomado nota de que el C 104 había acordado que:

- .1 no era deseable ni viable establecer límites arbitrarios sobre el número de páginas para las reuniones;
- .2 sin embargo, debería recordarse constantemente a todos los interesados el impacto económico y ambiental del volumen de documentación generado por las reuniones de la OMI, y debería limitarse, en la mayor medida posible, el número de páginas de los documentos presentados a dichas reuniones;
- .3 a fin de alentar a que se adopte dicha medida, los documentos que no sean documentos informativos que tengan más de 20 páginas no deberían traducirse en su totalidad a todos los idiomas de trabajo. Esos documentos deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido técnico en un anexo, en el idioma que requieran los grupos de trabajo (por ejemplo, inglés); y
- .4 la disposición anterior debería incluirse en las Directrices sobre organización y método de trabajo del Consejo y de los Comités.

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

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

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

2.13 El Subcomité tomó nota, además, de que la Conferencia también había adoptado las siguientes resoluciones conexas:

- .1 Resolución 3: Agradecimiento al Gobierno anfitrión;
- .2 Resolución 4: Disposiciones transitorias e implantación temprana;
- .3 Resolución 5: Verificación de los títulos de competencia y refrendos;
- .4 Resolución 6: Normas de formación y titulación y niveles de dotación de los buques;
- .5 Resolución 7: Fomento de los conocimientos técnicos, los conocimientos prácticos y la profesionalidad de la gente de mar;
- .6 Resolución 8: Elaboración de directrices para implantar las normas internacionales de aptitud física para la gente de mar;
- .7 Resolución 9: Revisión de los cursos modelo existentes publicados por la Organización Marítima Internacional y elaboración de nuevos cursos modelo;
- .8 Resolución 10: Fomento de la cooperación técnica;
- .9 Resolución 11: Medidas para asegurar la competencia de los capitanes y oficiales de los buques que naveguen en aguas polares;

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

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

DECISIONES DE LOS SUBCOMITÉS

2.15 Asimismo, se informó al Subcomité (STW 42/2/2) de las decisiones y observaciones de interés para su labor adoptadas por el FP 54, DE 53, FSI 18, NAV 56 y DSC 15. 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.

3 VALIDACIÓN DE LOS CURSOS MODELO DE FORMACIÓN

3.1 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (STW 42/3) sobre la producción de cursos modelo y los avances conseguidos en su traducción al francés y al español. De acuerdo con dicha información actualizada, facilitada por la Secretaría, [35] cursos modelo se habían traducido al francés y [38] al español. De éstos, 32 se habían publicado en francés y 35 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 ya se había notificado anteriormente.

Examen de los cursos modelo que han de revisarse o actualizarse como consecuencia de la adopción de las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación

3.2 El Subcomité recordó que el STW 40 había identificado los cursos modelo que se esperaba que había que revisar a consecuencia de la finalización del examen general del Convenio y el Código de Formación y había preparado una propuesta de plan para el examen/revisión, que figura en el anexo 2 del documento STW 40/WP.5.

3.3 El Subcomité tomó nota de que, como resultado de la adopción de las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación, la Secretaría había revisado el plan elaborado por el STW 40 y lo había actualizado (STW 42/3/1). Además, la Secretaría también había identificado cursos modelo nuevos que sería necesario elaborar a fin de facilitar la implantación de las enmiendas antedichas.

3.4 En los debates posteriores se expresaron las opiniones siguientes:

- .1 teniendo presentes los resultados de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2007, tendrían que revisarse y actualizarse los cursos modelo 1.25 y 1.26: Título de operador general del SMSSM y Título de operador restringido del SMSSM, respectivamente;

-
- .2 además de la revisión de los cursos modelo sobre los buques tanque, tendrán que enmendarse los títulos para reflejar las decisiones de la Conferencia de Manila; y
 - .3 tendrían que elaborarse cursos modelo nuevos de marinero de primera de puente, marinero de primera de máquinas y marinero de primera electrotécnico.

3.5 La delegación de Alemania se ofreció a revisar los cursos modelo 1.25 y 1.26 y a presentarlos a la Secretaría para que los distribuya al panel de validación con miras a que este formule las observaciones oportunas al respecto.

3.6 La delegación de la India informó al Subcomité de que estaba elaborando un curso modelo de formación para oficiales electrotécnicos. En este contexto, la delegación de Polonia se ofreció a coordinar con la India la elaboración de este curso, el cual se presentaría al Subcomité a su debido tiempo a efectos de su validación.

3.7 La delegación de los Estados Unidos informó al Subcomité de que habían elaborado cursos modelo de formación en toma de conciencia de la protección para todos los marinos y cursos modelo de formación en materia de protección para marinos que tengan asignadas tareas de protección, los cuales se presentarían a la Secretaría en breve para su distribución al panel de validación con miras a que este formule las observaciones oportunas al respecto. Además, también habían revisado el curso modelo 1.27: Uso operacional del Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), el cual estaba ultimándose tras haberse recibido las observaciones del panel de validación. Asimismo, estaba actualizándose el curso modelo 3.19: Oficial de protección del buque, a fin de incluir las disposiciones adicionales sobre piratería de conformidad con las Enmiendas de Manila.

3.8 El Subcomité tomó nota con beneplácito de la información facilitada por GlobalMET (STW 42/INF.6) en relación con el examen y la revisión de los cursos modelo a raíz de las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación que está llevando a cabo en la actualidad, en colaboración con la Asociación Internacional de Instituciones Marítimas (IAMI), la Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU), la Asociación Internacional de Profesores de Estudios Marítimos (IMLA) y el Foro Internacional de Simulación Marítima (IMSF).

Validación de cursos modelo nuevos

3.9 El Subcomité hizo un examen preliminar del proyecto de curso modelo sobre sensibilización con respecto al medio marino (STW 42/3/2).

3.10 La delegación del Reino Unido, apoyada por otras delegaciones, opinó que un curso independiente no era la única forma de impartir esta formación. Podía incluirse en el proceso normal de formación que conduce a la expedición de un título de competencia, lo cual evitaría la necesidad de otro curso obligatorio.

3.11 La delegación de los Estados Unidos, apoyada por otras delegaciones, expresó su preocupación por que este curso iba más allá de incrementar la toma de conciencia y los requisitos de competencia de la formación básica en aspectos de seguridad, de conformidad con las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación.

3.12 Un gran número de delegaciones apoyó el curso modelo propuesto. Sin embargo, algunas delegaciones manifestaron su inquietud por parte de su contenido y el nivel de ingreso.

3.13 Tras el pertinente debate, el Subcomité remitió el curso al grupo de redacción que se constituiría para que examinara el texto y formulara las observaciones oportunas al respecto.

Constitución de un grupo de redacción

3.14 El Subcomité constituyó un grupo de redacción y le encargó que, teniendo presentes las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 examinar el texto del proyecto de curso modelo que figura en el anexo del documento STW 42/3/2, y formular las observaciones oportunas al respecto; y
- .2 presentara un informe al Pleno el jueves, 27 de enero de 2011.

Informe del Grupo de redacción

3.15 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (STW 42/WP.5), el Subcomité validó el curso modelo, que figura en el anexo del documento STW 42/3/2, con las enmiendas del Grupo, y encargó a la Secretaría que lo ultimara y publicara lo antes posible.

3.16 El Subcomité recordó que, en este contexto, la validación de los cursos modelo por el Subcomité significa que no ha encontrado motivos para presentar objeciones a su contenido. Al hacer tal cosa, el Subcomité no aprueba el documento, por lo que no puede considerarse una interpretación oficial del Convenio.

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 42/4) 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 2009, 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 En este contexto, la delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras, opinó que la información relativa a los certificados fraudulentos debería publicarse en el sitio de acceso público en la Red para ayudar a todos los interesados a garantizar que ningún marino que preste servicio a bordo de sus buques esté en posesión de certificados de competencia fraudulentos. Además, también es necesario elaborar una estrategia para abordar este problema persistente.

4.3 Tras un breve debate, el Subcomité:

- .1 acordó pedir al Comité que aceptara publicar la información relativa a los certificados de competencia fraudulentos que se detecten en el sitio de acceso público en la Red; y

- .2 invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas a fin de elaborar una estrategia para abordar el problema de los certificados de competencia fraudulentos.

4.4 La delegación de Filipinas informó al Subcomité de las medidas adoptadas por su Administración para abordar este problema.

Servicio de verificación de la certificación

4.5 El Subcomité también tomó nota de la información verbal facilitada por la Secretaría según la cual el servicio de verificación de la certificación a través del sitio de la OMI en la Red se había utilizado 14 212 veces en el año 2010.

5 ANÁLISIS DE SINIESTROS

5.1 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).

5.2 El Subcomité tomó nota de que, en este periodo de sesiones, no se habían presentado documentos para examen y ni el Subcomité FSI ni ningún otro órgano técnico de la Organización le habían remitido documento alguno para que lo examinara, por lo que acordó aplazar el examen del punto hasta el STW 43.

6 ELABORACIÓN DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

6.1 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.

6.2 El Subcomité tomó nota de que el NAV 55 (STW 41/2/2 (parte)) había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Noruega, para que avanzase en la labor durante el lapso interperiodos y le había encargado que planteara las cuestiones específicas que deba examinar el Subcomité STW, de estimarlo necesario.

6.3 Noruega (STW 42/6) comunicó que, atendiendo a las instrucciones del NAV 56, el Grupo de trabajo por correspondencia había identificado nueve cuestiones relacionadas con la formación que era preciso que examinara el Subcomité para avanzar en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica.

6.4 El Reino Unido (STW 42/6/1), en sus observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, opinó que sería posible incluir elementos funcionales para lograr unos resultados más amplios, y que el Subcomité debería examinar la posibilidad de adoptar un planteamiento funcional con el propósito de ayudar a los usuarios a bordo a adaptarse al entorno de la navegación electrónica.

Riesgos inherentes relacionados con la fiabilidad

6.5 En los debates celebrados a continuación, un gran número de delegaciones y de organizaciones internacionales intervinieron sobre esta cuestión y expresaron las siguientes opiniones:

- .1 es prematuro examinar estas cuestiones hasta que se alcance un entendimiento del concepto de navegación electrónica;
- .2 la navegación electrónica debería centrarse en las necesidades de los usuarios a bordo;
- .3 la tendencia a una falta generalizada de conocimientos prácticos básicos de navegación a bordo es motivo de preocupación, y por lo tanto, debería hacerse hincapié en los principios básicos de navegación;
- .4 las cuestiones relativas a la fiabilidad persistirán con independencia de los adelantos técnicos, y una modalidad normalizada (modalidad N) de presentación visual de las pantallas de navegación incrementará la seguridad;

- .5 la estructura actual del Convenio y el Código de Formación ya contempla los aspectos de fiabilidad y los riesgos; y
- .6 debería tenerse en cuenta en este contexto la experiencia en el sector de la aviación.

6.6 Tras un debate en profundidad sobre la cuestión, el Subcomité acordó que:

- .1 la navegación electrónica es una realidad que hay que tener en cuenta;
- .2 las disposiciones del Convenio de Formación ya abordan cuestiones relacionadas con la fiabilidad y riesgos;
- .3 los conocimientos prácticos de navegación son esenciales y no debe haber un exceso de confianza en la tecnología; y
- .4 podría tenerse en cuenta la experiencia del sector de la aviación al adoptar una decisión sobre esta cuestión,

y el Grupo de trabajo debería tener en cuenta estos puntos al ultimar sus respuestas a estas cuestiones concretas.

Normalización del proyecto del puente

6.7 En el debate celebrado a continuación, se expresaron las siguientes opiniones:

- .1 aunque la normalización del proyecto del puente es un paso positivo y deseable, no queda claro cómo podría conseguirse;
- .2 la normalización del proyecto del puente entra en el ámbito de competencias de los subcomités NAV y COMSAR, y debería examinarse en el seno de dichos subcomités;
- .3 la manera de avanzar en esta cuestión es probablemente elaborar una modalidad N y procedimientos operacionales normalizados para el equipo; y

- .4 la formación debe centrarse en la detección de anomalías de funcionamiento.

6.8 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó que la elaboración de las modalidades normalizadas y los procedimientos operacionales normalizados para el equipo serían avances en este campo, aunque sería difícil alcanzar una normalización del proyecto y la disposición del puente. El Grupo de trabajo debería examinar más a fondo estas cuestiones.

Inglés marítimo

6.9 El Subcomité recordó que era esencial que los oficiales tuvieran conocimientos suficientes del idioma inglés para:

- .1 utilizar cartas y otras publicaciones náuticas;
- .2 comprender la información meteorológica y los mensajes relativos a la seguridad y las operaciones del buque;
- .3 comunicarse con otros buques, estaciones costeras y centros de STM; y
- .4 llevar a cabo los cometidos del oficial con una tripulación multilingüe, que incluye la capacidad de utilizar y comprender las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP).

Estos aspectos ya están incluidos entre los requisitos de conocimientos, comprensión y suficiencia del cuadro A-II/1 (Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueado bruto igual o superior a 500). En este contexto, la Organización también ha elaborado un curso modelo sobre inglés marítimo.

6.10 Además, el Subcomité reconoció también que quizá sea necesario enmendar las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas en una etapa posterior, según proceda.

Modalidad normalizada de las pantallas de navegación

6.11 En el debate sobre esta cuestión que se celebró a continuación, se expresó un apoyo general a la elaboración de una modalidad común normalizada para las pantallas de navegación. No obstante, se reconoció que, aunque esto facilitará la formación y mejorará la seguridad operacional, no mejorará necesariamente la competencia de la gente de mar.

6.12 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó que se trataba de un paso positivo que podría reducir el tiempo de familiarización de la gente de mar, y que el Grupo de trabajo debería profundizar en su examen.

Hipótesis del "navegante que navega" y del "navegante que supervisa"

6.13 En los debates que se celebraron a continuación, un gran número de delegaciones se pronunciaron sobre esta cuestión y expresaron las siguientes opiniones:

- .1 en la actualidad, la hipótesis que se prefiere es la del "navegante que navega";
- .2 ya se exige que se evalúen formalmente los conocimientos prácticos y las competencias para ultimar programas de formación que conducen a la obtención de un título de competencia; y
- .3 el "navegante que navega" ya asume en la práctica algunos aspectos de supervisión, pero la supervisión basada únicamente en medios electrónicos no solo es prematura, sino que tampoco es deseable.

6.14 Tras un debate en profundidad, el Subcomité acordó que los conocimientos prácticos del propio navegante seguirían siendo esenciales para la navegación sin riesgos del buque, y que el personal del puente es la principal reserva de seguridad operacional del buque. En la actualidad, ya se exige que se evalúen formalmente los conocimientos prácticos y las competencias para ultimar programas de formación que conduzcan a la obtención de un título de competencia. No sería aconsejable depender totalmente de sistemas y que el navegante se limite a supervisar las pantallas de los sistemas y los indicadores de fiabilidad o funcionamiento normal del sistema. Esta hipótesis podría originar

una pérdida total o considerable de conocimientos prácticos del navegante y de su juicio profesional.

Competencia de los instructores marítimos

6.15 El Subcomité reconoció que la regla I/6 y las secciones A-I/6 y B-I/6 ya establecen las cualificaciones de los instructores y evaluadores en función de los tipos y niveles concretos de formación o evaluación de la competencia de la gente de mar, tanto a bordo como en tierra. Además, la Organización también ha elaborado un curso modelo sobre formación de instructores. A la luz de lo anterior, el Subcomité acordó que no era necesario introducir ninguna otra enmienda en estas disposiciones.

Formación de familiarización específica para el tipo de buque

6.16 El Subcomité acordó que no era necesario enmendar el Convenio y el Código de Formación en este contexto, dado que las disposiciones existentes ya contemplan la formación de familiarización. Además, en la regla I/14/1.5 del Convenio de Formación se exige a cada compañía que garantice que la gente de mar que se asigne a cualquiera de sus buques esté familiarizada con sus cometidos específicos, y con todos los dispositivos, instalaciones, equipo, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales cometidos en situaciones normales o de emergencia.

Formación para el personal basado en tierra

6.17 El Subcomité tomó nota de que la Organización había adoptado en este contexto las resoluciones de la Asamblea A.857(20): Directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo, que incluye directrices relativas a la contratación, titulación y formación de los operadores de servicio de tráfico marítimo, y A.960(23): Recomendaciones sobre formación, titulación y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura, en las que ya se contempla adecuadamente esta cuestión.

6.18 Un gran número de delegaciones no apoyaron ninguna enmienda a los requisitos de formación existentes para los prácticos y operadores de los STM. Una serie de delegaciones opinaron que la Organización debería adoptar un enfoque activo para mejorar la interfaz buque-tierra. También se reconoció que la formación de los prácticos y operadores de los STM no entra dentro del ámbito del Convenio y el Código de Formación.

6.19 Por consiguiente, el Subcomité acordó que, en esta etapa, no estimaba necesario adoptar ninguna otra medida.

6.20 El observador de la AISM informó al Subcomité de que ya había una recomendación de la AISM (recomendación V103) que trata de la formación del personal de los STM, e incluye cursos modelo. Cuando sea necesario, la AISM actualizará tales cursos modelo. La Organización apoya estas recomendaciones, como se indica en la resolución A.857(20) en relación con la aplicación de la regla V/12 del Convenio SOLAS, relativa a los servicios de tráfico marítimo.

Futuras enmiendas del Convenio y el Código de Formación

6.21 El Subcomité recordó que en la Conferencia de Manila se acababa de hacer una revisión general del Convenio y del Código de Formación. En la Conferencia había adoptado también la resolución 15, en la que, entre otras cosas se recomienda que, en la medida de lo posible, las enmiendas importantes y amplias al Convenio y al Código de Formación se elaboren y adopten en ciclos de cinco años. Teniendo presente esta recomendación de la Conferencia, el próximo ciclo de enmiendas al Convenio y al Código de Formación estaría previsto para 2015. Además, las disposiciones transitorias de las Enmiendas de Manila serán aplicables hasta el 1 de enero de 2017.

6.22 El Subcomité acordó que, cuando se examinen nuevas revisiones, se observe este ciclo de enmiendas recomendado.

6.23 Habida cuenta de las deliberaciones expuestas en los párrafos 6.5 a 6.21 *supra*, el Subcomité remitió los documentos STW 42/6 y STW 42/6/1 al grupo de trabajo que se iba a constituir bajo este punto del orden del día, a fin de que examinara detenidamente las cuestiones enunciadas en los párrafos 18.1, 18.2 y 18.4 del documento STW 42/6.

Constitución del grupo de trabajo

6.24 El Subcomité constituyó un grupo de trabajo para que examinara la elaboración del plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica, y le asignó el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno y los documentos STW 42/6 y STW 42/6/1, el Grupo de trabajo debería:

- .1 teniendo presente el enfoque funcional de las necesidades de los usuarios en el entorno de la navegación electrónica, examinar las cuestiones que le ha remitido el Pleno (párrafos 18.1, 18.2 y 18.4 del documento STW 42/6) y presentar las contribuciones pertinentes al Grupo de trabajo por correspondencia, con miras a ultimar su informe refundido para el NAV 57; y
- .2 presentar su informe al Pleno el jueves, 27 de enero de 2011.

Informe del Grupo de trabajo

6.25 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 42/WP.3), el Subcomité tomó las medidas que se resumen en los párrafos siguientes.

6.26 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras, expresó la opinión, refiriéndose al párrafo 3.9 del informe del Grupo de trabajo, de que la utilización de modalidades N para la presentación visual de la navegación debería considerarse una alternativa para la gente de mar que facilitaría el uso del equipo, en particular para asistir en el proceso de familiarización. Destacó que un adelanto de este tipo no inhibiría la innovación ni prevendría avances en las nuevas tecnologías.

6.27 La delegación de los Países Bajos, con el apoyo de otras, propuso que se modificara el párrafo 3.3.1 de modo que dijera: "Las disposiciones del Convenio y el Código de Formación, incluidas las disposiciones transitorias de las Enmiendas de Manila, se centran en los conocimientos prácticos, y ya contemplan los riesgos y las cuestiones de fiabilidad del uso de equipo específico".

6.28 La delegación de Alemania, refiriéndose al párrafo 3.2.1 del informe del Grupo de trabajo, opinó que la navegación electrónica, en su conjunto, aún estaba en fase de desarrollo, y que solo algunos elementos de la navegación electrónica eran actualmente una realidad que hubiera que tener en cuenta.

6.29 El Subcomité hizo suyas las opiniones expresadas en los párrafos 6.26 a 6.28 *supra*.

6.30 La delegación de Italia opinó que debería apoyarse la idea de que es necesario un proyecto relativo a la "navegación electrónica", ya que se trata de un sistema útil e indispensable para la gente de mar, que dará como resultado una mejora de la seguridad, la protección marítima y la protección de los ecosistemas marinos. Además, es prematuro analizar riesgos de fiabilidad del proyecto sin saber qué equipo formará parte de la navegación electrónica. No obstante, entre tanto, debería examinarse la posibilidad de elaborar modalidades normalizadas para el equipo. En este contexto, será esencial:

- .1 elaborar un proyecto de curso modelo sobre navegación electrónica;
- .2 establecer una modalidad N común para las pantallas y la presentación visual de la navegación que se utilizarán en la modalidad común del sistema integrado de puente (SIP);
- .3 desarrollar un simulador que ofrezca la posibilidad de someter a prueba los resultados de un SIP en la zona principal de un puente normalizado, que debería incluir en esta etapa, como mínimo, la interfaz entre el sistema integrado de navegación (SIN) y la automatización del motor; y
- .4 iniciar pruebas, mediante el uso de simuladores, de datos habituales en un formato común que sea fácil de usar y sencillo de comunicar, a fin de evaluar la simplicidad y viabilidad del sistema.

6.31 El Subcomité aprobó el informe en general y sancionó las contribuciones (STW 42/WP.3, párrafos 3.2 a 3.10) formuladas en respuesta a las tres cuestiones planteadas por el Grupo de trabajo por correspondencia establecido en el NAV 56 (STW 42/6, párrafos 18.1, 18.2 y 18.4) que se habían remitido al Grupo de trabajo, con las modificaciones introducidas a raíz de las observaciones formuladas en el Pleno y sancionadas por éste (párrafos 6.26 a 6.28).

6.32 El Subcomité encargó también a la Secretaría que transmitiera el informe del Grupo de trabajo (STW 42/WP.3), incluido el texto del informe del Subcomité, según se indica detalladamente en los párrafos 6.1 a 6.31 *supra*, al Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia sobre navegación electrónica, con miras a ultimar su informe refundido para el NAV 57.

7 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES

7.1 El Subcomité recordó que:

- .1 el MSC 85 había examinado una propuesta del DSC 13 en la que se sugería 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, tras deliberar sobre la necesidad de ampliar el ámbito de la labor para que incluya otros tipos de buques, había acordado incluir en los programas de trabajo de los subcomités BLG, DSC, FP y STW, y en el orden del día provisional del DSC 14 y del STW 42, un punto de alta prioridad sobre la "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" con fecha de ultimación fijada en 2010 y con el Subcomité DSC como coordinador; y
- .2 el STW 41 había observado que el DSC 14 acababa de iniciar la labor sobre la enmienda de la resolución A.864(20) mediante la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara con la cuestión en el lapso interperiodos. Por consiguiente, el Subcomité consideró que era prematuro facilitar su asesoramiento sin antes haber examinado todos los detalles de la resolución A.864(20) enmendada que estaba elaborando el Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el DSC 14.

7.2 El Subcomité observó que el DSC 15 se había mostrado de acuerdo con el proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques y el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, que figuran en el anexo 6 del documento DSC 15/18 (STW 42/7), para someterlos a la aprobación del MSC 89 con miras a su posterior adopción por la Asamblea. El DSC 15 también había encargado a la Secretaría que remitiera el citado documento al STW 42, al BLG 15 y al FP 55 de modo que pudieran examinar el proyecto de Recomendaciones revisadas en relación con los temas que son de su competencia.

7.3 En este contexto, el Subcomité recordó que esta cuestión ya se había debatido extensamente en el marco del examen general del Convenio y el Código de Formación. Además, el MSC 87, tras reconocer que en los capítulos V y VI ya se establecen requisitos sobre los conocimientos básicos para la entrada en espacios cerrados, había llegado a la conclusión de que en esos momentos no era necesario contar con más formación para la entrada en espacios cerrados.

7.4 La delegación de China propuso que se añadiera el texto siguiente a la primera oración del párrafo 4.1:

"La compañía debería cerciorarse especialmente de que los niveles de riesgo de los espacios cerrados determinados pueden evaluarse mediante la aplicación de la matriz de riesgos utilizada normalmente en el sector. La compañía debería elaborar una estrategia clara para las operaciones relacionadas con los espacios determinados con riesgo alto o medio."

Asimismo, propuso añadir el texto siguiente después de la segunda oración del párrafo 4.1:

"La compañía debería reconocer la importancia del concepto de "gestión del cambio". Cuando la "situación" cambie a bordo de un buque, la gente de mar debería poder volver a determinar los espacios cerrados y a evaluar los niveles de riesgo."

7.5 La delegación de la India propuso añadir el texto adicional siguiente:

"4.3.4 existe un riesgo de caída en los tanques y otros espacios cerrados donde las escalas y superficies podrían estar resbaladizas y donde hay registros abiertos en las gualderas del tanque;

6.3.10 los servicios que conducen a los espacios cerrados están aislados, por ejemplo, válvulas, tuberías, etc.;

6.3.11 el alumbrado en los espacios cerrados, especialmente en los espacios en los que la atmósfera es, o se sospecha que es, peligrosa, debería ser de un tipo intrínsecamente seguro."

7.6 La delegación de Singapur propuso enmendar el párrafo 6.3.3 del modo siguiente:

"la atmósfera del espacio se ha sometido a ensayo, utilizando instrumentos debidamente calibrados para garantizar niveles aceptables de oxígeno y de vapores inflamables y/o tóxicos".

7.7 En el contexto de las propuestas formuladas en los párrafos 7.3 a 7.5 *supra*, el Subcomité observó que no estaban relacionadas con aspectos de formación y, por tanto, recomendó a las delegaciones respectivas que presentaran sus propuestas directamente al MSC 89.

7.8 La delegación del Reino Unido, apoyada por otras delegaciones, opinó que estas directrices ponían énfasis en la entrada en espacios cerrados que estaban relacionados con cargas peligrosas. En su opinión, el personal que presta servicio a bordo de buques que transportan cargas peligrosas está familiarizado con los procedimientos. Sin embargo, la entrada en espacios cerrados relativamente seguros había ocasionado accidentes. Por tanto, proponen que toda publicación, sin restar importancia a los espacios relacionados con cargas peligrosas, debería poner énfasis en los peligros de la entrada en todos los espacios cerrados. Asimismo, debería hacerse hincapié en la formación del personal relacionado con estos procedimientos.

7.9 Tras debatir al respecto, el Subcomité:

- .1 acordó que, habida cuenta de que los capítulos V y VI del Código de Formación ya contemplan la formación para la entrada en espacios cerrados, no era necesario seguir modificando el proyecto de Recomendaciones revisadas preparado por el DSC 15; y
- .2 invitó al Comité a que suprimiera este punto cuando examine el orden del día bienal bajo el punto 11 del orden del día.

8 ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS MODELO PARA EJECUTAR LAS MEDIDAS DE EMERGENCIA A BORDO

8.1 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 STW 41 observó que varias delegaciones habían expresado su opinión de que es responsabilidad de la compañía naviera habilitar procedimientos para responder a situaciones de emergencia, y que el grado de detalle propuesto por la República de Corea (STW 41/12, STW 41/12/1, STW 41/12/2 y STW 41/12/3) no era aceptable. Tras un cierto debate, el STW 41 invitó a la República de Corea a que presentara propuestas revisadas e invitó también a las organizaciones internacionales a que presentaran información sobre las normas pertinentes del sector que existen y se encuentran disponibles.

8.2 La ISF y la ICS (STW 42/8) consideraron que no sería fácil que las orientaciones propuestas en el STW 41 se adoptaran a escala mundial. No obstante, tras reconocer que se ha invertido mucho tiempo y esfuerzo en este proyecto, propusieron que las útiles referencias a la legislación y orientaciones pertinentes se utilizaran para elaborar una circular de orientación que ayude a las compañías a cumplir sus obligaciones en virtud de la sección 8 del Código IGS.

8.3 La delegación de Panamá, con el apoyo de otras, opinó que, en virtud de lo dispuesto en la sección 8 del Código IGS, la responsabilidad de elaborar procedimientos para responder a situaciones de emergencia incumbe a la compañía naviera, y que no era necesario elaborar procedimientos para responder a situaciones de emergencia.

8.4 La delegación de la República de Corea recordó que había presentado cuatro documentos al respecto en el STW 41 (STW 41/12, STW 41/12/1, STW 41/12/2 y STW 41/12/3). En su opinión, sería necesario elaborar, tomando como base los documentos presentados al STW 41, una circular que ofreciera referencias útiles y orientaciones a las

compañías navieras sobre la manera de afrontar emergencias a bordo del buque y evitar accidentes durante los ejercicios para casos de emergencia.

8.5 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó que no era necesario establecer procedimientos para responder a situaciones de emergencia, ya que es responsabilidad de la compañía naviera hacer tal cosa en virtud de las disposiciones del Código IGS, e invitó al Comité a que suprimiera este punto al examinar el programa de trabajo en el marco del punto 11 del orden del día.

9 ELABORACIÓN DE NORMAS DE FORMACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE RESCATE

9.1 El Subcomité recordó que:

- .1 tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje, el MSC 81 había acordado asignar una tarea relacionada con este punto al Subcomité y había decidido incluir, en el programa de trabajo del Subcomité, un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate", asignando dos periodos de sesiones como plazo para ultimarlos; y
- .2 el Subcomité había acordado iniciar su labor únicamente una vez que el Subcomité DE hubiera elaborado las correspondientes normas de rendimiento.

9.2 Se informó al Subcomité que el DE 54 (STW 42/2/1 (parte)) había acordado que debería elaborarse una norma de rendimiento con prescripciones funcionales, siguiendo las instrucciones del MSC 81, que no exigiría llevar a bordo equipo de rescate especializado, pero que tendría la flexibilidad suficiente por lo que respecta al equipo existente utilizado en las operaciones de rescate, teniendo presente que el sistema de rescate debe someterse a prueba para demostrar su eficacia. Además, el DE 54 acordó que debería mantenerse el proyecto de regla III/17-1 del Convenio SOLAS tal y como lo había redactado el MSC 81. Por consiguiente, se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas concretas, acordes con la decisión anterior, al DE 55, con miras a ultimar esta cuestión dentro del plazo de 2012 fijado por el Comité.

9.3 Teniendo presente que el DE 55 examinará las normas de rendimiento, el Subcomité acordó aplazar un examen más detenido de este punto hasta el STW 43.

10 ELABORACIÓN DE INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA EXPRESIÓN "PERIODO DE EMBARCO APROBADO"

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 87 había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 42, un resultado no previsto sobre la Elaboración de interpretaciones unificadas de la expresión "periodo de embarco aprobado", estableciendo 2011 como año previsto de ultimación.

10.2 Noruega (STW 42/10) facilitó información sobre la legislación de su país que guarda relación con la expresión "periodo de embarco aprobado" y propuso elementos que han de examinarse al elaborar la interpretación unificada. A juicio de dicho país, con el fin de facilitar una interpretación unificada del Convenio y el Código de Formación, debería establecerse un entendimiento común de la palabra "día" basada ya sea en una jornada laboral normal o en un periodo de 24 horas. Además, deberían determinarse algunos aspectos fundamentales que garanticen la calidad del periodo de embarco.

10.3 Los Estados Unidos (STW 42/10/1) propusieron elementos que deberían considerarse al examinar la necesidad de elaborar una interpretación unificada de la expresión "periodo de embarco aprobado". A juicio de dicho país, tal definición debería seguir siendo tan flexible como lo es en la actualidad, de manera que cada Administración pueda aplicar sus capacidades y situaciones singulares para facilitar la competencia y experiencia de la gente de mar mediante todos los medios a su disposición. Por consiguiente, los Estados Unidos no apoyaban la elaboración de una interpretación unificada de la expresión "periodo de embarco aprobado".

10.4 Australia (STW 42/10/2), al formular observaciones sobre la propuesta de Noruega (STW 42/10), manifestó la opinión de que no era necesario modificar ni aclarar el sistema que utiliza actualmente cada Administración para aprobar el periodo de embarco de modo que se cumplan o se rebasen los requisitos del Convenio de Formación, adaptándose a sus propias circunstancias.

10.5 La delegación de Noruega manifestó la opinión de que tenía algunas reservas en cuanto a los documentos presentados por Australia y los Estados Unidos. A este respecto, las diferencias en la interpretación de la expresión "periodo de embarco aprobado" eran

importantes y difíciles de comprender. Con objeto de mejorar la situación, era preciso aumentar la transparencia, por lo que debería alentarse a los Estados Miembros a que faciliten información sobre medios equivalentes.

10.6 La delegación de Indonesia, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que el periodo de embarco constituía uno de varios requisitos previos que conducen a la expedición de títulos de competencia. El periodo de embarco por sí solo no era suficiente para garantizar la competencia, dado que todas las funciones realizadas a bordo deberían verificarse mediante la evaluación de los conocimientos prácticos con anterioridad a la expedición de un título de competencia. Además, dado que la evaluación de los conocimientos prácticos era una cuestión compleja, el Subcomité tendría que examinar detenidamente todos los aspectos antes de decidir publicar una interpretación unificada de la expresión "periodo de embarco aprobado".

10.7 La delegación del Reino Unido, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que era preciso examinar dos cuestiones, a saber: las jornadas laborales y el tipo de labor a realizar. A juicio de dicha delegación, no era necesario calcular las partes de los días para determinar el periodo de embarco, creando de esa manera una pesada carga burocrática para las Administraciones. Esa delegación hizo suyas las opiniones manifestadas por los Estados Unidos (STW 42/10/1) de que la cuestión se había dejado ambigua a propósito y no por omisión. En relación con el periodo de embarco mientras se esté a bordo "desincrustando y pintando", era necesario tener en cuenta esa labor para posibilitar el progreso profesional de los marineros.

10.8 La delegación de Filipinas, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que la definición de "periodo de embarco aprobado" debería continuar siendo flexible, al igual que en la actualidad, de manera que cada Administración pudiera utilizar sus capacidades y situaciones singulares para facilitar la competencia y experiencia de la gente de mar mediante todos los medios a su disposición. Tal como se establece en la actualidad en el Convenio, los métodos para abordar los requisitos relativos al "periodo de embarco aprobado" se deberían dejar a cada Administración.

10.9 La delegación de las Bahamas, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que la cuestión del "periodo de embarco aprobado" era muy compleja. Al examinar la necesidad de elaborar un entendimiento uniforme del periodo de embarco aprobado, era preciso tener debidamente en cuenta el marco y los requisitos establecidos

en el Convenio relativos al periodo de embarco, y en particular, las definiciones, los requisitos del periodo de embarco y los medios equivalentes en virtud del artículo IX. En su opinión, no era necesario contar con una interpretación unificada.

10.10 La delegación de la India, con el respaldo de otras delegaciones, opinó que el texto actual de las reglas, junto con el artículo IX, formaba la base para que una Administración determinara un sistema de equivalencias con miras a garantizar que cada marino, independientemente de su trayectoria profesional, hubiera logrado la competencia necesaria para poner en práctica los conocimientos adquiridos, según se dispone en los correspondientes cuadros de competencia. Además, el presente texto permitía a una Administración establecer diferentes trayectorias profesionales en función de sus propias prescripciones nacionales, por ejemplo, la titulación para navegar en aguas próximas a la costa o en buques de altura, o en aguas interiores o aguas próximas a la costa.

10.11 La delegación de Ucrania manifestó la opinión de que la definición de periodo de embarco que figura en el Convenio hacía referencia a la expedición de un título específico. Por consiguiente, se podían adoptar diferentes enfoques para el periodo de embarco relacionado con ese título.

10.12 La delegación de Suecia, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que reconocía que era preciso tener en cuenta numerosos aspectos diferentes cuando una Parte determine qué periodo de embarco debería aprobarse. Además, la mayoría de estos aspectos estaban relacionados con cuestiones específicas a cada Parte. Por ello, no convenía elaborar orientaciones generales ni una interpretación unificada de la expresión "periodo de embarco aprobado". No obstante, en efecto es necesario disponer de directrices que contengan un entendimiento común de la metodología para calcular y aprobar un periodo de embarco, al ser un elemento clave en la implantación del Convenio y el Código de Formación, en particular, para la revalidación de títulos.

10.13 La delegación de la República Islámica del Irán, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que los requisitos del periodo de embarco no se limitaban a la titulación a nivel operacional (oficial de la guardia y maquinista naval encargado de la guardia), sino que también eran un requisito previo para las cualificaciones a nivel de gestión. Además, en el párrafo 12 del documento STW 42/10/1 se destacaba el hecho de que existen grandes diferencias entre las Administraciones al seleccionar los "criterios temporales" para calcular el periodo de embarco. El número de horas utilizado

variaba de cuatro horas por día a 24 horas por día, lo que constituye una diferencia de hasta seis veces. Teniendo en cuenta lo antedicho y con objeto de reducir las diferencias, en aras de la armonización, y evitar el problema de las diferentes interpretaciones de la definición facilitada en el párrafo 1.1.26 del Convenio de Formación, dicha delegación propuso facilitar orientaciones para garantizar lo siguiente:

- .1 que el periodo de embarco se realice verdaderamente a bordo de un buque; y
- .2 que por "día" se entienda un día de 24 horas de duración o 24 horas compuestas por periodos inferiores a un día.

10.14 Tras mantener deliberaciones a fondo sobre esta cuestión, el Subcomité acordó que no era necesario contar con una interpretación unificada relativa a la expresión "periodo de embarco aprobado" e invitó al Comité a que refrendara la decisión del Subcomité y suprimiera el punto cuando examine el orden del día bienal en relación con el punto 11 del orden del día.

11 ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL STW 43

GENERALIDADES

11.1 El Subcomité recordó que en su último periodo de sesiones se le había informado de que la Asamblea había pedido a los Comités que examinaran y revisaran, durante el bienio actual, sus Directrices respectivas sobre organización y método de trabajo (Directrices de los Comités), con miras a armonizarlas con las Directrices del Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, adoptadas mediante la resolución A.1013(26).

11.2 El Subcomité también recordó que, en cumplimiento de la petición anterior, el MSC 87 había preparado un proyecto de texto revisado de las Directrices de los Comités, que había sido refrendado por el MEPC 61, teniendo en cuenta las disposiciones del Plan de conversión preparado por el Consejo. El MSC 88, tras aceptar revisiones adicionales, había pedido a la Secretaría que preparase una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas, para su examen por el MSC 89 con miras a su aprobación.

11.3 Además, el Subcomité recordó que, para facilitar la transición, el MSC 87 había encargado a los órganos auxiliares que preparasen sus respectivos órdenes del día bienales correspondientes a los próximos bienios en sus siguientes periodos de sesiones, de conformidad con el proyecto de Directrices revisadas, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazos; y
- .2 cuando el año de ultimación previsto de un resultado específico fuera posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y también debería establecerse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Comité, con el año de ultimación previsto,

y pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, preparara las propuestas iniciales para someterlas al correspondiente examen de los subcomités.

11.4 El Subcomité también recordó que el antiguo "programa de trabajo" ha quedado sustituido por el nuevo "orden del día bienal", que figura en el anexo 1, y que el formato para notificar la situación de los resultados previstos se ha revisado, según se indica en el anexo 4 del documento STW 42/WP.2.

Orden del día bienal, orden del día postbienal y orden del día provisional del STW 43

11.5 Teniendo en cuenta el progreso realizado durante el periodo de sesiones y las decisiones adoptadas por el MSC 87 y el MSC 88, el Subcomité preparó su proyecto de orden del día bienal para el bienio 2012-2013, incluidos los puntos del orden del día postbienal del Comité que son competencia del Subcomité, así como el orden del día provisional del STW 43 (STW 42/WP.2), basándose en el orden del día bienal aprobado por el MSC 88 (STW 42/2/Add.1, anexo 1), los cuales figuran en los anexos [...] y [...], respectivamente, para su examen por el MSC 89.

Grupos de trabajo y de redacción que se propone constituir

11.6 El Subcomité acordó constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo y de redacción sobre las siguientes cuestiones:

GRUPOS DE TRABAJO

- 1 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
- 2 Cuestiones relativas a la formación

GRUPO(S) DE REDACCIÓN

- 1 Validación de los cursos modelo de formación

11.7 El observador de GlobalMET, con el respaldo de Sudáfrica, manifestó la opinión de que era realmente necesario constituir un grupo de expertos para aclarar las cuestiones pertinentes y facilitar liderazgo, dirección y asesoramiento acerca de la elaboración de estrategias de formación a corto, medio y largo plazo y, en particular, en relación con:

- .1 la elaboración de instrucción y formación marítimas pertinentes para las necesidades de las generaciones actuales y futuras de gente de mar;
- .2 el papel que desempeña la tecnología en las operaciones marítimas y a bordo y los requisitos conexos de formación; y
- .3 la utilización de tecnologías y metodologías de punta en la impartición de instrucción y formación marítimas,

con objeto de ayudar a la Organización en la elaboración de instrucción y formación marítimas que satisfagan las necesidades futuras de un sector del transporte marítimo eficiente, seguro, limpio y protegido. A este respecto, el Subcomité pidió a dicho observador que presentara la correspondiente propuesta de nuevo resultado no previsto ante el Comité de Seguridad Marítima.

Situación de los resultados previstos

11.8 El Subcomité preparó el informe 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 que guardan relación con la labor del Subcomité, el cual figura en el anexo [...], e invitó al Comité a que tomara nota de dicha situación.

Fecha del próximo periodo de sesiones

11.9 El Subcomité, tras tomar nota de que estaba previsto que su 43º periodo de sesiones se celebrara del 30 de abril al 4 de mayo de 2012 o bien del 10 al 14 de diciembre de 2012, manifestó las siguientes opiniones:

- .1 si bien el orden del día del Subcomité no está recargado, no era aconsejable celebrar su próxima reunión tras un intervalo de casi dos años, dado que habría que resolver lo antes posible cuestiones relativas a la interpretación de los requisitos para la entrada en vigor de las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación;
- .2 era preciso examinar y ultimar rápidamente las directrices relativas a la implantación de las normas médicas en virtud de las Enmiendas de Manila, que estaba elaborando el Grupo mixto de trabajo OMI/OIT;
- .3 era preciso actuar con coherencia en la implantación y la vigilancia oportunas de las Enmiendas de Manila;
- .4 sería necesario tener en cuenta la posible transferencia de la labor del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano al Subcomité; y
- .5 era necesario revisar, con carácter urgente, los cursos modelo existentes y elaborar nuevos cursos modelo, así como validarlos, con objeto de facilitar la implantación de las Enmiendas de Manila.

11.10 La delegación de las Bahamas, con el respaldo de Panamá, manifestó la opinión de que, teniendo en cuenta el actual orden del día y la instrucción del Consejo de optimizar la carga de trabajo y los recursos, la próxima reunión debería celebrarse en diciembre

de 2012. Además, el intervalo de dos años entre periodos de sesiones no debería tener ningún efecto negativo, dado que el Comité, en su calidad de órgano superior que concede la aprobación, podría examinar toda cuestión urgente pertinente.

11.11 El Director de la División de Seguridad Marítima indicó que el MSC 89 tendría presentes las opiniones manifestadas por el Subcomité, todos los resultados previstos aprobados y las nuevas propuestas de resultados previstos, así como la posibilidad de celebrar una reunión más corta a continuación del MSC 90 o el establecimiento de un grupo de trabajo del Subcomité STW durante el MSC 90, y adoptaría una decisión acerca de las fechas del próximo periodo de sesiones, según proceda, a reserva de la aprobación del Consejo.

11.12 Habida cuenta de lo antedicho, se invitó al Comité a que tuviera presentes las opiniones anteriormente mencionadas cuando adoptara una decisión acerca de las fechas del próximo periodo de sesiones del Subcomité.

12 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012

12.1 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) (en ausencia), ambos para 2012.

13 OTROS ASUNTOS

Dispensas otorgadas en virtud del artículo VIII del Convenio de Formación

13.1 El Subcomité tomó nota del documento de la Secretaría (STW 42/13) y examinó la información facilitada en el mismo acerca de las ponencias presentadas por las Partes de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio de Formación en relación con las dispensas que otorgaron en 2009.

Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje

13.2 Se informó al Subcomité (STW 42/13/1) de que el DE 53 había aprobado, en términos generales, el proyecto refundido de Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, que figura en el anexo 1 del documento DE 53/WP.3, a reserva de las

nuevas aportaciones que hagan los subcomités participantes, con miras a su examen ulterior en el DE 54. Por consiguiente, se había pedido a la Secretaría que remitiera el informe del Grupo de redacción (DE 53/WP.3) a todos los subcomités participantes, para que lo examinaran y formularan observaciones al respecto, de manera que dichas observaciones pudieran tenerse en cuenta al ultimar el proyecto de directrices.

13.3 CLIA (STW 42/13/2) proporcionó orientaciones relativas a la titulación de operador para su inclusión en las Directrices anteriormente mencionadas, con miras a su examen por el Subcomité.

13.4 La delegación del Reino Unido, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que era necesario incluir en las Directrices los requisitos relativos a los primeros auxilios.

13.5 La delegación de Alemania, con el respaldo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que era necesario incluir un texto para indicar que se trataba de Directrices y no de requisitos obligatorios, dado que se había utilizado la misma redacción que en otros instrumentos obligatorios.

13.6 La delegación de Singapur manifestó la opinión de que en las Directrices debería incluirse una cláusula general relativa al cumplimiento de las reglas sobre seguridad portuaria.

13.7 La delegación de Irlanda manifestó la opinión de que el personal que preste servicio en buques auxiliares debería poseer la titulación requerida en la regla II/3 del Convenio de Formación. Además, el anteproyecto de Directrices daría lugar a que los buques auxiliares recibieran un trato más favorable que sus propios buques de pasaje nacionales.

13.8 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó que el Grupo de trabajo que se establezca sobre cuestiones relativas a la formación debería examinar los documentos minuciosamente y preparar el texto para su inclusión en el proyecto de Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje.

13.9 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre cuestiones relativas a la formación que:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 examinará los documentos STW 42/13/1 y STW 42/13/2 pormenorizadamente y preparará el texto para su inclusión en el proyecto de Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje; y
- .2 presentará su informe al Pleno el jueves 27 de enero de 2011.

Informe del Grupo de trabajo

13.10 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (STW 42/WP.4), el Subcomité refrendó el texto preparado por dicho Grupo, que figura en el anexo del documento STW 42/WP.4, y encargó a la Secretaría que lo remitiera al Subcomité DE.

13.11 La delegación de Irlanda reiteró su anterior intervención en el Pleno de que todo buque auxiliar que opere en el mar debería considerarse como "buque de navegación marítima" y satisfacer lo dispuesto en la regla II/3 del Convenio de Formación acerca de los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y los capitanes de buques de arqueado bruto inferior a 500. En el párrafo 7 de dicha regla se dispone que una Administración podrá eximir de algunos de los requisitos establecidos en la regla. A juicio de esa delegación, estas directrices podrían servir de base para que una Administración conceda exenciones a los capitanes de buques auxiliares que operen buques auxiliares como buques de pasaje, respetando al mismo tiempo la legislación nacional del Estado en el que operen.

Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI

13.12 Se informó al Subcomité (STW 42/2) de que, tras recordar que el MEPC 60 y el MSC 87 habían encargado al FSI 18 que examinara la manera de conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, incluidas las auditorías, dentro de los 10 instrumentos de obligado cumplimiento que abarca actualmente el Código y el Plan de auditorías, y toda posible revisión del Código como resultado de dicha obligatoriedad, el MSC 88 había hecho suya la opinión del Subcomité FSI y, por

consiguiente, del MEPC 61, de que el procedimiento de aceptación tácita sería la forma más acertada de proceder para enmendar los instrumentos con objeto de conferir obligatoriedad al Código. Por lo que respecta al Convenio de Formación, habida cuenta de que el Convenio acababa de ser objeto de una revisión amplia en la Conferencia de Manila y teniendo presente el régimen de verificación vigente que actualmente contempla ese Convenio, el MSC 88 había encargado al STW 42 que examinara la manera de enmendar el Convenio con objeto de conferir obligatoriedad al Código para la implantación, mediante el procedimiento de aceptación tácita, junto con toda enmienda conexas al apéndice 1 de la resolución A.974(24), "Marco y procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI", y que informara de sus conclusiones al FSI 19, a reserva de que el MSC 89 adoptara una decisión en el mismo sentido.

13.13 El Subcomité recordó que las reglas I/7 y I/8 ya disponen que las Partes en el Convenio de Formación están obligadas a demostrar que dan "plena y total efectividad" a las disposiciones del Convenio y que también efectúan evaluaciones independientes de sus sistemas de normas de calidad a intervalos no superiores a cinco años. Esta información fue evaluada por un panel de personas competentes establecido por el Secretario General. Posteriormente, el Secretario General presentó su informe al Comité de Seguridad Marítima. Tras recibir dicho informe, el Comité de Seguridad Marítima confirmó que la Parte interesada estaba dando "plena y total efectividad" a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación, o bien continuaba haciéndolo. Se trataba de un proceso en curso que había funcionado bien desde su entrada en vigor el 1 de agosto de 1998 y que había constituido la base para que las Partes en el Convenio de Formación reconocieran los títulos expedidos por otras Partes.

Además, en la Conferencia de Manila se habían enmendado las reglas I/7 y I/8 para contar con un procedimiento de supervisión más estricto. Se trataba de un proceso en curso, mientras que el Plan voluntario de auditorías modelo de los Estados Miembros de la OMI, una vez que adquiriera carácter obligatorio, necesitará tiempo antes de que todos los Miembros de la OMI sean sometidos a auditoría.

13.14 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que debido al poco tiempo transcurrido entre el MSC 88 y el actual periodo de sesiones, no había sido posible que los Gobiernos Miembros examinaran todas las implicaciones de la petición formulada por el FSI 18. Por consiguiente, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que examinaran la cuestión con detenimiento y presentaran observaciones y propuestas al STW 43. Habida cuenta de lo

antedicho, el Subcomité también invitó al MSC 89 a que refrendara esta decisión de aplazar su examen hasta el STW 43 y encargó a la Secretaría que lo comunicara al FSI 19.

Directrices sobre el Convenio de Formación y los registros de formación

13.15 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la ISF (STW 42/INF.2) acerca de su:

- .1 intención de publicar una versión actualizada de las "Directrices sobre el Convenio de Formación" con miras a facilitar asesoramiento a las compañías navieras acerca de las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación; y
- .2 programa para actualizar los "Registros de formación a bordo", incluidos los nuevos requisitos aplicables a los oficiales encargados de la guardia de nivel de apoyo y a los marineros de primera para que su formación a bordo se pueda documentar en un registro de formación aprobado.

13.16 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por GlobalMET (STW 42/INF.5) acerca de un registro y libros de actividades para nuevos agregados de puente con objeto de ayudarles a cumplir las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación a través de un programa de formación estructurado a bordo.

Requisitos relativos a las horas de descanso en el Convenio de Formación y programa registro de las horas de descanso "ISF Watchkeeper"

13.17 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la ISF (STW 42/INF.3) sobre un programa informático actualizado, denominado "ISF Watchkeeper 3", que permitía a los armadores mantener registros individuales de las horas de descanso, según se requiere en las "Enmiendas de Manila" al Convenio de Formación, y ayudaba a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos a verificar que las horas de descanso a bordo de los buques se ajustan al Convenio de Formación enmendado, así como a los requisitos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, 2006.

Información actualizada sobre "Manpower 2010" de BIMCO/ISF

13.18 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por BIMCO y la ISF (STW 42/INF.4) acerca de la actualización de "Manpower 2010" de BIMCO/ISF.

Información sobre la disponibilidad de simuladores destinados a la formación marítima

13.19 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 "solo 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.

Seminario sobre "Piratería: articular la respuesta"

13.20 El Subcomité agradeció los esfuerzos de la Secretaría en la organización de un seminario titulado "Piratería: articular la respuesta" y expresó la opinión de que la información facilitada será de gran utilidad para tomar conciencia en la implantación de las mejores prácticas de gestión, así como la formación de la gente de mar en cuestiones relativas a los actos de piratería, según se establece en las Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de Formación.

Manifestación de pésame

13.21 El Subcomité estaba profundamente conmovido y entristecido por el atentado suicida con bomba en el aeropuerto de Domodedovo de Moscú el 24 de enero, en el que perdieron la vida 35 personas y más de 180 resultaron heridas, y transmitió su más sincero pésame a la delegación de la Federación de Rusia.

13.22 La delegación de la Federación de Rusia manifestó su profunda gratitud al Subcomité por su pésame. Dicha delegación señaló que este atentado cobarde era inimaginable e inaceptable, dado que afectaba a las vidas de personas inocentes y amantes de la paz.

Declaración del observador de la IMPA

13.23 El observador de la IMPA informó al Subcomité acerca del secuestro del práctico Sr. Jorge Enrique Torres Cerón, junto con la tripulación de la embarcación del práctico en el puerto de Buenaventura (Colombia) el 29 de noviembre, justo después de haber completado su tarea de pilotar un buque a la mar en condiciones de seguridad. Aunque la tripulación de la embarcación del práctico fue puesta en libertad al día siguiente, se exigió un rescate para la liberación del práctico. Si bien el plazo para el pago del rescate había vencido el 10 de diciembre, su familia recibió llamadas telefónicas en las que se indicaba que el práctico estaba vivo. A este respecto, la IMPA había trabajado en estrecha colaboración con el Representante permanente de Colombia ante la OMI para resolver esta cuestión. Instaron a todas las partes interesadas a que prestaran ayuda para la liberación inmediata de todos los rehenes en poder de los piratas y prestar apoyo y atención a las personas atacadas o secuestradas por los piratas, así como a sus familias.

13.24 La delegación de Colombia, al responder a la declaración de la IMPA, manifestó que no se trataba de un acto relacionado con la piratería, sino de un acto terrorista perpetrado por el grupo narcoterrorista FARC, que había perpetrado ataques contra el Estado de Colombia. El secuestro y las actividades de contrabando de narcóticos son medios de financiación de dichas actividades criminales indiscriminadas, de las cuales muchos colombianos han sido víctimas. El Gobierno de Colombia posee un control total de su territorio y garantiza el control de todas las actividades marítimas, incluidos los servicios de practica, que continuaban facilitándose en el puerto de Buenaventura. No se había producido ningún otro suceso de este tipo en ningún otro puerto de Colombia. A juicio de dicha delegación, estos actos necesitan la solidaridad internacional para derrotar al terrorismo. Las delegaciones de Argentina, Panamá y Perú hicieron suyas las opiniones manifestadas por la delegación de Colombia.

Manifestación de agradecimientos

(se añadirá posteriormente).

14 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

[la Secretaría elaborará el texto después del periodo de sesiones]

ANEXOS

[la Secretaría elaborará el texto después del periodo de sesiones]
