



OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
75º periodo de sesiones  
Punto 24 del orden del día

MSC 75/24  
29 mayo 2002  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
CORRESPONDIENTE A SU 75º PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>	<b>Página</b>
1 INTRODUCCIÓN	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	12
3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	18
4 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO	24
5 SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS	30
6 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (INFORME DEL 47º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	38
7 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (INFORME DEL 6º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	45
8 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS (INFORME DEL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	53
9 FORMACIÓN Y GUARDIA (INFORME DEL 33º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	56
10 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (INFORME DEL 46º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	63
11 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (INFORME DEL 6º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	66
12 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (INFORME DEL 44º PERIODO DE SESIONES Y CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 45º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	77

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

<b>Sección</b>	<b>Página</b>
13 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	81
14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA	84
15 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	84
16 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	87
17 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE TERRORISMO CONTRA EL TRANSPORTE MARÍTIMO	88
18 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	119
19 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	130
20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	132
21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ	133
22 PROGRAMA DE TRABAJO	135
23 OTROS ASUNTOS	147

### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 75º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.123(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.124(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.125(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)

- ANEXO 5 PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XII DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 6 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CONEXAS
- ANEXO 7 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.126(75) - SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.127(75) - MODIFICACIONES DE LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTES
- ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.128(75) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DE ALARMA PARA LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.122(75) - ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (IMDG)
- ANEXO 13 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-2/3 Y 19 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 14 PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO CNI
- ANEXO 15 PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000
- ANEXO 16 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/18 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 17 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA
- ANEXO 18 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - DIRECTRICES MEJORADAS APLICABLES A LOS EXTINTORES PORTÁTILES DE INCENDIOS PARA USOS MARINOS
- ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - USO APROPIADO DE LOS CANALES DE ONDAS MÉTRICAS EN EL MAR
- ANEXO 20 POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-03 RELATIVOS A CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS
- ANEXO 21 DECLARACIÓN DE LA OMI SOBRE SU PARTICIPACIÓN EN FUTURAS CONFERENCIAS MUNDIALES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT

- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MSC.129(75) - RADIOCOMUNICACIONES SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA Y RADIOCOMUNICACIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD
- ANEXO 23 RESOLUCIÓN MSC.130(75) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES TERRENAS DE BUQUE DE INMARSAT APTAS PARA COMUNICACIONES BIDIRECCIONALES
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MSC.131(75) - SERVICIO DE ESCUCHA CONTINUA EN EL CANAL 16 DE ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS MIENTRAS ESTÉN EN EL MAR E INSTALACIÓN DE MEDIOS PARA LA LSD POR ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES NO REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 25 RESOLUCIÓN MSC.132(75) - ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS MEDIOS DE REMOLQUE DE EMERGENCIA DE LOS BUQUES TANQUE (RESOLUCIÓN MSC.35(63))
- ANEXO 26 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/31 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 27 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA III/26 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 28 PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC - PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LOS INCUMPLIMIENTOS GRAVES QUE SE OBSERVEN CON RESPECTO A LO PRESCRITO EN EL CÓDIGO IGS
- ANEXO 29 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 30 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 31 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA

## 1 INTRODUCCIÓN

### Generalidades

1.1 El 75º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 15 al 24 de mayo de 2002 bajo la presidencia del Sr. T. Allan (Reino Unido). También asistió el vicepresidente, Sr. F.S.A.H. El Kady (Egipto).

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

ALEMANIA	GUATEMALA
ANTIGUA Y BARBUDA	HONDURAS
ARABIA SAUDITA	HUNGRÍA
ARGELIA	INDIA
ARGENTINA	INDONESIA
AUSTRALIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
AZERBAIYÁN	IRLANDA
BAHAMAS	ISLANDIA
BAHREIN	ISLAS MARSHALL
BANGLADESH	ISRAEL
BÉLGICA	ITALIA
BELICE	JAMAICA
BRASIL	JAPÓN
BRUNEI DARUSSALAM	KENYA
BULGARIA	KUWAIT
CABO VERDE	LETONIA
CAMBOYA	LÍBANO
CANADÁ	LIBERIA
CHILE	LITUANIA
CHINA	LUXEMBURGO
CHIPRE	MALASIA
COLOMBIA	MALTA
CÔTE D'IVOIRE	MARRUECOS
CROACIA	MÉXICO
CUBA	NAMIBIA
DINAMARCA	NIGERIA
DOMINICA	NORUEGA
ECUADOR	NUEVA ZELANDIA
EGIPTO	PAÍSES BAJOS
ESLOVENIA	PAKISTÁN
ESPAÑA	PANAMÁ
ESTADOS UNIDOS	PAPUA NUEVA GUINEA
ESTONIA	PERÚ
ETIOPÍA	POLONIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	PORTUGAL
FILIPINAS	REINO UNIDO
FINLANDIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
FRANCIA	REPÚBLICA CHECA
GABÓN	REPÚBLICA DE COREA
GHANA	REPÚBLICA POPULAR
GRECIA	DEMOCRÁTICA DE COREA

REPÚBLICA UNIDA DE  
TANZANÍA  
RUMANIA  
SAN VICENTE Y LAS  
GRANADINAS  
SEYCHELLES  
SIERRA LEONA  
SINGAPUR  
SUDÁFRICA

SUECIA  
SUIZA  
TRINIDAD Y TABAGO  
TÚNEZ  
TURQUÍA  
UCRANIA  
URUGUAY  
VANUATU  
VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 En el periodo de sesiones participaron representantes de las Naciones Unidas y de sus organismos especializados:

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS  
REFUGIADOS (ACNUR)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)  
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA  
ALIMENTACIÓN (FAO)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)

1.4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)  
ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)  
COMISIÓN EUROPEA (CE)  
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)  
COSPAS-SARSAT  
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE ÁFRICA ORIENTAL Y  
MERIDIONAL (PMAESA)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)  
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES  
SINDICALES LIBRES (CIOSL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA (ICHCA)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)  
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES (IICL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (ILAMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)  
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P E I)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)  
GREENPEACE INTERNACIONAL  
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMAREST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)  
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)  
REAL INSTITUCIÓN DE ARQUITECTOS NAVALES (RINA)

1.5 En el periodo de sesiones participaron también los señores M.U. Ahmed (Bangladesh), Presidente del Comité de Cooperación Técnica, y C. Abela (Malta), vicepresidente del Comité de Facilitación (FAL). Asimismo estuvieron presentes los presidentes de todos los subcomités, a excepción de los presidentes de los subcomités COMSAR y FSI.

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

1.6 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General se refirió a los numerosos acontecimientos importantes que habían tenido lugar desde el último periodo de sesiones del

Comité celebrado hacía un año, particularmente los atentados terroristas del pasado mes de septiembre en Nueva York y Washington. A este respecto, destacó que la respuesta de la OMI había sido rápida, firme y decisiva, a fin de no permitir que el transporte marítimo se convirtiese en un objetivo fácil del terrorismo internacional. Observó que argumentos, como la inexistencia de una definición de terrorismo internacionalmente aceptada y el carácter apolítico de la OMI, se habían desestimado y se había ejecutado un plan de acción casi inmediatamente después de los trágicos sucesos.

A continuación, añadió que la serie de medidas subsiguientes habían sido encabezadas por la propuesta que había presentado a la Asamblea relativa a la adopción de un proyecto de resolución sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, que había sido adoptada por unanimidad, sin ninguna modificación, en su primera y única lectura en el Pleno.

En su opinión, esa decisión tuvo una importancia fundamental, dado que tras adoptar el Pleno de la Asamblea la resolución en una etapa temprana, la Comisión de asuntos técnicos de la Asamblea había podido formular una recomendación al Pleno sobre una serie de medidas que darían lugar a la convocatoria de una conferencia diplomática de los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS en diciembre de este año. El Pleno había aprobado esto por unanimidad, de modo que, dos meses y medio después del 11 de septiembre, la OMI se encontraba en proceso de enmendar su Convenio más importante, con el objetivo de mejorar la protección marítima.

Para preparar la Conferencia, se requería una importante cantidad de trabajo, y el Secretario General, agradeciendo el tiempo, el compromiso y la dedicación de todos los Estados Miembros en su determinación de proteger el sector contra cualesquiera autores de actos de terrorismo, rindió particular homenaje a:

- El Sr. Frank Wall, del Reino Unido, Presidente del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima (ISWG);
- El Sr. Bud Streeter, del Canadá, presidente del Grupo de trabajo del ISWG; y
- El Sr. Nicholas Charalambous, de Chipre, presidente del Grupo de redacción,

cuyas extraordinarias contribuciones, antes y durante la reunión del Grupo de trabajo interperiodos celebrada el pasado mes de febrero, merecían una mención especial. También reconoció la contribución del Presidente y de la Secretaría y agradeció a los Estados Unidos el haber proporcionado los fondos necesarios para la celebración de esta reunión. Asimismo, señaló que tenía plena confianza en que, en el actual periodo de sesiones, el Comité sentaría las bases para que la Conferencia de diciembre fuese un éxito y, a tal fin, prometió el apoyo de todo el personal y, en particular, el de la División de Seguridad Marítima y el de la División de Conferencias.

Seguidamente, el Secretario General hizo referencia a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y a la seguridad de los graneleros, reiterando la importancia que concedía a los resultados satisfactorios de los esfuerzos del Comité por abordar ambas cuestiones. Con respecto a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, destacó que toda la Organización, el sector y, sobre todo, el público que viajaba en este tipo de buques esperaba, y se merecía, que se aplicasen rigurosas normas de seguridad en todos los campos relacionados con los buques de pasaje nuevos y existentes. Mencionó la aprobación por parte del MSC 74 de unos

principios rectores y objetivos estratégicos destinados a proporcionar un método estructurado y específico para tratar las cuestiones relacionadas con la seguridad de estas "ciudades flotantes"; y la finalización, por parte del Subcomité de Protección contra Incendios, del proyecto de Directrices provisionales para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes, que se habían presentado a la aprobación del Comité. Tras señalar que esperaba que los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, constituido en el MSC 74, ayudasen al Comité a avanzar respecto de esta cuestión, observó que el enfoque de la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño constituía probablemente el punto de referencia más significativo en la implantación de la política proactiva de la OMI, y que confiaba en que el resultado final justificase tanto la política como a sus partidarios.

Después, mencionó la seguridad de los graneleros, que había sido un punto prioritario del orden del día de la OMI durante más de 10 años. En ese periodo de tiempo se habían realizado mejoras sustanciales que habían tenido una repercusión positiva sobre la seguridad de este importante tipo de buques. Esto había sido reconocido por la INTERCARGO en su último informe sobre siniestros, en el que había observado que, aunque la edad media de los graneleros que se hundían estaba aumentando, el número de buques, vidas humanas y tonelaje perdidos estaba disminuyendo. El Secretario General tomó nota, con satisfacción, del reconocimiento de la INTERCARGO de que todas las labores normativas que habían llevado a cabo en los últimos años parecían haber tenido un efecto positivo evidente. No obstante, consideraba oportuno recordar que esta labor no había concluido.

Teniendo esto presente, el pasado mes de marzo había invitado a algunos representantes del sector a que asistiesen a una reunión oficiosa con objeto de intercambiar opiniones sobre la situación actual, examinar las medidas que se estaban elaborando y considerar la posible adopción de medidas adicionales destinadas a poner freno a la incesante pérdida de graneleros y de sus tripulantes. En esa reunión, había reiterado el ruego que había hecho, durante el DE 45, de que todas las Partes interesadas, los Gobiernos, el sector y las organizaciones técnicas trabajasen al unísono, y no de manera aislada, a fin de que la cuestión de la seguridad de los graneleros se pudiese concluir satisfactoriamente a la mayor brevedad posible. Por consiguiente, estaba alentado a observar que la opinión unánime de los participantes en la reunión era que el enfoque adoptado por el Comité constituía el camino correcto a seguir, es decir, la distinción, en términos generales, entre las medidas aplicables a los graneleros existentes y las medidas aplicables a los graneleros que se construyan en el futuro, teniendo en cuenta los resultados de las evaluaciones formales de la seguridad; y, además, que, para concluir esta labor satisfactoriamente, en la reunión se había instado a todas las partes interesadas a que trabajasen juntas bajo los auspicios de la OMI.

El Secretario General se refirió, después, a las medidas de implantación del Convenio de Formación revisado, en particular el proceso que permite al Comité continuar con su labor relativa a las Partes en el Convenio de Formación que dan plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio, lo cual garantiza su inclusión en la denominada "Lista blanca". Hasta la fecha, de las 139 Partes en el Convenio de Formación, 102 habían sido incluidas en la "Lista blanca", y esperaba que este número aumentase, a fin de que el Convenio fuese implantado por todas sus Partes.

A continuación, hizo referencia a la petición del Subcomité STW al Comité de sancionar su decisión de publicar una circular que informase a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y a las organizaciones reconocidas de las medidas que se deben adoptar en los casos en que sólo una parte de la gente de mar dispone de certificados y refrendos que cumplen las prescripciones del Convenio de Formación 1995, después del 1 de

febrero de 2002, en otras palabras, para conceder un periodo de gracia de seis meses después de la fecha límite establecida en el Convenio. El Secretario General comprendía las razones de la iniciativa del Subcomité de proponer una solución pragmática a los problemas previstos, no obstante el hecho de que las obligaciones de las Partes en el Convenio de Formación siguen siendo las mismas. Sin embargo, le preocupaba y lamentaba, al igual que el Subcomité, el hecho de que la gente de mar no hubiera podido obtener certificados y/o los refrendos necesarios prescritos por el Convenio antes del fin del periodo de transición establecido en el mismo. También había tomado nota de la declaración del Subcomité de que la medida que había adoptado tenía carácter excepcional y no debía sentar precedente; y esperaba sinceramente que todas las Partes interesadas se sirviesen del periodo de prórroga con prudencia, de modo que, cuando llegase el 31 de julio, no se planteasen nuevos problemas.

Con respecto a la implantación del Código IGS, el Secretario General declaró que el pasado mes de septiembre se había congratulado de la publicación de los resultados de un estudio realizado por el Club sueco P e I, que confirmaban que los propietarios de buques que cumplen el Código IGS podían prever una reducción de las reclamaciones relacionadas con el casco igual o superior al 30%, además de una mejora de proporciones similares de la incidencia de las reclamaciones de los Clubs P e I. La positiva repercusión del Código sobre las normas operacionales también podía quedar patente en la reducción de los accidentes y sucesos, tras su implantación inicial el 1 de julio de 1998, tal como habían informado las compañías, y en los alentadores resultados notificados por las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a los buques de la fase primera. Indudablemente, esto eran buenas noticias; no obstante, ante la previsión de que 13 000 buques requerirán la pertinente certificación antes de la próxima fecha límite del 1 de julio de este año, no había lugar para la autocomplacencia y, por tanto, ya el 3 de enero de este año había mantenido las correspondientes consultas con los presidentes del MSC y del MEPC y se había publicado una circular conjunta MSC/MEPC en la que se invitó a los Gobiernos Miembros a que, en colaboración con los propietarios, armadores y gestores de buques y las organizaciones reconocidas, adoptasen, con carácter de urgencia, las medidas necesarias para garantizar que todas las compañías navieras y los buques que deben obtener los certificados prescritos en el Código IGS antes de la segunda fecha de implantación realmente los reciben con anterioridad a esa fecha. Esperaba que esto se hubiese cumplido, que la fecha del 1 de julio se respetase y que el proceso contribuyese sustancialmente a una navegación más segura y mares más limpios.

Con respecto a la resolución A.920(22) sobre el Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, se refirió a la propuesta que había presentado a la Asamblea relativa a que los Estados Miembros debían resolver las cuestiones que hubiesen saltado a primera plana tras los sucesos relacionados con personas rescatadas en el mar y/o solicitantes de asilo, refugiados y polizones. Algunos de esos sucesos habían cuestionado la rigurosidad de la legislación de la OMI y el grado de preparación de la comunidad marítima para resolverlas de manera satisfactoria. Su preocupación principal era que, a menos que la cuestión se examinase en todos sus aspectos y se adoptasen las medidas apropiadas, esto podía repercutir negativamente sobre la integridad del sistema de búsqueda y salvamento que la Organización había implantado mundialmente para beneficio de las personas siniestradas en el mar.

Paralelamente a la propuesta que había presentado a la Asamblea, había lanzado una iniciativa en la que participan los organismos especializados y los programas competentes de las Naciones Unidas en el establecimiento de un criterio común para responder, de manera coordinada, coherente y eficaz, a los sucesos que tengan lugar en el futuro. Esta iniciativa estaba progresando adecuadamente. Mientras tanto, el Comité de Facilitación y el Subcomité

COMSAR habían comenzado a trabajar sobre la cuestión, y esperaba que el Comité también realizase avances respecto de la misma, que le permitiesen presentar un informe sustantivo a la próxima Asamblea, tal como ésta le había pedido mediante la resolución A.920(22).

Destacando la importancia de los formularios de autoevaluación como herramientas importantes de evaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento y de identificación de cualesquiera lagunas existentes en el conocimiento, la experiencia y los recursos, además de una declaración de intención y de compromiso por parte de los Estados de abanderamiento, en el sentido de que se preocupan realmente por la calidad de sus flotas, observó que, de los 162 Miembros de la OMI, sólo 46 habían presentado hasta la fecha sus formularios de autoevaluación. Por consiguiente, instó a todos los Estados que todavía no lo habían hecho, a que respondiesen a la petición de la Asamblea y presentasen los formularios tan pronto como fuese posible.

Los actos de piratería y los robos a mano armada siguen poniendo en peligro las vidas de los tripulantes y los pasajeros a bordo de los buques, lo cual ha dado lugar a que esta cuestión se esté examinando actualmente en varios foros de todo el mundo, incluida la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual ha recomendado en repetidas ocasiones que los Gobiernos se dirijan a la OMI, por su carácter de organización internacional competente para tratar el problema. Aunque recibió con satisfacción la noticia de que, entre marzo de 2001 y marzo de 2002, se había producido una disminución del 21% de los actos de piratería y robos a mano armada notificados, por comparación con las cifras correspondientes al año 2000, estimó que era una tragedia que, durante el mismo periodo de tiempo, 17 tripulantes hubiesen perdido la vida, 42 hubiesen resultado heridos y cinco hubiesen desaparecido.

Desde el MSC 74, la Secretaría había llevado a cabo las dos últimas misiones de evaluación de la segunda fase del proyecto de lucha contra la piratería, con la celebración de reuniones regionales en Guayaquil en septiembre de 2001 y en Accra en marzo de 2002; y el Secretario General reiteró la preparación de la OMI para proporcionar asistencia técnica a cualquier país que la solicitase.

De entre otros puntos importantes del orden del día del Comité, destacó:

- la adopción de enmiendas del Convenio SOLAS con objeto de establecer la obligatoriedad de partes determinadas del Código IMDG; y la adopción del Código en su forma obligatoria;
- el examen de las recomendaciones del Subcomité NAV relativas a los lugares de refugio;
- la información proporcionada por las organizaciones del sector acerca de las conclusiones y recomendaciones de la reunión OMI/Sector sobre las inspecciones múltiples; y
- la actualización de la información relativa a la inminente revisión de la estructura de los subcomités.

El Secretario General se refirió, a continuación, a la importancia de este periodo de sesiones, haciendo hincapié en que la vista de la comunidad marítima mundial estaría de nuevo fijada sobre el Comité durante todo el periodo de sesiones y en que sus decisiones serían objeto de un exhaustivo análisis por parte de todos aquellos interesados en la seguridad marítima y el

medio marino. En esta ocasión, el tema de la "protección" figuraba de manera prominente en el orden del día del Comité, y la OMI debía demostrar, una vez más, su capacidad de hacer frente a situaciones como las experimentadas por los ataques del 11 de septiembre. Con el sentido común del que generalmente hace gala el Comité en sus deliberaciones y su determinación de resolver, eficazmente y de manera cooperativa, todas las cuestiones relacionadas con la seguridad, confiaba en que el Comité obtuviese nuevamente resultados de calidad.

El Secretario General había seguido de cerca todos los acontecimientos desde el MSC 74, incluidas la reunión de su Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima y las recientes reuniones del MEPC y del Comité Jurídico, y era consciente del tremendo esfuerzo que se tenía que realizar. Por consiguiente, apreciaba la labor del Presidente del Comité, de los presidentes de los subcomités y de otros funcionarios, además del personal especializado de la OMI. El Secretario General concluyó su discurso de apertura expresando su confianza en que la excelente labor preparatoria realizada contribuiría en gran medida al éxito de la reunión.

### **Observaciones del Presidente**

1.7 En su respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus palabras y recomendaciones y declaró que las recomendaciones y solicitudes del Secretario General se tendrían debidamente en cuenta en las deliberaciones del Comité y de sus grupos de trabajo.

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

1.8 El Comité aprobó el orden del día (MSC 75/1/Rev.1) y un calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones (MSC 75/1/1, anexo, enmendado). En el anexo 1 figura el orden del día correspondiente al 75º periodo de sesiones, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

1.9 Las decisiones del Comité sobre el establecimiento de los grupos de trabajo y de los grupos de redacción se recogen en las secciones del presente informe que tratan de los puntos correspondientes del orden del día.

### **Poderes de las delegaciones**

1.10 Se informó al Comité de que las credenciales de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

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

### **RESULTADOS DEL 86º PERIODO DE SESIONES ORDINARIO Y DEL 21º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO**

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MSC 75/2 y en su adición 1.

### **RESULTADOS DEL 83º Y 84º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO**

2.2 El Comité convino en examinar los párrafos 10 y 15 del documento MSC 75/2/1 (Secretaría) en relación con el punto 19 de su orden del día (Relaciones con otras organizaciones).

2.3 El Comité convino en examinar los párrafos 12 a 30 del documento MSC 75/2/1/Add.1 (Secretaría) en relación con el punto 6 de su orden del día (Seguridad de la navegación) y los párrafos 39 a 44 en relación con el punto 18 de su orden del día (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques).

2.4 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 75/2/1/Add.1 sobre la provisión de garantía financiera; el proyecto de Convenio sobre remoción de restos de naufragio; la supervisión de la implantación del Convenio SNP y el examen de los tratados SUA.

## **RESULTADOS DEL VIGÉSIMO SEGUNDO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA Y CUESTIONES CONEXAS**

### **Resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea**

2.5 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 75/2/2 (Secretaría) sobre los resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea con respecto al examen de los informes y recomendaciones del Comité y otras cuestiones relativas a su labor durante el pasado bienio y, en particular, tomó nota de:

- .1 la petición de la Asamblea a los Gobiernos, las organizaciones internacionales y el sector de que redoblen sus esfuerzos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
- .2 la petición de la Asamblea a los presidentes de los comités de la Organización de que examinen, de forma coordinada, el periodo abarcado por los programas de trabajo y los planes de trabajo a largo plazo de sus comités; los informes sobre las labores concluidas durante el periodo de dos años examinado y el formato de los futuros planes de trabajo a largo plazo de sus comités, con el fin de que éstos guarden la debida coherencia. Tras ser informado de que el Consejo había incluido, en el orden del día correspondiente a su 88º periodo de sesiones, un nuevo punto sobre las "Directrices para la elaboración del plan de trabajo a largo plazo", el Comité también tomó nota de que su Presidente, en respuesta a la petición de la Asamblea y a fin de iniciar el examen de la cuestión, se había comunicado con todos los presidentes de los comités y les había invitado a que presentasen las observaciones y propuestas que estimasen oportunas acerca de si los documentos que deban prepararse sobre el plan de trabajo a largo plazo y el informe sobre la marcha de las actividades que deba presentarse deberían seguir el formato utilizado por el MSC, o bien, si el formato actualmente utilizado por un Comité específico debería seguir utilizándose. Esto permitiría a todos los presidentes informar a sus comités respectivos, con objeto de solicitar su aprobación, antes de pedir a la Secretaría que adopte las medidas oportunas;
- .3 la resolución A.909(22) sobre la *Formulación de políticas en la OMI: establecimiento de las políticas y objetivos de la Organización*, en virtud de la cual la Asamblea había sancionado la decisión adoptada por el Consejo de fomentar la implantación de un sistema abierto y transparente para el establecimiento de las políticas generales de la Organización en el seno del Consejo, a fin de que se someta a la aprobación de la Asamblea; y había convenido con el Consejo en determinadas medidas a este respecto; y

- .4 que la Comisión<sup>2</sup> (la Comisión de asuntos técnicos) de la Asamblea, haciendo referencia, con satisfacción, a la significativa cantidad de trabajo, realizado por el MSC, el MEPC, el Comité de Facilitación y los subcomités, con la ayuda de la Secretaría, durante el último bienio (véase el documento A 22/23/1), había invitado a las delegaciones a que divulgasen el documento en la mayor medida posible, en señal de reconocimiento de los logros de la Organización durante ese periodo.

### **Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar**

2.6 El Comité convino en abordar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar (resolución A.920(22)), junto con los documentos MSC 75/2/2/Add.1 (Secretaría) y MSC 75/2/2/Add.2 (Noruega) sobre el mismo tema, en relación con el punto 11 de su orden del día (Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento), al mismo tiempo que examinaba los documentos MSC 75/11/1 (Francia) y MSC 75/11/2 (Alemania).

### **Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo**

2.7 El Comité tomó nota de que la cuestión anteriormente mencionada, respecto de la cual la Asamblea, en virtud de la resolución A.924(22), le había pedido que adoptase medidas específicas, se examinaría en relación con un punto distinto de su orden del día (a saber, el punto 17 sobre la Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo).

## **RESULTADOS DEL 29º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN Y DE LA REUNIÓN SIMULTÁNEA DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO**

### **Generalidades**

2.8 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MSC 75/2/3 y MSC 75/2/3/Add.1 (Secretaría) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques**

2.9 El Comité tomó nota de que la respuesta del Comité de Facilitación y de la reunión simultánea del Grupo de trabajo SPI a las peticiones formuladas por la Asamblea en la resolución A.924(22) (MSC 75/ISWG/3) había sido examinada por el Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima.

### **Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar**

2.10 El Comité convino en considerar el resultado del examen de este punto por parte del Comité de Facilitación, en respuesta a las peticiones formuladas por la Asamblea en la resolución A.920(22) (MSC 75/2/2/Add.1), en relación con el punto 11 de su orden del día (Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento).

### **Armonización de los certificados de los buques**

2.11 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación había examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FAL 29/10/Rev.1) y la opinión de la IACS

(FAL 29/10/1), sobre las dificultades prácticas que la introducción de un certificado combinado plantearía. El Comité de Facilitación no pudo alcanzar una decisión unánime sobre la conveniencia de continuar esta labor e invitó al MSC y al MEPC a que examinen las ventajas y desventajas de esta cuestión (véase el párrafo 6 del documento MSC 75/2/3) y ofrezcan asesoramiento al respecto.

2.12 El Reino Unido, en un intento por solucionar al menos algunas de las dificultades planteadas, propuso mejoras de los certificados combinados propuestos, como se indica en los párrafos 4, 7, 8, 9 y 10 de su documento MSC 75/2/3/Add.1, e invitó al Comité a que obtenga los recursos necesarios y el apoyo firme de los Gobiernos Miembros y de las organizaciones internacionales para continuar este trabajo.

2.13 El Comité acordó no proseguir con la cuestión por el momento, reconociendo que los resultados prácticos de este ejercicio serían escasos, y que se debería volver a examinar sólo en caso de que en el futuro se cree una tecnología que permita refundir los certificados.

### **Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (Grupo de trabajo SPI)**

2.14 El Comité recordó que el MSC 73 (MSC 73/21, párrafo 2.39), tras examinar el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, había pedido a los presidentes del Comité, el MEPC y el Comité de Facilitación que consideraran la necesidad de volver a examinar la futura labor del Grupo, así como su método de trabajo, y que presentaran una propuesta en sus próximos periodos de sesiones.

2.15 El Comité tomó nota de que el FAL 29 había examinado la cuestión en el contexto del examen estratégico del Convenio de Facilitación y de su labor (FAL 29/7).

2.16 Al examinar la cuestión, se señalaron a la atención del Comité los antecedentes del establecimiento del Grupo de trabajo SPI, así como su labor actual y su método de trabajo (FAL 29/7, párrafos 13 a 20, reproducidos como anexo 1 del documento MSC 75/2/3), en particular las opiniones del Comité de Facilitación acerca de la labor del Grupo, que figuran en el último párrafo del anexo 1 del documento MSC 75/2/3, a saber que: "en los últimos años, el programa de trabajo del Grupo se ha visto cada vez más reducido y es poco estimulante para las delegaciones que deberían participar en sus reuniones. Este cambio negativo se puede atribuir a varias razones. En primer lugar, algunas delegaciones de los países que asisten a las reuniones del MSC y del MEPC continúan teniendo reservas acerca de la utilidad de la labor del Grupo, particularmente con respecto a los puertos, un tema que no entra en las atribuciones de la administración marítima clásica, dado que los puertos están gestionados por empresas privadas o regulados por distintas disposiciones jurídicas nacionales y organismos gubernamentales. En segundo lugar, la mayoría de las delegaciones ante el MSC y el MEPC no tienen conocimiento de primera mano acerca de los debates mantenidos en el Grupo de trabajo SPI, por lo que es posible que los objetivos de las propuestas formuladas por el Grupo no sean bien entendidos ni apreciados".

2.17 En este contexto, la delegación de las Bahamas, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI debía ajustarse a los mismos criterios que el de los demás grupos de trabajo, es decir, que debía integrar los puntos propuestos oficialmente por los Gobiernos Miembros a los Comités principales, que deben transmitirlos al Grupo de trabajo SPI.

2.18 También se señalaron a la atención del Comité la opinión y las medidas adoptadas por el Comité de Facilitación acerca de la labor y los métodos de trabajo del Grupo de trabajo SPI, como se indica en los párrafos 8 a 10 del documento MSC 75/2/3:

2.19 El Presidente recordó la opinión que había manifestado en el FAL 29 (MSC 75/2/3, párrafo 12), cuando había pedido a las delegaciones que transmitiesen a los colegas de sus respectivos países que asisten a las reuniones del MSC y el MEPC, su firme apoyo a la labor del Grupo de trabajo SPI.

2.20 El Comité convino en que, dado que se esperaba que las decisiones referentes al Grupo de trabajo SPI se tomaran tras considerar el resultado de la reunión de los Presidentes del MSC, MEPC, Comité de Cooperación Técnica y Comité de Facilitación y de los presidentes de los subcomités, con motivo del examen de la estructura de los subcomités (que se prevé que tenga lugar inmediatamente después del 88º periodo de sesiones del Consejo), sería prematuro adoptar decisiones a este respecto en el actual periodo de sesiones.

2.21 El Comité también tomó nota de que la labor en curso relativa a la protección marítima había aportado una nueva dimensión a la importancia del Grupo de trabajo SPI, que debería tenerse seriamente en cuenta antes de adoptar ninguna decisión sobre su futuro.

2.22 Por consiguiente, el Comité pidió a la Secretaría que preparase un exhaustivo documento de estudio sobre la labor del Grupo de trabajo SPI para su examen por parte del MEPC 48 y el MSC 76.

### **Disponibilidad de asistencia con remolcadores adecuada**

2.23 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación, tras observar que el MSC 73 (MSC 73/21, párrafo 2.29) y el MEPC 46 habían refrendado su opinión y las medidas tomadas acerca de la disponibilidad de asistencia con remolcadores adecuada, en el entendimiento de que la circular que se elaboraría sería un documento conjunto MSC/MEPC/FAL, en el que se pondrían de relieve los elementos clave de la publicación del Instituto Náutico titulada *"Tug Use in Ports, a Practical Guide"* (Guía práctica para el uso de remolcadores en los puertos), había remitido la cuestión al Grupo de trabajo SPI para que la examinara.

2.24 Tras examinar el proyecto de circular MSC/MEPC/FAL sobre la disponibilidad de asistencia con remolcadores, elaborada por el Grupo de trabajo SPI durante el FAL 29 (MSC 75/2/Add.2, anexo), varias delegaciones expresaron su preocupación por la falta del texto completo de la publicación, al cual se hace referencia en dicha circular, en español y francés. A este respecto, el Comité, reconociendo la necesidad de disponer también del anexo de la circular en español y francés, y tras tomar nota de las reservas formuladas por las delegaciones de Francia y del Japón, pidió al Grupo de trabajo SPI que volviese a examinar el contenido y la condición jurídica del proyecto de circular y le informase en su 77º periodo de sesiones. Se pidió a la Secretaría que informase oportunamente al MEPC y al Comité de Facilitación.

### **Manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales**

2.25 El Comité tomó nota de que el DSC 6, por falta de tiempo, no había podido completar la elaboración del documento y había pedido al Grupo de trabajo SPI que formulase observaciones y aportase su contribución al esquema del manual anteriormente mencionado (DSC 6/WP.5, anexo), que posteriormente pasará al MSC 75 en espera de nuevas orientaciones.

2.26 El Comité tomó nota de la opinión y las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo SPI acerca de la elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, como se indica en los párrafos 5 y 6 del documento MSC 75/2/3/Add.2, y convino en examinar la cuestión en relación con el punto 7 de su orden del día (véase el párrafo 7.18).

### **Directrices para la formación del personal marítimo portuario**

2.27 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación, observando que el MSC 73 (MSC 73/21, párrafo 2.36) había decidido que el Grupo de trabajo SPI no debería elaborar las Directrices anteriormente mencionadas, sino determinar los aspectos sobre los que es necesario impartir formación al personal marítimo portuario; fundamentar detalladamente la necesidad de llevar a cabo esa labor y especificar los órganos de la OMI o las organizaciones internacionales que podrían contribuir a la elaboración de las directrices mencionadas, y la revisión efectuada por el MSC 73 del mandato del grupo de trabajo por correspondencia, había examinado el informe de este grupo (FAL 29/12/2) y había pedido al Grupo de trabajo SPI que examinara de nuevo las instrucciones del MSC y que presentara un informe a tal respecto en el MSC 75.

2.28 El Comité, al examinar el informe del Grupo sobre esta cuestión (MSC 75/2/3/Add.2, párrafos 7 a 17), tomó nota de las opiniones y las medidas que había adoptado el Grupo sobre la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario (MSC 75/2/3, párrafos 8, 11, 15 y 17) y de su propuesta de restringir el punto a la "Elaboración de orientaciones acerca de las prescripciones mínimas de formación para el personal encargado de los servicios de amarre" con 2004 como fecha prevista de ultimación. A este respecto, el Comité pidió al Grupo que volviese a examinar la cuestión y le presentase en su 77º periodo de sesiones una relación de los argumentos que justifican la labor, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.931, enmendada).

### **Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI**

2.29 El Comité examinó el programa de trabajo propuesto para el Grupo de trabajo SPI (MSC 75/2/3, anexo 2) y, tras acordar que:

- .1 el punto 2 (Disponibilidad de asistencia con remolcadores adecuada) debía mantenerse en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI, suprimiéndose los corchetes del año "2003"; y
- .2 con respecto al punto 3 (Elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales), se deberían suprimir los corchetes del año "2003",

aprobó, por lo que respecta a los puntos relacionados con la seguridad, el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI.

### **RESULTADOS DEL 47º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

2.30 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 75/2/4) sobre los resultados del MEPC 47 y, tras acordar que esta información se tendría oportunamente en cuenta en relación con los puntos pertinentes de su orden del día, decidió que las medidas relativas a la

fecha en que surtirá efecto la introducción de medidas de protección de las zonas marinas, cuya adopción se había pedido al Comité en los párrafos 8 y 14 del documento MSC 75/2/4, se deberían examinar en relación con el punto 6 de su orden del día (Seguridad de la navegación) (véanse también los párrafos 6.8 y 6.9).

## **RESULTADOS DEL 50º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA RESULTADOS**

2.31 El Comité tomó nota de la información sobre los resultados del 50º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica facilitada en el documento MSC 75/2/5.

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

#### **GENERALIDADES**

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

- .1 los capítulos II-1, IV, V, VI y VII, y el apéndice del Anexo, del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de dicho Convenio; y
- .2 las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), enmendada), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y en la regla XI/2 del Convenio SOLAS 1974.

Más de un tercio del total de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS estuvieron presentes durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por parte del Comité de Seguridad Marítima ampliado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iii) y iv) de dicho Convenio.

3.2 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS a que participasen en el examen y la adopción de las propuestas de enmiendas del apéndice del Anexo del Protocolo. Más de un tercio del total de Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS estuvieron presentes durante el examen y la adopción de las referidas enmiendas por parte del Comité de Seguridad Marítima ampliado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iii) y iv) del Convenio SOLAS 1974 y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio.

3.3 También se invitó al Comité a que examinase y adoptase el proyecto de disposiciones técnicas sobre los medios de acceso para efectuar inspecciones, con el objetivo de establecer su obligatoriedad en el marco de la adopción del proyecto de regla II-1/12-2 revisada del Convenio SOLAS.

3.4 Las propuestas de enmiendas de los capítulos II-1, IV, V, VI y VII y del apéndice del Anexo del Convenio SOLAS, junto con las propuestas de enmiendas de la resolución A.744(18), fueron distribuidas por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS entre todos los Estados Miembros de la OMI y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante las circulares N° 2325 y 2338 con fecha del 29 de junio de 2001 y del 30 de agosto de 2001, respectivamente.

3.5 Las propuestas de enmiendas del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS fueron distribuidas por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS y el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio entre todos los Estados Miembros de la OMI y las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS mediante la circular N° 2326/Rev.1, con fecha del 11 de julio de 2001.

#### **EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL CONVENIO SOLAS 1974**

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

#### **Regla 12-2 - Acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros**

3.6 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas de la regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS (MSC 75/3, anexo) habían sido elaboradas por el Subcomité DE y aprobadas por el MSC 74, en espera de un nuevo examen, por parte del DE 45, de algunas cuestiones restantes y de la ultimación de las disposiciones técnicas conexas sobre los medios de acceso para efectuar inspecciones. El Comité tomó nota de que el DE 45 había modificado las propuestas de enmiendas de la regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS, del modo que se indica en el anexo 6 del informe del DE 45 (DE 45/27).

3.7 El Comité, reconociendo la complejidad del examen de las disposiciones técnicas, examinó una propuesta de aplazar, hasta su 76° periodo de sesiones, la adopción de las propuestas de enmiendas de la regla II-1/12-2 y de los proyectos de disposiciones técnicas (para permitir que se presenten documentos al Comité en ese periodo de sesiones, con objeto de que se vuelvan a examinar y se finalicen las cuestiones no resueltas relacionadas con las disposiciones técnicas), y el documento MSC 75/12/3 (INTERTANKO), que apoya esta propuesta, y convino en examinar de nuevo las propuestas de enmiendas de la regla II-1/12-2 y de las disposiciones técnicas conexas sobre los medios de acceso para efectuar inspecciones en su 76° periodo de sesiones, con miras a su adopción.

##### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL CAPÍTULO IV DEL CONVENIO SOLAS***

3.8 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas del capítulo IV (MSC 75/3, anexo) habían sido elaboradas por el Subcomité COMSAR y aprobadas por el MSC 74.

#### **Regla 12 - Guardias**

3.9 El Comité tomó nota de que el COMSAR 6 (MSC 75/11, párrafo 2.20) había recomendado que no se enmendase la actual regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, que trata del servicio de escucha en el canal 16 de ondas métricas, ni se cambiase la fecha originalmente establecida para el cese de la escucha en este canal en los buques regidos por el Convenio SOLAS (es decir, el 1 de febrero de 1999, que es la fecha final de implantación del SMSSM) por el 1 de febrero de 2005, tal como se decidió cuando se adoptó la resolución MSC.77(69). Tras mantener las pertinentes deliberaciones, el Comité aprobó la recomendación del COMSAR 6 y decidió no aceptar la propuesta de enmendar la regla IV/12.3.

3.10 La delegación del Reino Unido declaró que no estaba de acuerdo con la recomendación del COMSAR 6. En su opinión, la propuesta implicaría aplazar, por tiempo indefinido el cese de la escucha en el canal 16 de ondas métricas. Tal como había hecho en el COMSAR 6, reiteró sus argumentos técnicos para sustituir los alertas telefónicos en el canal 16 de ondas métricas con

carácter de urgencia por alertas por LSD. Desde el punto de vista normativo, el Reino Unido considera que un periodo de casi siete años es más que suficiente para hacer los preparativos necesarios. A su juicio, la propuesta del COMSAR 6 no solucionaba el problema, sino que simplemente aplazaba la adopción de una decisión. Independientemente del texto adoptado, el Reino Unido instó a todas las Partes interesadas a que tomen las medidas necesarias para cumplir la fecha del 1 de febrero de 2005 acordada por el Comité en 1998.

3.11 Tras tomar nota de que no se habían presentado nuevas observaciones sobre las propuestas de enmiendas del capítulo IV, el Comité refrendó su contenido, a reserva de las modificaciones de estilo que se puedan realizar.

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

3.12 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas del capítulo V (MSC 75/3, anexo) habían sido elaboradas por el Subcomité COMSAR y aprobadas por el MSC 74.

3.13 Tras tomar nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmiendas del capítulo V, el Comité refrendó su contenido, a reserva de las modificaciones de estilo que se puedan realizar.

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS DE LOS CAPÍTULOS VI Y VII DEL CONVENIO SOLAS***

3.14 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas de los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS (MSC 75/3, anexo) habían sido elaboradas por el Subcomité DSC, de conformidad con la decisión adoptada por el Comité, en su 73º periodo de sesiones, de establecer la obligatoriedad de determinadas partes del Código IMDG. En respuesta a la petición de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 que participaron en el DSC 6, el Secretario General distribuyó las referidas enmiendas para su examen por parte del Comité y con miras a su adopción en el actual periodo de sesiones.

3.15 Tras tomar nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmiendas de los capítulos VI y VII, el Comité refrendó su contenido, a reserva de las modificaciones de estilo que se puedan realizar.

#### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO***

3.16 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas del apéndice del Anexo del Convenio SOLAS 1974 (MSC 75/3, anexo) habían sido elaboradas por el Subcomité COMSAR y aprobadas por el MSC 74.

3.17 Tras tomar nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmiendas del apéndice del anexo del Convenio, el Comité refrendó su contenido, a reserva de las modificaciones de estilo que se puedan realizar.

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

3.18 El Comité recordó la decisión que adoptó en su 59º periodo de sesiones (MSC 59/33, párrafos 26.2 y 26.7), en el que había acordado que hubiera un intervalo de cuatro años entre la entrada en vigor de enmiendas sucesivas de los convenios y códigos relacionados con la seguridad obligatorios. No obstante, también había decidido que la observancia de este intervalo de cuatro años estuviera sujeta a que la Organización pudiera, en circunstancias excepcionales,

adoptar e implantar nuevas enmiendas a intervalos más breves, si, basándose en la experiencia adquirida, se estimara necesario hacerlo para rectificar un error o por otras razones imperiosas.

3.19 Por consiguiente, el Comité acordó que las enmiendas del Convenio SOLAS, el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio y las directrices obligatorias propuestas para su adopción en el actual periodo de sesiones se deberían considerar aceptadas el 1 de julio de 2003 y entrar en vigor el 1 de enero de 2004, es decir, antes de la fecha (a saber, el 1 de julio de 2006) en que se prevé que las próximas enmiendas del Convenio SOLAS entren en vigor.

#### **EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS**

##### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL APÉNDICE DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS***

3.20 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas del apéndice del Anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS (MSC 75/3/1) habían sido elaboradas por el Subcomité COMSAR y aprobadas por el MSC 74.

3.21 Tras tomar nota de que no se había presentado ninguna observación sobre las propuestas de enmiendas del apéndice del Anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, el Comité refrendó su contenido, a reserva de las modificaciones de estilo que se puedan realizar.

#### **EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS DE OTROS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS**

##### ***PROPUESTAS DE ENMIENDAS DE LA RESOLUCIÓN A.744(18)***

3.22 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas de las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), enmendada) (MSC 75/3/2, anexo) habían sido elaboradas por el Subcomité DE y aprobadas por el MSC 74.

3.23 El Comité examinó el documento MSC 75/3/3 (IACS), en el que se señala a la atención del Comité un error que ha pasado inadvertido en las propuestas de enmiendas de la resolución A.744(18) relativo a los plazos en los que deben efectuarse las mediciones de espesores, y se recomienda, por coherencia con las otras secciones de la misma resolución que permiten que las mediciones de espesores se realicen en los plazos de los reconocimientos intermedios y de renovación (por ejemplo, el párrafo 2.1.2 del anexo A de la resolución), que se suprima el párrafo 7.1.3 tanto del anexo A como del anexo B de la resolución A.744(18) y que el párrafo 7.1.4 subsiguiente pase a ser el párrafo 7.1.3. El Comité aprobó la propuesta de la IACS de suprimir el párrafo 7.1.3 de ambos anexos, A y B, de la resolución.

3.24 El Comité refrendó una propuesta de la delegación de Noruega de sustituir en el texto inglés la expresión "*substantial corrosion*" (corrosión considerable), en el párrafo 1.3.2 del anexo B de la resolución, por la expresión "*significant corrosion*" (corrosión importante) para armonizarla con la expresión del párrafo 1.3.2 del anexo A.

3.25 Tras tomar nota de que no se habían presentado nuevas observaciones sobre las propuestas de enmiendas de la resolución A.744(18), el Comité refrendó su contenido, a reserva de las modificaciones de estilo que se puedan realizar.

## **ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO DE REDACCIÓN**

3.26 Tras mantener un debate de carácter general en el Pleno, el Comité estableció un grupo especial de redacción con el mandato de preparar los textos definitivos del proyecto de enmiendas del Convenio SOLAS 1974, el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio y la resolución A.744(18), junto con los proyectos de resoluciones MSC conexas, para su examen y adopción por parte del Comité.

## **ADOPCIÓN DE ENMIENDAS DEL CONVENIO SOLAS 1974, EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS Y DE LA RESOLUCIÓN A.744(18), QUE ES DE CARÁCTER OBLIGATORIO**

### **Informe del grupo de redacción**

3.27 Tras recibir el informe del grupo de redacción (MSC 75/WP.17, Corr.1 y Corr.2), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

## ***ADOPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974, EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS Y LA RESOLUCIÓN A.744(18)***

### **Enmiendas al Convenio SOLAS 1974**

3.28 El Comité ampliado, integrado por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas de los capítulos IV, V, VI y VII del Convenio SOLAS y del apéndice del Anexo del Convenio (MSC 75/3, anexo), preparado por el Grupo de redacción (MSC 75/WP.17 y Corr.2) y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.123 (75), que figura en el anexo 2.

3.29 Al adoptar la resolución MSC.123 (75), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas de los capítulos IV, V, VI y VII del Convenio SOLAS y del apéndice del anexo del Convenio adoptadas deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2003 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan tales enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberán entrar en vigor el 1 de enero de 2004, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio.

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

3.30 El Comité ampliado, integrado por las delegaciones de 51 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas del apéndice del Anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS (MSC 75/3/1, anexo), preparado por el Grupo de redacción (MSC 75/WP.17) y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.124 (75), que figura en el anexo 3.

3.31 Al adoptar la resolución MSC.124 (75), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, que las enmiendas adoptadas del apéndice del Anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2003 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan tales enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio SOLAS 1974 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio) y deberán entrar en vigor el 1 de

enero de 2004, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del Convenio SOLAS y del artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio.

### **Enmiendas de la resolución A.744(18)**

3.32 El Comité ampliado, integrado por las delegaciones de 97 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas de la resolución A.744(18) (MSC 75/3/2, anexo), preparado por el Grupo de redacción (MSC 75/WP.17) y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.125 (75), que figura en el anexo 4.

3.33 Al adoptar la resolución MSC.125 (75), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas de la resolución A.744(18) deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2003 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan tales enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberán entrar en vigor el 1 de enero de 2004, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio.

### **INSTRUCCIONES A LA SECRETARÍA**

3.34 Al adoptar las enmiendas anteriormente mencionadas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos y certificados, realice cualesquiera correcciones de forma que consideren necesarias y señalen a la atención del Comité todos los errores u omisiones que requieran su corrección por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 o de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio. También se pidió a la Secretaría que incluyese oportunamente los números de las resoluciones.

### **OTRAS CUESTIONES**

#### **Servicio de vigilancia de hielos en el Atlántico Norte**

3.35 El Comité tomó nota de la información facilitada por Bélgica, Canadá, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Japón, Países Bajos, Noruega, Panamá, Polonia, España, Suecia, Reino Unido y Estados Unidos (MSC 75/INF.3), como Partes en el Acuerdo de 1956 relativo a la financiación del Servicio de vigilancia de hielos en el Atlántico Norte, con el objetivo de que:

- .1 el Acuerdo deje de estar en vigor en la fecha en que las Reglas para la gestión, el funcionamiento y la financiación del Servicio de vigilancia de hielos en el Atlántico Norte entren en vigor (es decir, el 1 de julio de 2002); y
- .2 sean considerados Gobiernos contribuyentes en virtud de las Reglas anteriormente mencionadas, a partir de la fecha de su entrada en vigor.

3.36 La delegación del Reino Unido destacó el hecho de que la Organización ha reconocido que el Servicio de vigilancia de hielos en el Atlántico Norte desempeña un importante papel en la mejora de la protección marítima. Agradeció al Gobierno de los Estados Unidos por haberse comprometido a correr con los gastos de los Estados cuyos buques utilizan este servicio pero no contribuyen en la actualidad a la financiación del mismo. La delegación del Reino Unido invitó

a los Estados de abanderamiento cuyos buques utilizan el servicio a que se unan a los Gobiernos patrocinadores en la contribución a sus gastos de explotación.

## **4 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO**

### **Generalidades**

4.1 El Comité recordó que, en su 74º periodo de sesiones, había establecido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño coordinado por Estados Unidos, para que trabajara en el lapso interperiodos según el mandato aprobado (que figura en el párrafo 4.18 del documento MSC 74/24) y que le había pedido que presentara un informe sobre su labor en el actual periodo de sesiones.

4.2 Tras tomar nota de la información facilitada por la Secretaría sobre la labor del MSC 74 en relación con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, junto con las explicaciones adicionales del presidente del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño del MSC 74, así como de la información sobre la labor realizada en este contexto en el NAV 47, SLF 44, STW 33, FP 46 (MSC 75/4); COMSAR 6 y DE 45 (MSC 75/4/Add.1), el Comité sometió a debate el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 75/4/1) y las observaciones y propuestas sobre el tema, presentadas por Alemania (MSC 75/4/3 y MSC 75/4/4), Noruega (MSC 75/4/2), los Países Bajos (MSC 75/INF.14), el Reino Unido (MSC 75/4/5, MSC 75/INF.17) y RINA (MSC 75/INF.36).

4.3 Durante los debates, el Comité examinó la conveniencia de que en este momento se elabore la definición de "buques de pasaje de gran tamaño" y decidió que el Grupo de trabajo debería examinar si es necesario establecer criterios prácticos al respecto que sirvan de guía a los subcomités encargados de este asunto.

4.4 El Comité también consideró cuestiones referentes a su método de trabajo sobre este punto, particularmente, si sería conveniente llevar a cabo un estudio limitado sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS) y si sería necesario determinar el nivel de riesgo que puede considerarse aceptable, y reiteró, la opinión de que el uso de los instrumentos analíticos, tales como la evaluación formal de la seguridad, el proceso de análisis del factor humano, el análisis del coste en función de los beneficios, la evaluación de riesgos, etc., debería quedar a la discreción de los órganos a los que se asignen tareas específicas sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y que a su juicio, por el momento, todo cambio importante que se introduzca en el método de trabajo del Comité resultaría perturbador para la labor de los órganos auxiliares interesados.

4.5 A pesar de lo que antecede, el Comité decidió que, en el curso de su labor, el Grupo de trabajo debería examinar de nuevo las cuestiones anteriormente mencionadas a fin de garantizar que las instrucciones que se den a los subcomités pertinentes sean claras y de formular las recomendaciones oportunas para el Comité.

4.6 El Comité examinó los documentos MSC 75/4/5 y MSC 75/INF.17 (Reino Unido) sobre el uso de señales acústicas direccionales para ayudar a la evacuación de los pasajeros, y propuso que se estudiara la elaboración de las enmiendas pertinente al Convenio SOLAS para abordar el uso de dichas señales, así como la pertinente circular MSC para difundirlas provisionalmente. Tras una deliberación general, el Comité pidió al Grupo de trabajo que examinara los documentos mencionados y lo asesorase según procediera. Tras convenir en que los documentos se remitieran también al Subcomité FP, el Comité decidió incluir un punto, con alto grado de

prioridad, en el programa de trabajo, y en el orden del día del 47º periodo de sesiones del referido Subcomité (véanse también los párrafos 4.25 y 22.19).

### **CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO**

4.7 Tras un debate general, el Comité estableció el Grupo de trabajo y le pidió que procediera de conformidad con el siguiente mandato:

- .1 finalizar los objetivos estratégicos y las metas y las cuestiones que suscitan inquietud, teniendo en cuenta los documentos MSC 75/4/1 (Estados Unidos); MSC 75/4/2 (Noruega); MSC 75/4/3 y MSC 75/4/4 (Alemania); MSC 75/INF.14 (Países Bajos) y MSC 75/INF.36 (RINA);
- .2 considerar la necesidad de contar con criterios prácticos en cuanto al término "buques de pasaje de gran tamaño" que puedan utilizar los subcomités encargados de ese tema;
- .3 examinar de nuevo el método de trabajo del Comité, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, para garantizar que las instrucciones que se imparten a los subcomités a los que se han asignado tareas relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, sean de una claridad máxima;
- .4 abordar las cuestiones relacionadas con la utilización de señales acústicas direccionales como instrumento de ayuda en la evacuación de pasajeros, teniendo en cuenta los documentos MSC 75/4/5 y MSC 75/INF.17 (Reino Unido), las observaciones formuladas en el FP 46, así como las del Pleno, e informar al Comité según proceda; y
- .5 elaborar y actualizar un proyecto de plan de trabajo indicando las tareas que deberán quedar a cargo del Comité, y las que deberán asignarse a los subcomités a fin de que aborden las cuestiones identificadas en dicho plan.

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

4.8 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 75/WP.12), el Comité lo aprobó en términos generales y tomó las medidas que se indican a continuación.

### **METAS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y CUESTIONES QUE HAN DE EXAMINARSE**

#### **Objetivos estratégicos y metas**

4.9 El Comité, tomando nota de que "objetivo" debería definir claramente los cambios exigidos para que el Comité avance hacia sus principios rectores y de que las metas deberían explicar claramente cómo pueden lograrse dichos objetivos estratégicos, aprobó los objetivos estratégicos y las metas que figuran en el anexo 1 del documento MSC 75/WP.12.

## **Aspectos que se han de examinar**

4.10 El Comité aprobó también los aspectos que se han de examinar y que figuran en el anexo 2 del documento MSC 75/WP.12 y tomó nota del punto de vista del Grupo según el cual los subcomités encargados de la labor sobre este asunto deberían utilizar la información que figura en el anexo mencionado, como orientación adicional para aclarar la intención de las metas y tareas asignadas.

## **NECESIDAD DE CRITERIOS PRÁCTICOS**

4.11 Al considerar la necesidad de establecer criterios con respecto a la expresión "buques de pasaje de gran tamaño", el Comité refrendó la opinión del Grupo de trabajo de que no sería apropiado elaborar estos criterios, dado que los parámetros en cuestión diferirían según los distintos subcomités, dependiendo de sus responsabilidades específicas.

4.12 Por tanto el Comité convino en que los subcomités deberían elaborar, si es necesario, los parámetros pertinentes para aplicarlos a toda recomendación que se proponga. Estos parámetros podrían incluir, aunque la relación no es exhaustiva, la eslora del buque, el arqueo, el número de personas, los parámetros de proyecto, etc.

## **MÉTODO DE TRABAJO**

4.13 El Comité se mostró conforme con la estructura aprobada en su 74º periodo de sesiones (por ejemplo, principios rectores, objetivos estratégicos y metas) y opinó que no era necesario proceder a su modificación. No obstante, a fin de asegurar la máxima claridad en las instrucciones que se den a los subcomités encargados de la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Comité elaboró orientaciones adicionales, tomando en consideración los resultados del NAV 46, SLF 44, STW 33, FP 46, COMSAR 6 y DE 45, tal como se señala seguidamente.

## **Resultados de la labor del FP 46**

4.14 El Comité examinó los resultados de la labor del FP 46, conjuntamente con los cometidos asignados en el plan de trabajo y tomó nota de que el Subcomité FP había establecido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y le había encomendado que examinase el resultado del MSC 75.

4.15 A este respecto, el Comité, tomando nota de que el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia anteriormente referido no se daba la suficiente importancia a la cuestión del control de multitudes ni a las medidas de protección contra incendios, entre otras cosas, decidió añadir las siguientes instrucciones adicionales al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 examinar la cuestión de la prevención de incendios, tomando en consideración los convenios, códigos y directrices pertinentes de la OMI, y presentar las recomendaciones oportunas;
- .2 examinar la cuestión de la evacuación en los puertos, tomando en consideración las prácticas más aceptadas del sector de los cruceros y presentar las recomendaciones apropiadas;

- .3 examinar la cuestión del control de multitudes, tomando en consideración los parámetros demográficos de los pasajeros y las prácticas más aceptadas del sector de los cruceros, y presentar las recomendaciones oportunas;
- .4 revisar las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a las zonas verticales principales con miras a elaborar prescripciones basadas en el rendimiento que no impidieran el uso de nuevas tecnologías y conceptos; y
- .5 examinar la utilización de señales acústicas direccionales como ayuda para la evacuación, tomando en consideración las observaciones presentadas por el FP 46, MSC 75 y los documentos MSC 75/4/5 y MSC 75/INF.17, y presentar recomendaciones al FP 47.

4.16 Para facilitar el examen de este punto prioritario por parte del Grupo de trabajo por correspondencia del FP sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el comité decidió ampliar el plazo para la presentación del informe del Grupo para el FP 47 hasta el 6 de diciembre de 2002. Por consiguiente, se invitó a los Miembros a que formularan sus observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia antes del 10 de enero de 2003, es decir, cuatro semanas antes de que dé comienzo el 47º periodo de sesiones del Subcomité FP.

#### **Resultados de la labor del DE 45**

4.17 El Comité examinó los resultados de la labor del DE 45, junto con los cometidos asignados en el plan de trabajo y tomó nota de que el Subcomité DE había establecido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño.

4.18 El Comité, tras tomar nota de que el mandato del Grupo mencionado no otorgaba suficiente importancia a la elaboración de un marco reglamentario que permita proyectos alternativos y disposiciones mejoradas para la conservación de la flotabilidad de modo que en caso de siniestro las personas puedan permanecer sin riesgos a bordo en tanto que el buque se dirige a un puerto, decidió que se añadiera la siguiente instrucción adicional en el mandato del Grupo:

- .1 elaborar un marco reglamentario mediante el que se permita la presentación de proyectos y disposiciones alternativas, similar a la regla II-2/17 del Convenio SOLAS y la circular MSC/Circ.1002, con respecto a los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS;
- .2 examinar si los criterios de proyecto de los botes salvavidas podrían modificarse, tomando en consideración los buques de pasaje que operan en zonas marítimas remotas, la distancia que puede distar entre tales buques y los servicios e instalaciones de búsqueda y salvamento (incluidos otros buques), condiciones medioambientales (tanto climáticas como dentro del bote salvavidas) y los parámetros demográficos de los pasajeros en el sentido de las penurias a las que pueden enfrentarse los pasajeros si no son rescatados en un periodo de tiempo razonable;
- .3 examinar si la exención aplicable a los viajes internacionales de corta duración, tal como se estipula en la regla III/3.22 del Convenio SOLAS, seguiría siendo de

aplicación a los buques de pasaje de gran tamaño y a sus zonas de navegación y formular las recomendaciones oportunas;

- .4 determinar los sistemas y equipos esenciales tales como el de propulsión, suministro eléctrico, maquinaria auxiliar y bombas, con miras a elaborar una definición de "equipo esencial" y examinar su fiabilidad funcional, y, determinar si es necesario duplicar el equipo o contar con medios alternativos;
- .5 examinar la cuestión de las medidas mejoradas para la conservación de la flotabilidad, tomando en consideración las prácticas más avanzadas del sector, tales como la duplicación del espacio de máquinas, y dictar las recomendaciones oportunas;
- .6 examinar si los criterios reglamentarios del Convenio SOLAS con respecto a la ocupación máxima de los botes salvavidas (esto es, 150 personas) pueden modificarse sin que se reduzca la seguridad, tomando en consideración los avances en los proyectos de tecnología de los botes salvavidas y dictar las recomendaciones apropiadas; y
- .7 examinar, con respecto a los sistemas y equipos abarcados en los capítulos II-1 y II del Convenio SOLAS, la importancia de los diversos parámetros pertinentes a los buques de pasaje de gran tamaño (esto es, áreas de operaciones, arqueo, etc.) elaborar tales parámetros con respecto a la aplicabilidad de cualquier recomendación que se proponga.

4.19 Para facilitar más el examen de esta cuestión, de alta prioridad, por parte del Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité DE sobre los buques de pasaje de gran tamaño, el Comité decidió ampliar el plazo previsto para la presentación del informe del Grupo en el DE 46 hasta el 3 de enero de 2003. Por consiguiente, se invitó a los Miembros a que presentaran sus observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia para el 7 de febrero de 2003, es decir, 4 semanas antes del comienzo del 46 periodo de sesiones del Subcomité DE.

### **Resultados del COMSAR 6**

4.20 Al examinar los resultados del COMSAR 6 junto con las tareas asignadas en el plan de trabajo, el Comité, tomando nota de que el Subcomité COMSAR había establecido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y que le había asignado varias tareas del plan de trabajo actualizado sobre la idoneidad de los servicios SAR y la evaluación del equipo de comunicaciones y las prácticas que afectan a los servicios SAR, acordó que se añadieran las siguientes instrucciones adicionales al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 identificar y evaluar la adecuación de los servicios SAR para rescatar a un gran número de personas de un buque de pasaje de gran tamaño y en especial, examinar: la posibilidad y capacidad de los buques para hacerse cargo de un gran número de personas procedente de buques de pasaje de gran tamaño; la capacidad de los medios SAR, distintos de los buques comerciales, para ocuparse de un gran número de personas procedentes de los buques de pasaje de gran tamaño (dimensiones de los medios de rescate, índices de traslado, etc.); y la disponibilidad de servicios SAR por zona geográfica, ocupándose especialmente

del cálculo cronológico para contar con servicios SAR en el lugar, con o sin ayuda de los buques comerciales; e

- .2 identificar y evaluar el equipo de comunicaciones y las prácticas que afectan las operaciones SAR, abordando específicamente las siguientes cuestiones: planificación para contingencias; capacidad de comunicación y de localización entre las embarcaciones de supervivencia y los servicios SAR; notificación de los buques en las regiones donde se requiere un dispositivo de alerta de socorro; y compatibilidad entre los recursos SAR (es decir, aeronaves, buques, embarcaciones de supervivencia, etc.).

4.21 Para facilitar el examen de este punto de alta prioridad por parte del Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité COMSAR sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Comité acordó ampliar el plazo para la presentación del informe del Grupo en el COMSAR 7 hasta el 8 de noviembre de 2002. Por consiguiente, se invitó a los Miembros a que formularan sus observaciones sobre este informe el 13 de diciembre de 2002, a más tardar, es decir, cuatro semanas antes de la apertura del 7º periodo de sesiones del Subcomité.

### **Orientación adicional para los Subcomités**

4.22 Tras tomar nota del examen realizado por el Grupo acerca del resultado de la labor de los Subcomités, el Comité acordó remitir la orientación adicional que figura en el anexo 3 del documento MSC 75/WP.12 a los subcomités COMSAR, DE, FP, NAV, SLF y STW, a título informativo.

### **PLAN DE TRABAJO ACTUALIZADO**

4.23 Con respecto a la labor que debía llevarse a cabo, el Comité aprobó el plan de trabajo actualizado, que figura en el anexo 4, y lo remitió a los Subcomités COMSAR, DE, FP, NAV, SLF y STW, para que adoptaran las medidas que consideraran oportunas.

4.24 El Comité encargó a la Secretaría que remitiera el documento MSC 75/WP.12 a los subcomités pertinentes a título informativo y pidió a los subcomités que lo mantuvieran informado acerca sus avances en las cuestiones asignadas.

### **USO DE SEÑALES ACÚSTICAS DIRECCIONALES PARA LA EVACUACIÓN**

4.25 El Comité observó con interés que la delegación del Reino Unido había ofrecido una explicación pormenorizada de la utilización de señales acústicas direccionales como medio equivalente del alumbrado a baja altura, según se explica en los documentos MSC 75/4/5 y MSC 75/INF.17, y decidió comunicar al FP 47 la opinión del Grupo, que se recoge en los párrafos 43 y 44 del documento MSC 75/WP.12. En el contexto del examen del documento MSC 75/4/5 por parte del subcomité FP (véanse los párrafos 4.6 y 22.19), el Comité acordó también encargar al FP 47 que examinase las medidas que se piden en dicho documento.

### **Otros asuntos**

#### **Foro sobre la seguridad de los buques de crucero**

4.26 El Comité tomó nota con satisfacción de que el observador del CILC había presentado un informe oficioso sobre las mejores prácticas del sector y de que una copia de los folletos

repartidos durante la presentación oficiosa pueden obtenerse en el sitio del CILC en la Red ([www.iccl.org](http://www.iccl.org)).

### **Incendio a bordo del *Princess of Scandinavia***

4.27 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información presentada por la delegación de Dinamarca acerca del grave incendio registrado a bordo del buque de pasaje de transbordo rodado **Princess of Scandinavia**, mientras efectuaba un viaje entre el Reino Unido y Noruega. Se informó al Comité de que a bordo se encontraban 884 personas y que el incendio se había iniciado en un espacio adyacente a la cámara de máquinas principal, y se había propagado a la chimenea del buque, donde se declaró un segundo incendio. Se desconocía la causa del incendio pero se estaba llevando a cabo una investigación.

4.28 El Comité también tomó nota con interés de que una de las razones principales del exitoso resultado de los esfuerzos de la lucha contra el incendio, por los que se había felicitado al centro de Guardacostas de Aberdeen (Reino Unido), era que el buque estaba equipado con un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua de aplicación local, de un tipo semejante al que tendrá carácter obligatorio a partir del 1 de octubre de 2005 para los buques existentes en el marco del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS. La otra razón importante había sido el modo profesional en que la tripulación había hecho frente al incendio, con determinación y tenacidad, lo cual demostraba que los planes para contingencias de a bordo estaban dando resultado.

4.29 El Comité tomó nota de la opinión manifestada por varias delegaciones, en el contexto de cualquier propuesta de definición de "buque de pasaje de gran tamaño", de que, habida cuenta del posible esfuerzo de búsqueda y salvamento necesario, ya que había 884 personas a bordo, incluso el **Princess of Scandinavia** podía ser considerado buque de pasaje "de gran tamaño".

## **5 SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS**

### **GENERALIDADES**

5.1 El Comité recordó que, al examinar este punto del orden del día en su 74º periodo de sesiones, había abordado las cuestiones planteadas en los informes sobre el granelero **Derbyshire** junto con estudios de EFS sobre la seguridad de los graneleros y había acordado, en principio que en el actual periodo de sesiones debería establecerse un grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros para que continuara la labor a ese respecto.

5.2 Tras una introducción general sobre el trabajo realizado en su 74º periodo de sesiones, en el SLF 44 (MSC 75/5), en el COMSAR 6 en el DE 45 (MSC 75/5/Add.1) acerca de la seguridad de los graneleros, el Comité recordó las medidas tomadas en su último periodo de sesiones sobre las cuestiones precedentes y tomó nota del resultado del examen de las mismas efectuado por el DE 45, particularmente en lo que se refiere a los sistemas obligatorios de vigilancia del nivel de agua y los medios de bombeo independientes. Bajo los puntos 8 y 11 del orden del día se informa del resultado del examen de estos asuntos por parte del SLF 44 y el COMSAR 6.

### **CUESTIONES PLANTEADAS EN LOS INFORMES SOBRE EL GRANELERO "DERBYSHIRE"**

5.3 Si bien el resultado del examen del DE 45 acerca de este punto debería haberse presentado al MSC 76, puesto que en el MSC 74 el tema no se seleccionó como cuestión urgente para que la examinara el Comité en su actual periodo de sesiones, a fin de acelerar el proceso y

teniendo en cuenta que en su 76º periodo de sesiones el Comité deberá hacer frente a un volumen de trabajo considerable en cuanto a la seguridad de los graneleros, se acordó abordar la cuestión de los sistemas de vigilancia del nivel de agua obligatorios y los medios de bombeo independientes en el actual periodo de sesiones.

5.4 Posteriormente, el Comité examinó la propuesta de un nuevo proyecto de reglas XII/12 sobre "Alarma de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos" y XII/13 sobre "Disponibilidad de los sistemas de bombeo", elaborados por el DE 45 (MSC 75/5/Add.1, anexo), con objeto de decidir si tales alarmas y sistemas deberían instalarse en los graneleros y, en caso afirmativo, si las nuevas reglas propuestas son adecuadas.

5.5 Tras decidir que, en principio, aceptaba las nuevas reglas propuestas, el Comité acordó remitir el proyecto de prescripciones al Grupo de trabajo para que lo examinara con mayor detenimiento (véanse los párrafos 5.14 a 5.18).

5.6 Bajo el mismo punto del orden del día, el Comité examinó un documento presentado por el Reino Unido (MSC 75/5/3), dando cuenta de los resultados hasta la fecha de las pruebas con maquetas llevadas a cabo tras la reapertura oficial de la investigación de la pérdida de la **M.V. Derbyshire**, y tomó nota de la información facilitada por la IACS (MSC 75/INF.18) sobre el estado, el avance y la finalización prevista de su revisión de la prescripción unificada S21, asunto originalmente presentado en relación con el punto 8 del orden del día. Ambos documentos se remitieron al Grupo de trabajo para que los examinara detenidamente.

5.7 En el contexto de la revisión del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, la delegación del Reino Unido comunicó que continuaría contribuyendo al SLF 45 y, teniendo presente que está previsto que la IACS ultime su labor de revisión de la prescripción unificada RS21, invitó al Comité a que pidiera a los Miembros que en sus delegaciones para el MSC 76 incluyeran expertos en cuestiones relacionadas con las líneas de carga a fin de lograr que el texto revisado del Protocolo se finalice y pueda aprobarse en dicho periodo de sesiones.

#### **ESTUDIOS DE EFS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS**

5.8 Al considerar este tema, el Comité examinó los documentos presentados por:

- .1 el Reino Unido (MSC 75/5/1), en el que se examinan los adelantos del Estudio de colaboración internacional sobre la EFS y la seguridad de los graneleros;
- .2 el Japón (MSC 75/5/2 y MSC 75/INF.6), en el que se presentan las recomendaciones finales para la toma de decisiones extraídas del estudio de EFS sobre la seguridad de los graneleros realizado por el Japón. En el transcurso del periodo de sesiones, la delegación del Japón ofreció una exposición acerca su estudio de la seguridad de los graneleros, y facilitó datos y explicaciones adicionales, además de los documentos que había presentado en este contexto;
- .3 Francia (MSC 75/5/5 y MSC 75/INF.22), que contiene la elaboración y el análisis de los árboles de comparación de riesgos cuando se produce una pérdida de la integridad del casco en un granelero (Grupo de trabajo 11 del Estudio de colaboración internacional sobre la Evaluación formal de la seguridad de los graneleros);

- .4 la CIOSL (MSC 75/5/4), en el que se aborda la necesidad de la implantación urgente de las recomendaciones anteriormente formuladas para mejorar la seguridad de los graneleros, en particular la instalación de una alarma temprana para detectar y avisar de inundaciones en los espacios de proa, así como la instalación de medios de evacuación rápidos, eficaces y seguros; y
- .5 la IACS (MSC 75/INF.23), poniendo en conocimiento del Comité las medidas tomadas por la Asociación para mejorar el régimen de seguridad de los graneleros.

5.9 Al presentar el documento MSC 75/5/1, la delegación del Reino Unido, que había informado al Comité de que el resultado de la reunión del Estudio de colaboración internacional sobre la evaluación formal de la seguridad de los graneleros, que tendrá lugar durante los días 18 y 19 de mayo de 2002, se presentaría verbalmente al Grupo de trabajo, solicitó al Comité que pidiera al Grupo que tuviese en cuenta en sus deliberaciones esa información, según proceda.

5.10 Como en el caso del tema anterior, el Comité acordó remitir los documentos mencionados al Grupo de trabajo para que los examinara con mayor detalle.

#### **ESTADÍSTICAS SOBRE SINIESTROS DE GRANELEROS**

5.11 El Comité tomó nota con agradecimiento de una ponencia presentada por INTERCARGO (MSC 75/INF.9), a la que adjunta su informe anual sobre siniestros de graneleros correspondiente al pasado año y a los 10 años anteriores (1992 a 2001). Tras tomar nota de los principales puntos del informe, el Comité, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el Secretario General en su discurso de apertura, tomó nota de que el informe reconoce que si bien "se ha realizado un considerable trabajo para mejorar la seguridad de los graneleros en años recientes, aún queda mucho por conseguir tanto por parte de la OMI como de la IACS" y de que la labor aún no se había finalizado y sería preciso continuarla para poner fin a los accidentes de los graneleros y a la pérdida de la gente de mar que trabaja en ellos.

#### **REESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS**

5.12 Como había decidido en su 74º periodo de sesiones, el Comité reestableció el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros con el siguiente mandato:

#### **En lo que se refiere a las cuestiones planteadas en los informes relativos al granelero "Derbyshire":**

- .1 examinar la propuesta de nuevas reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS elaboradas por el Subcomité DE (MSC 75/5/Add.1, anexo), teniendo en cuenta la información facilitada en el documento MSC 75/INF.18 y las observaciones al respecto que se formulen en el Pleno, a fin de preparar un proyecto de texto para que el Comité lo examine con objeto de aprobarlo en el actual periodo de sesiones o, de ser necesario, para que lo revise nuevamente el SLF 45 antes de su examen y adopción definitiva en el MSC 76; y
- .2 examinar detenidamente el documento MSC 75/5/3, en particular la conveniencia de refrendar la propuesta de que se actualicen los criterios sobre las cargas medioambientales en relación con el proyecto de las tapas de escotilla que figura en el Convenio de Líneas de Carga, 1966, a fin de remitir la cuestión al Subcomité SLF para que la examine de nuevo;

**En lo que se refiere a los estudios de EFS sobre la seguridad de los graneleros:**

- .3 examinar los documentos MSC 75/5/1, MSC 75/5/2, MSC 75/5/4, MSC 75/5/5, MSC 75/INF.6, MSC 75/INF.22 y MSC 75/INF.23 con el objetivo, en particular, de comenzar un debate sobre:
  - 3.1 las cuestiones preliminares planteadas en el documento MSC 75/5/1, y el informe verbal que se espera que presente, después de su reunión, la Junta Directiva Internacional, con las conclusiones preliminares del Estudio de colaboración internacional sobre la evaluación formal de la seguridad de los graneleros en espera de la preparación del informe definitivo que se presentará al MSC 76;
  - 3.2 las recomendaciones finales para la toma de decisiones que figuran en el documento MSC 75/5/2; y
  - 3.3 las propuestas recogidas en los documentos MSC 75/5/4 y MSC 75/5/5, teniendo en cuenta la referente a la instalación de alarmas tempranas y de sistemas de vigilancia del nivel del agua en los graneleros (véase también el subpárrafo .1 *supra*).

5.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 75/WP.19) el Comité lo aprobó en términos generales y tomó las medidas que se indican a continuación.

**CUESTIONES RESULTANTES DE LOS INFORMES PERTINENTES AL GRANELERO DERBYSHIRE**

**Propuesta de nuevas reglas XII/12 y 13 del Convenio SOLAS**

5.14 El Comité examinó en primer lugar el proyecto de texto de las nuevas reglas XII/12 sobre Alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos y XII/13 sobre Disponibilidad de los sistemas de bombeo propuesto por el Grupo de trabajo en el anexo 1 de su informe (MSC 75/WP.19).

5.15 El Comité tomó nota de que algunas delegaciones en el Grupo de trabajo no consideraron que hubiera una necesidad suficientemente imperiosa para aplicar las disposiciones del anteproyecto de regla XII/12.1.1 a los graneleros de construcción de doble forro en el costado, puesto que los resultados de los actuales estudios EFS y los realizados antes de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS han puesto de manifiesto que los graneleros de doble casco son más seguros que los de casco sencillo, y por lo tanto, no tienen que someterse a la medida adicional de seguridad aplicable a estos últimos.

5.16 Tras deliberar sobre los aspectos de la aplicación de las nuevas reglas propuestas y habiendo tenido en cuenta los resultados de diversos estudios EFS, el Comité acordó que las nuevas reglas deberían aplicarse a todos los graneleros según se definen en la regla IX/1.6 de arqueo bruto igual o superior a 500, tanto nuevos como existentes, de construcción de doble o sencillo forro en el costado, según el plan incluido en cada uno de los proyectos de reglas. Con respecto a las fechas de aplicación que se propone en el proyecto de reglas XII/12.3 la delegación del Reino Unido, apoyada por la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra, reafirmó su opinión de que las alarmas indicadoras de la entrada de agua deberían instalarse en el plazo más breve posible para dar un aviso temprano de que es necesario evacuar el buque.

5.17 La delegación del Japón manifestó su profunda inquietud, indicando que los detectores del nivel del agua para las bodegas deberían examinarse más minuciosamente, ya que es posible que cantidades significativas de agua de lluvia contenidas en la carga a granel puedan activar falsos alertas. También informó de que el Japón está investigando la cantidad de agua de lastre que se mide en los buques en servicio y que remitiría un documento al MSC 76 para que el Comité lo examine. Asimismo, se manifestó la opinión de que la eficacia de este sistema como opción de control del riesgo (OCR) dependía considerablemente en cuál de las OCR se han de combinar con él; por ejemplo, mejoras para mantener la estanquidad de la estructura del costado, el refuerzo de las tapas de escotillas de carga y otros OCR que pueden reducir la posibilidad de entrada de agua en las bodegas de carga y, por lo tanto, aprobó provisionalmente el anteproyecto de reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS, a condición de que los aspectos técnicos del anteproyecto se examinen más detenidamente en el MSC 76.

5.18 Para concluir, el Comité aprobó el texto del proyecto de reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS que se indica en el anexo 5 para que se adopte en el MSC 76, habida cuenta de que la fecha de aplicación de estas reglas tiene que examinarse en el MSC 76 cuando se adopten las nuevas reglas, y pidió al Secretario General que distribuyera los proyectos de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

#### **CRITERIOS SOBRE LAS CARGAS MEDIOAMBIENTALES PARA EL PROYECTO DE LAS TAPAS DE ESCOTILLA**

5.19 Tras examinar el documento MSC 75/5/3 (Reino Unido) en el que se informa de los resultados hasta la fecha sobre las pruebas con modelos que se inició al término de la investigación oficial sobre la pérdida de la **MV Derbyshire**, que se ha reabierto, el Comité refrendó la propuesta de actualizar los Criterios sobre las cargas medioambientales para el proyecto de las tapas de escotilla en la revisión actual del Protección de 1988 relativo a Convenio de Líneas de Carga, según las recomendaciones del documento indicado y remitió la cuestión al SLF 45 para que adoptara las medidas pertinentes, teniendo en cuenta en particular las conclusiones del informe en relación con las cargas horizontales.

5.20 En este contexto, el observador de la IACS, refiriéndose a la labor de la esta asociación sobre la actualización la prescripción unificada (UR) S21 (MSC 75/INF.23), que sigue en curso, informó al Comité de que los resultados definitivos del ejercicio de revisión no estarían listos hasta septiembre de 2002, pero que le facilitarían al SLF 45 los datos preliminares de los que se dispusiera en ese momento.

5.21 La delegación del Japón subrayó varias discrepancias en relación con la probabilidad de los fallos en las tapas de escotilla entre las conclusiones que se indican en el documento MSC 75/5/3 y sus propias investigaciones, y recomendó que los resultados conexos de los estudios en el ámbito de la EFS deberían tenerse en cuenta antes de proceder a una decisión sobre esta cuestión. Asimismo, dicha delegación consideró que los criterios elaborados con graneleros en mente podrían no ser aplicables a tipos de buques más estrechos, como es el caso de los buques portacontenedores.

#### **ESTUDIOS DE EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS) DE LOS GRANELEROS**

##### **Deliberaciones generales**

5.20 El Comité examinó los documentos remitidos al actual periodo de sesiones en relación con los estudios de la EFS sobre seguridad de los graneleros, junto con los informes de

estudios de la EFS ya finalizados que se remitieron al MSC 74 (MSC 74/5/4 y MSC 74/5/5), además de un informe verbal y folletos sobre los resultados de la reunión del Comité coordinador internacional de proyectos, que se celebró el 18 de mayo de 2002, para presentar los resultados de una evaluación de la rentabilidad obtenidos en el marco del estudio internacional de colaboración sobre la EFS.

5.23 Al ocuparse de esta tarea, el Comité tuvo en cuenta lo siguiente:

- .1 algunas de las recomendaciones que se están revisando, en particular los resultados del estudio internacional de colaboración sobre la EFS, son todavía provisionales, a la espera de que se remita un informe definitivo al MSC 76;
- .2 si bien algunas de las medidas recomendadas se podrían aplicar de manera independiente, también deberían estudiarse las consecuencias de aplicar algunas de ellas en conjunción con otras medidas, o como alternativa;
- .3 la implantación de la resolución A.744(18) enmendada, y del capítulo XII del Convenio SOLAS se habían tenido en cuenta en algunas de las medidas recomendadas para el control del riesgo; y
- .4 si bien algunas de las recomendaciones resultantes del estudio de la IACS no se habían documentado en sus estudios EFS, el observador de la IACS comunicó que se remitiría al MSC 76 un informe definitivo para que lo examinara.

5.24 El Comité acordó extraer de todos los estudios las recomendaciones para la toma de decisiones que considere justificado seguir examinando e incluir en este proceso de selección los resultados antes mencionados de la evaluación de la rentabilidad, que procede del estudio internacional de colaboración sobre la EFS. El ejercicio de identificación se vio complicado por la falta de una base común para establecer comparaciones. Así pues, si bien en algunos estudios se usan los costes netos derivados de evitar un accidente mortal (CNEA) como criterio de selección, otros usaron los costes brutos de evitar un accidente mortal (CBEA), indicando que los interesados deberían eliminarse de la ecuación (en algunos casos, el interesado no puede disfrutar de las ventajas de una medida específica de control del riesgo pero además tiene que cargar con los costes de implantar tal medida).

5.25 El Comité acordó combinar ambos criterios, asignando un criterio positivo (+) a los valores CNEA y CBEA, según corresponda, por debajo de tres millones de dólares de los Estados Unidos, y un criterio negativo(-) por encima de esa cifra, con determinadas indicaciones para tratar los casos intermedios. En la selección también se establece una diferencia entre los buques nuevos y existentes, y con arreglo a los tres tamaños principales de buques que se examinaron en los estudios (de tamaño pequeño, Panamax y Capesize).

5.26 El Comité tomó nota de los resultados del ejercicio de identificación que se exponen en los cuadros del anexo 2 del informe del Grupo (MSC 75/WP.19). El cuadro 1 incluye las recomendaciones preliminares seleccionadas para la toma de decisiones en relación con los buques nuevos (es decir, los buques que han de construirse en la fecha de entrada en vigor de las prescripciones, o posteriormente, que se desarrollarán partiendo de las recomendaciones en cuestión) y el cuadro 2 que incluye los resultados relativos a los buques existentes. Ambos cuadros se ajustan en un grado determinado a los criterios mencionados en el párrafo 5.25 anterior, e incluyen una referencia a las abreviaturas utilizadas en cada caso para cada explicación

## **Lista preliminar de recomendaciones para la toma de decisiones**

5.27 El Comité aprobó la lista de recomendaciones preliminares para la toma de decisiones que se enumeran más adelante, que corresponden a los encabezamientos de los cuadros 1 y 2 anteriormente mencionados, sin que aparezcan en ningún orden preestablecido. Las recomendaciones deberían examinarse con mayor detenimiento en el MSC 76 partiendo de la información que figura en los cuadros antes mencionados y en los informes sobre los estudios EFS a los que se hace referencia, junto con otros resultados que se presenten y las observaciones pertinentes que puedan remitir los Miembros y las organizaciones internacionales a ese periodo de sesiones del Comité.

### ***Envolvente del casco***

- .1 Construcción de doble casco (B5): construcción de secciones laterales de doble forro.
- .2 Revestimiento mejorado (B7): Controles y/o normas de funcionamiento para los revestimientos de protección en relación con la compatibilidad con las cargas.
- .3 Normas de reparación de acero (B10): Más estrechos controles de los grados de acero y varillas de soldadura utilizadas en las reparaciones de servicio. Propuesta de establecimiento de un código de colores reconocido internacionalmente para los revestimientos de imprimación para el acero.
- .4 Margen adicional contra la corrosión en las cuadernas de bodega (Japón RCO16): Los márgenes contra la corrosión en las cuadernas de bodega serán suficientes para compensar una posible pérdida de las soldaduras en ángulo recto y el grosor de la plancha del ala/bulárcama durante la vida útil del buque teniendo en cuenta los distintos tipos de corrosión en el archivo de siniestros que se tengan en cuenta.
- .5 Castillo de proa (IACS): Superestructura en el extremo de proa.
- .6 Amurada /rompeolas (A8): Estructuras proyectadas para reducir el impacto de los cáncamos de mar y apartarlos de escotillas y equipo de la cubierta de castillo que sean vulnerables.
- .7 Capacidad del sistema de lastre (C11): Nuevo proyecto de los sistemas de lastre para incorporar la capacidad de bombeo necesaria para que los esfuerzos del casco del buque se mantengan dentro de lo permisible, teniendo en cuenta los posibles regímenes de carga en las terminales.
- .8 Protección de los accesorios de la cubierta del castillo (A46): Ubicar respiradores y accesorios de la cubierta del castillo cerca de las amuradas para protegerlos contra olas montañas, prolongándolas cuando sea necesario.
- .9 Cuadernas de bodegas equivalentes a la prescripción unificada UR S12 (IACS): Las cuadernas de bodegas de los graneleros existentes que no cumplan la UR S12 deberán reforzarse para que tengan una resistencia equivalente a la UR S12.

- .10 Revestimiento del lado interno del forro (Japón -RCO51): Control del avance de la corrosión de las cuadernas de bodegas, con mantenimiento regular y nuevas capas de pintura cuando se deteriore y llegue a estar en estado defectuoso.
- .11 Control de la corrosión de las cuadernas de bodega (Japón-RCO52): Las cuadernas de bodega deberían sustituirse antes de lo habitual, y se aplicarán márgenes de disminución reducidos en el caso de las cuadernas existentes.

### ***Dispositivos de cierre***

- .12 Tapa de escotilla equivalente a UR S21 (IACS): Sustitución o refuerzo de las tapas de escotilla a proa de 0,25L de los graneleros existentes que equivalga a la UR S21.
- .13 Accesorios de la cubierta del castillo (IACS): El refuerzo de los conductos con espárrago para los conductos de aireación y ventilación será suficiente para resistir las fuerzas horizontales de los cáncamos de mar. Los dispositivos de cierre y la resistencia de las escotillas pequeñas serán suficientes para resistir los cáncamos de mar verticales y horizontales de las normas que está elaborando la IACS.
- .14 Nuevo proyecto/refuerzo de la tapa de escotilla (A3): Nuevo proyecto de las tapas de escotillas y mecanismos de sujeción para resistir las cargas verticales y horizontales.
- .15 Indicación de la tapa de escotilla/indicación de acceso cerrado (A20): Sistema de indicación positiva que permita controlar la situación de las tapas de escotilla y/o accesos desde un espacio con dotación permanente.

### ***Evacuación***

- .16 Alarma para indicar la entrada de agua (A50): Provisión de un sistema de pronta alarma que detecte la entrada de agua en las bodegas de carga y espacios secos a proa, con alarmas visuales y sonoras en espacios con dotación permanente.
- .17 Trajes de inmersión (NORUEGA/CIOSL): Trajes individuales de inmersión para todo el personal a bordo del buque.
- .18 Bote salvavidas de caída libre (con modalidad de caída libre) (E1) (NORUEGA/CIOSL): Una embarcación de supervivencia con dispositivo de caída libre que permita la rápida evacuación de la tripulación del buque.

### ***Aspectos operacionales***

- .19 Mejora de la interfaz con la terminal (A16/C8/C10): Mejora de las comunicaciones buque/terra, formación de los estibadores y operadores de terminales y mejor control de los dispositivos de carga.
- .20 Programas mejorados de reconocimientos para determinar los riesgos (A25): Enfocar las inspecciones hacia los aspectos de alto riesgo establecido.

- .21 Formación de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (A24): Provisión de formación especializada para los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en el proyecto y operaciones de graneleros, prestando especial atención a las áreas vulnerables.
- .22 Derrota recomendada por los servicios meteorológicos (A26): Prescripciones mínimas normalizadas para las derrotas recomendadas por los servicios meteorológicos que cumplan las prescripciones de la planificación de la travesía del Convenio SOLAS y las zonas del Convenio de Líneas de Carga.
- .23 Mejor información sobre carga/estabilidad (C13): Provisión de información detallada, exhaustiva y de fácil comprensión que abarque la estabilidad y las características de los esfuerzos del casco del buque.
- .24 Código de Cargas a Granel (B8): Hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel e incorporar un Refrendo para graneleros en la titulación de los oficiales.

### ***Otras recomendaciones***

- .25 Pronta implantación del capítulo XII del Convenio SOLAS, en un plazo de 10 años en lugar de 15 años para los buques existentes (IACS).

5.28 El Comité decidió reestablecer el Grupo de trabajo en el MSC 76 a fin de que continuara deliberando sobre esta cuestión con objeto de elaborar una lista definitiva de recomendaciones para la toma de decisiones, basándose en la documentación que se menciona en el párrafo 5.27.

## **6 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

### **INFORME DEL 47º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ NAV**

6.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del 47º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (NAV 47/13 y MSC 75/6) y tomó las medidas que se indican a continuación.

### **ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y CUESTIONES CONEXAS**

#### **Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico**

6.2 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó nuevos dispositivos de separación del tráfico, incluidas las medidas conexas de organización del tráfico "Frente a la costa mediterránea de Egipto", que figuran en el anexo 6, para que se distribuyan mediante una circular COLREG.2/Circ.51.

#### **Enmiendas a los dispositivos de separación del tráfico existentes**

6.3 El Comité examinó una ponencia presentada por Francia (MSC 75/6/4) en la que se propone una enmienda al párrafo 2 h) de la descripción del dispositivo de separación del tráfico enmendado "A la altura de Ouessant" para servir al tráfico de cabotaje de buques que navegan entre los puertos situado entre el Cabo de Finisterre y el Cabo de la Hogue y los buques de pasaje con travesías regulares entre los puertos situados al oeste del Canal de la Mancha y los puertos de la costa norte de España que también utilizan el dispositivo de separación del tráfico de Ouessant.

En este nuevo dispositivo, los buques anteriormente especificados deberán confluir con el tráfico en la zona de separación, especialmente cuando naveguen de sur a norte y tendrán que cruzar la línea del tráfico en el norte.

6.4 El Comité, tomando nota de que la propuesta francesa no entrañaría cambios importantes en las enmiendas sobre organización del tráfico propuestas (únicamente una enmienda al texto orientativo), la refrendó.

6.5 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó enmiendas a:

- .1 el dispositivo de separación del tráfico existente "al Sur de Gedser" incluidas las medidas de organización del tráfico conexas;
- .2 los dispositivos de separación del tráfico existentes "A la altura de Ouessant", incluidas las medidas de organización del tráfico conexas, según la enmienda propuesta por Francia que figura en el documento MSC 75/6/4;
- .3 los dispositivos de separación del tráfico existentes, incluidas las medidas conexas de organización del tráfico marítimo en "Los accesos a Los Ángeles - Long Beach";
- .4 los dispositivos de separación del tráfico existentes incluidas las medidas conexas de organización del tráfico marítimo en "El estrecho de Juan de Fuca y sus accesos", en "Puget Sound y sus accesos" y en el estrecho de Haro, Boundary Pass y estrecho de Georgia"; y
- .5 el sistema de organización del tráfico marítimo existente en la parte oriental del Golfo de Finlandia,

que figuran en el anexo 6, para que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.51.

6.6 La delegación de Suecia informó al Comité de que, si bien apoyaba las medidas de organización del tráfico "al Sur de Gedser" y en el "Golfo de Finlandia", su país estaba realizando en el sur del Báltico un levantamiento hidrográfico y explicó que una de las razones de las medidas de organización del tráfico introducidas era la reciente exportación de petróleo procedente de la Federación de Rusia. Los petroleros cargados con un calado de 15 m pasarían por la zona económica sueca, cuando la derrota normal del dispositivo de separación del tráfico "al sur de Gotland" no permite tal calado. Suecia ya había informado de esas circunstancias a las autoridades de la Federación de Rusia y les había propuesto una derrota alternativa, seis millas marinas al sur de Hoburgs Bank, entre Mid sea Banks al sur del mar Báltico, con respecto a la cual se había efectuado un primer levantamiento, junto con otro más detallado conforme a la norma S-44 de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) que terminaría a finales de 2002. Suecia informará al Subcomité NAV de la finalización del levantamiento, incluidas las situaciones exactas de la derrota prevista.

#### **Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico**

6.7 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico que se indican a continuación:

- .1 tres nuevas zonas en las que está estrictamente prohibido fondear, en la reserva ecológica de Tortugas y en el banco de Tortugas en los cayos de Florida;
- .2 una zona a evitar enmendada en la parte más septentrional a la altura de la costa de Florida;
- .3 una zona a evitar alrededor de la isla de Malpelo;
- .4 una zona a evitar enmendada a la altura de la costa de Washington;
- .5 una derrota de dos direcciones en el estrecho de Juan de Fuca;
- .6 una zona de precaución alrededor de la instalación flotante de producción, almacenamiento y descarga de hidrocarburos (IFPAD) de Terranova; y
- .7 un texto enmendado con respecto a las dos zonas existentes a evitar en la región de las islas Shetland,

según figuran en el anexo 7, para que se distribuyan mediante la circular SN/Circ. 220.

6.8 El Comité también tomó nota de que el MEPC 47 había aprobado zonas marinas alrededor de:

- .1 las tres zonas en las que está estrictamente prohibido fondear en la reserva ecológica de Tortugas y en el banco de Tortugas en los cayos de Florida;
- .2 la zona a evitar enmendada en la parte más septentrional a la altura de la costa de Florida; y
- .3 la zona a evitar alrededor de la Isla de Malpelo.

y las había designado de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).

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

6.9 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico, las enmiendas adoptadas con respecto a los dispositivos de separación del tráfico existentes que se mencionan en los párrafos 6.2 a 6.5, respectivamente (y en el anexo 6); y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico que figuran en el párrafo 6.6 (y en el anexo 7), deberían implantarse a las 00 00 horas UTC el 1 de diciembre de 2002; y tomó nota de que la Federación de Rusia había implantado, el 1 de noviembre de 2001, como medida provisional, el sistema de organización del tráfico marítimo enmendado en la parte este del Golfo de Finlandia; que Dinamarca y Alemania habían implantado, el 6 de enero de 2002, el dispositivo de separación del tráfico enmendado "al sur de Gedser" (véase la circular SN/Circ.218 de 18 de julio de 2001); así como de que Francia implantaría a las 00 00 horas UTC el 1 de mayo de 2003, el dispositivo de separación del tráfico enmendado "a la altura de Ouessant".

### **Sistema de notificación obligatoria para buques**

6.10 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó mediante la resolución MSC.126 (75), el sistema de notificación obligatoria para buques "en aguas de Groenlandia", que figura en el anexo 8, para que se distribuya mediante la circular SN/Circ.221.

6.11 De conformidad con la resolución A.858(20), el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.127 (75), las enmiendas al sistema de notificación obligatoria para buques existente "a la altura de Ouessant" que figura en el anexo 9, para que se distribuya mediante la circular SN/Circ.221.

6.12 El Comité decidió que el anteriormente mencionado sistema de notificación obligatoria para buques "en aguas de Groenlandia" debería implantarse a las 00 00 horas UTC el 1 de diciembre de 2002 y tomó nota de que Francia implantaría a las 00 00 horas UTC el 1 de mayo de 2003, el sistema de notificación obligatoria para buques enmendado "a la altura de Ouessant"

### **PRESENTACIÓN VISUAL DE LA INFORMACIÓN SOBRE LOS BLANCOS DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)**

6.13 El Comité sancionó la medida tomada por el Subcomité de distribuir la circular SN/Circ.217 sobre las Directrices provisionales para la presentación visual de la información sobre los blancos del SIA.

### **UTILIZACIÓN A BORDO DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) DEL BUQUE**

6.14 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado el proyecto de directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo, junto con un proyecto de resolución de la Asamblea conexas, para presentarlos al vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea a fin de que ésta los apruebe, de acuerdo con la autorización del MSC 73. También tomó nota de que posteriormente la Asamblea había aprobado las Directrices mediante la resolución A.917(22).

6.15 Se informó al Comité de que la AISM estaba organizando un seminario sobre el sistema de identificación automática (SIA) que tendrá lugar en la sede de la Organización, durante los días 15 y 16 de julio de 2002, es decir, inmediatamente después del NAV 48 (véase la Circular N° 2377, de 30 de abril de 2002).

### **REGISTRO DE LOS ACONTECIMIENTOS RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN**

6.16 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aceptado el proyecto de Directrices para el registro de acontecimientos relacionados con la navegación, junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, para someterlos a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones de acuerdo con la autorización del MSC 73. También tomó nota de que posteriormente la Asamblea había adoptado dichas Directrices mediante la resolución A.916(22).

### **PROPIEDAD Y RECUPERACIÓN DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT)**

6.17 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1024 acerca de las Directrices sobre la propiedad y recuperación de los registradores de datos de la travesía (RDT), incluidas las modificaciones acordadas en el FSI 10 (MSC 75/13, párrafos 10 y 11 y anexo 2) (véase también el párrafo 13.7);

y la acordada en el pleno al párrafo 5 del anexo 2 del documento MSC 75/13, mediante la que se prescribe que la información de los RDT deberá facilitarse al propietario del buque, lo antes posible, en todas las circunstancias, de acuerdo con la propuesta de la delegación de Chipre, que contó con el apoyo de otras delegaciones.

#### **FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS Y REVISIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.485(XII)**

6.18 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aprobado un proyecto de anexo 2 revisado (Recomendación sobre procedimientos operacionales para prácticos que no sean prácticos de altura) de la resolución A.485(XII); que posteriormente se remitió al STW 33 para que dicho Subcomité finalizara su trabajo sobre este tema (véanse también los párrafos 9.3 a 9.6).

#### **EXAMEN DE LA RESOLUCIÓN A.815(19)**

6.19 El Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Sistema mundial de radionavegación, que figura en el anexo.10, que revocará las resoluciones A.529 (13) y A.815 (19), para que se presente a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones con miras a su adopción.

#### **NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO NAÚTICO NUEVAS Y ENMENDADAS**

6.20 De conformidad con las disposiciones de la resolución A.886(21) - Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, el Comité aprobó la resolución MSC.128 (75) sobre la Adopción de las normas de funcionamiento del sistema de alarma en el puente para la guardia de navegación, que figura en el anexo 11.

6.21 El Comité refrendó la medida tomada por el Subcomité de incluir la nota a pie de página acordada sobre el valor de la repetibilidad del desvío de la posición de equilibrio en la resolución MSC.116(73), como parte de la publicación de la OMI titulada: "Normas de funcionamiento de los equipos náutico y de radiocomunicaciones del buque".

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON LA UIT**

6.22 El Comité sancionó la medida tomada por el Subcomité de presentar una declaración de coordinación a la Comisión de estudio 8 del UIT-R.

#### **LUGARES DE REFUGIO**

6.23 Tras tomar nota del resultado del reciente examen de este tema por parte del Comité Jurídico (MSC 75/2/Add.1, párrafos 12 a 30), el Comité aprobó el mandato para la labor relativa a los lugares de refugio, (NAV 47/13, anexo 18), y remitió la parte pertinente del documento MSC 75/2/1/Add.1 al NAV 48 para que la examinase detenidamente.

6.24 El Comité sancionó que, por el momento, se invite únicamente al Subcomité COMSAR a proporcionar una contribución inicial sobre la cuestión de los lugares de refugio; y tomó nota de que se ha informado al MEPC de los progresos realizados.

6.25 El Comité aprobó, en principio, el marco general propuesto para el trabajo futuro sobre los lugares de refugio (NAV 47/13, anexo 19).

## **BUQUES QUE NAVEGAN EN AGUAS ÁRTICAS CUBIERTAS DE HIELO**

6.26 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado los capítulos 12 y 13 del proyecto de Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, que posteriormente se había remitido al DE 45 para que tomara las medidas necesarias a este respecto.

## **MANIOBRAS ENCONTRADAS PARA LA PREVENCIÓN DE ABORDAJES**

6.27 El Comité observó que el Subcomité había aprobado una nota para el Subcomité STW con información sobre maniobras encontradas para la prevención de abordajes, a fin de contribuir a que éste elabore las orientaciones pertinentes en su 33º periodo de sesiones (véase también el párrafo 9.13).

## **ENMIENDA DE LAS DISPOSICIONES SOBRE VISIBILIDAD DESDE EL PUENTE DE NAVEGACIÓN QUE FIGURAN EN EL CONVENIO SOLAS 1974**

6.28 El Comité tomó nota de las prescripciones sobre la visibilidad desde el puente de navegación, que figuran en la regla V/22 del Convenio SOLAS, que entrará en vigor el 1 de julio de 2002.

6.29 El Comité examinó una propuesta presentada por Noruega y la IACS (MSC 75/6/1), en la que se propone examinar la posibilidad de introducir una enmienda en la definición de "eslora" recogida en el capítulo V del Convenio SOLAS, de manera que pueda determinarse con certitud en la fase de proyecto; así como que, dado que la visibilidad desde el puente de navegación es de particular importancia para evitar abordajes, una solución sencilla y apropiada sería introducir la definición de "eslora total", tal como se utiliza en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Regla 3 j)), y examinó esta cuestión en el ámbito del punto 22 del orden del día (Programa de trabajo) junto con el documento MSC 75/22/5 (véase el párrafo 22.36).

## **PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN NÁUTICA, CUESTIONES OPERACIONALES Y SISTEMAS INTEGRADOS DE PUENTE (SIP)**

6.30 El Comité tomó nota de que el NAV 47 había acordado que sería necesario someter a debate, urgentemente, la presentación en el puente de la información náutica en diferentes pantallas, en el contexto de las prescripciones operacionales, así como la integración de dicha información. Por consiguiente, como medida inmediata, el NAV 47 elaboró la circular SN/Circ.217 sobre las Directrices provisionales para la presentación visual de la información sobre los blancos del SIA, a fin de permitir que los fabricantes desarrollen el equipo pertinente en el momento oportuno, así como las funciones que permitan a los marinos familiarizarse con el uso de la información integrada desde el primer momento de la implantación del SIA. Además, el NAV 47 invitó a la CEI a elaborar una norma para la presentación de la información náutica, en el entendimiento de que dicha norma debería armonizar lo siguiente:

- .1 visualización e interacción de los objetos;
- .2 pantallas multifuncionales;
- .3 superposición, mezcla, procesamiento y fusión de la información gráfica; e

.4 indicación de la cantidad, estado, integridad y precisión de la información.

6.31 El Comité examinó los documentos presentados por Dinamarca, Alemania, los Países Bajos y Suecia (MSC 75/6/2) y la OHI y la AISM (MSC 75/6/5) en los que manifiestan su preocupación por la falta de coordinación de las imágenes de determinada información náutica fundamental en el actual equipo del puente, incluida la falta de símbolos apropiados, y en los que se propone que con fines de armonización de la presentación de la información de manera consistente en el puente, el Grupo OMI/OHI sobre armonización de los SIVCE debería encargarse de examinar los aspectos de presentación, examinar los estudios que abordan cuestiones relacionadas con los sistemas de presentación visual y comunicar a la OMI si son compatibles con el concepto general del sistema de SIVCE.

6.32 Tras algunas deliberaciones sobre el asunto, el Comité observó que estas propuestas contaban casi con el mismo apoyo que las de otras delegaciones que respaldaban el trabajo en curso que el NAV 47 había encargado al Grupo de trabajo 13 de la CEI (Pantallas para la presentación de la información náutica). Así pues, el Comité decidió remitir los documentos MSC 75/6/2 y MSC 75/6/5 al NAV 48 para que los examine en relación con el punto 4 de su orden del día sobre "Aspectos operacionales de los sistemas integrados de puente (SIP)" para aclarar las cuestiones técnicas y operacionales pertinentes, incluido un examen de los avances conseguidos por la CEI, e informar al MSC 76 a ese respecto.

#### **INTRODUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE MENSAJES BINARIOS SIA**

6.33 El Comité tomó nota de que el NAV 47 había decidido que sería necesario someter a debate urgentemente, la presentación de la información náutica en las diferentes pantallas del puente en el contexto de las prescripciones operacionales, así como la integración de la información facilitada por las ayudas a la navegación (por ejemplo SIA, SIVCE, girocompás, etc.).

6.34 El Comité también tomó nota de que los Estados Unidos (MSC 75/ISWG/5/7) en el curso de sus deliberaciones sobre la protección marítima había propuesto que se redujera el periodo de introducción del SIA de 2008 a 2004. Los Estados Unidos propusieron también que se creara un nuevo mensaje SIA en caso de que terroristas o piratas asaltaran a un buque. La posibilidad de que el SIA ofrezca una función de telegramas específicos (tales como una alarma para avisar a las autoridades y a otros buques de una situación de peligro), constituye, a juicio de los Estados Unidos una oportunidad excelente para alertar a todos los buques de las cercanías sobre acontecimientos problemáticos. Dado que el trabajo sobre este asunto debía realizarse inmediatamente, sería conveniente introducir un punto a tal respecto en el orden del día del NAV 48.

6.35 El Comité examinó el documento MSC 75/6/3 en el que Alemania propone que el SIA, si bien constituye principalmente un medio de identificación positiva y de seguimiento de los buques (por ejemplo, mediante la transmisión y recepción de forma estática y dinámica de datos de los buques relacionados con la travesía, así como de breves mensajes relacionados con la seguridad), podría asumir también la característica de "Mensaje Binario", como conducto de intercambio de información automática relacionada con la seguridad. Esos mensajes (también llamados "telegramas SIA"), estarían dedicados a aplicaciones genéricas y específicas y podrían difundirse a escala internacional (de interés general), nacional, regional, local, pública o privada. Alemania propone también que se introduzca un nuevo mensaje SIA que puedan utilizar los buques secuestrados por terroristas o piratas para informar de su situación. Dado que este trabajo es urgente debería introducirse un punto a tal respecto en el orden del día del NAV 48.

6.36 La propuesta alemana recibió un apoyo considerable y el Comité, luego de acordar que sería necesario considerar cuidadosamente el procedimiento de introducción y mantenimiento de los mensajes binarios del sistema de identificación automática (SIA), acordó también remitir la propuesta alemana (MSC 75/6/3) al NAV 48 para que la examine en relación con el punto 18 de su orden del día, "Otros asuntos", y asesore al MSC 76 a ese respecto. También se informó de esta decisión al Grupo de trabajo sobre protección marítima.

#### **BALLENAS FRANCAS DEL ATLÁNTICO NORTE**

6.37 El Comité tomó nota con interés de la información facilitada por Suecia (MSC 75/INF.2) sobre las ballenas francas del Atlántico Norte y teniendo en cuenta el tercer párrafo dispositivo de la resolución CBI 2000-8, que figura en el anexo del documento MSC 75/INF.2, en el que se pide a los Estados Unidos y a Canadá, así como a otros países cuyos buques transitan a través del hábitat de las ballenas francas, que prosigan y amplíen sus programas educativos para ayudar a los marinos a evitar las colisiones con ballenas francas, el Comité decidió remitir esta resolución al Subcomité STW a título informativo.

#### **PROYECTO DE AUTOPISTA ELECTRÓNICA MARINA**

6.38 El Comité tomó nota con interés de la información proporcionada por la Secretaría (MSC 75/INF.4) sobre el proyecto "autopista electrónica marina".

#### **FUNCIONAMIENTO Y CONTROL DE UN SERVICIO DGNSS EN LA BANDA DE FRECUENCIA 283.5-325 KHZ**

6.39 El Comité tomó nota con interés de la información proporcionada por la AISM (MSC 75/INF.7) relativa a la Recomendación sobre el funcionamiento y control de un sistema de navegación por satélite mundial diferencial (DGNSS) en la banda de frecuencias 283.5-325 kHz.

#### **DIRECTRICES DE LA AISM SOBRE EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE LOS BUQUES (SIA)**

6.40 El Comité tomó nota con interés de la información facilitada por la AISM (MSC 75/INF.8) acerca de sus Directrices sobre el sistema de identificación automática de los buques (SIA), que se encuentran disponibles en el sitio de la AISM en la Red.

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

#### **INFORME DEL 6º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

##### **Generalidades**

7.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 6º periodo de sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (DSC 6/15 y Add.1 a 3 y MSC 75/7) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

## **Circular MSC/MEPC sobre sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos**

7.2 El Comité tomó nota de que las recomendaciones del Subcomité para el MEPC 47 relativas al proyecto de circular MSC/MEPC sobre sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos, y de que, tras la aprobación del MSC 74, el MEPC 47 había aprobado posteriormente la circular (MEPC 47/20, párrafo 2.58), para su distribución con la signatura MSC/Circ.1021 - MEPC/Circ.389.

### **El Código IMDG, en su forma obligatoria**

7.3 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafos 7.11, 7.14 y 7.17) había decidido, en principio, hacer obligatorio el Código IMDG y había encargado a la Secretaría que preparase un documento en el que se indicasen las distintas opciones de las que dispone el Comité respecto del procedimiento que hay que aplicar a fin de garantizar la entrada en vigor del Código IMDG obligatorio el 1 de enero de 2004, así como el procedimiento a seguir para la adopción de futuras enmiendas del Código, que deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de someterlas al examen del DSC 6 con miras a la presentación de las recomendaciones correspondientes en el presente periodo de sesiones del Comité, junto con las enmiendas que hay que introducir en el mencionado Convenio y el proyecto de nuevo Código IMDG debidamente preparado.

7.4 El Comité tomó nota del proyecto de Enmienda 31-02 (MSC 75/INF.5) del Código IMDG existente (aprobado por el DSC 6 y ultimado por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción), que se ha incorporado en el texto refundido del proyecto de nuevo Código IMDG (que adquirirá carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS 1974, según se explica en el párrafo 7.3 *supra*), que figura en el anexo del documento DSC 6/15/Add.1.

7.5 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría según la cual, tras la adopción del Código IMDG obligatorio, la versión inglesa del mismo estará disponible como publicación en octubre de 2002. Tomó nota asimismo de que la Secretaría estaba haciendo todo lo posible para que las versiones española y francesa del Código estén disponibles en forma de publicación para finales de año, es decir, antes de la fecha de su aplicación voluntaria del 1 de enero de 2003.

7.6 Tras señalar a la atención del Comité el texto refundido del proyecto de nuevo Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG), edición de 2002, que figura en el anexo del documento DSC 6/15/Add.1, el Comité adoptó el nuevo Código IMDG mediante la resolución MSC.122 (75), que figura en el anexo 12 (véase también el párrafo 7.31).

7.7 Al adoptar el Código IMDG anteriormente mencionado, el Comité autorizó a la Secretaría a que introduzca las correcciones de estilo necesarias cuando prepare los textos auténticos y certificados del mismo.

### **Examen de la Guía de primeros auxilios (GPA)**

7.8 El Comité refrendó las medidas del Subcomité acerca del examen de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (Guía GPA), a saber, que el DSC tras tomar nota de que la OMS estaba revisando la Guía médica internacional de a bordo y que convendría remitir la GPA revisada a la OMS para que ésta formule observaciones en cuanto a la exactitud y suficiencia de las disposiciones de la Guía, había

encargado a la Secretaría que actuara de enlace con la Secretaría de la OMS y que notificara los resultados de dichas consultas, en caso posible, en el DSC 7. La Secretaría había adoptado las medidas solicitadas y se estaba a la espera de la respuesta de la OMS.

### **Guía revisada sobre las fichas de emergencia**

7.9 El Comité examinó el proyecto revisado de Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía sobre las FEm) (DSC 6/15/Add.2), enmendados, tomó nota de que las disposiciones pertinentes de la Guía refundida se habían incorporado en la Enmienda 31-02 del Código IMDG obligatorio ya adoptado, y aprobó la Guía revisada para su distribución mediante la circular MSC/Circ.1025.

### **Aspectos de seguridad de la carga relacionados con la gestión del agua de lastre**

7.10 El Comité tomó nota de que el DSC 6 había aplazado hasta su próximo periodo de sesiones el examen de la cuestión de los aspectos de seguridad de la carga relacionados con la gestión del agua de lastre al no disponer de datos e información suficientes sobre el particular. El Comité pidió al DSC 7 que finalizara esta cuestión a tiempo para examinarla en la Conferencia sobre el agua de lastre.

### **Enmiendas al Anexo 13 del Código ESC**

7.11 El Comité aprobó las propuestas de enmienda al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC), con miras a su distribución con la signatura MSC/Circ.1026.

### **Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas**

7.12 El Comité recordó que en el MSC 70 (MSC 70/23, párrafo 9.17) había acordado incluir, en los programas de trabajo de los subcomités BLG, DSC, NAV, COMSAR, DE y STW, un punto del orden del día, con plazo indefinido, titulado "Análisis de siniestros", coordinado por el Subcomité FSI.

7.13 El Comité tomó nota de que, en el DSC 6, algunas delegaciones opinaron que los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas deberían presentarse al Grupo de trabajo sobre sucesos e investigaciones, del Subcomité FSI, para su examen pormenorizado, mientras que otras delegaciones manifestaron que estos informes, al poner de manifiesto preocupaciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, deberían ser examinados por el Subcomité, que cuenta con los conocimientos especializados para ocuparse de los mismos.

7.14 Tras un prolongado examen de esta cuestión, el Comité decidió volver a tratarla en el MSC 76.

### **Implantación del Código IMDG por las partes que operan en tierra**

7.15 El Comité recordó que, atendiendo a una propuesta de la ICHCA (MSC 72/18/2) sobre la implantación de las disposiciones del Código IMDG por las partes que operan en tierra, el MSC 73 había pedido al Secretario General que se pusiera en contacto con el Director General de la OIT y pusiera en su conocimiento la decisión del Comité con respecto a la aplicación obligatoria del Código, a fin de explorar, en este contexto, nuevas vías para una futura

cooperación entre ambas organizaciones. El MSC 73 encargó al DSC 6 que examinara el documento de la ICHCA y que informara en consecuencia al MSC 75.

7.16 El Comité tomó nota de que el DSC 6, tras reconocer el deseo de la OIT de cooperar con la OMI por lo que a esta cuestión se refiere, había propuesto que los servicios técnicos de ambas organizaciones concretaran los mecanismos necesarios para ello, y tomó nota asimismo de que, en el DSC 6, el observador de la OIT había recomendado el establecimiento de un Grupo de trabajo OMI/OIT encargado de estudiar la mejor manera de garantizar la implantación de los correspondientes instrumentos, su cumplimiento y la formación del personal en tierra.

7.17 El Comité hizo suya esta opinión del Subcomité y propuso medidas para la implantación del Código IMDG por las partes que operan en tierra y, tras examinar la posibilidad de que el mencionado Grupo mixto de trabajo se ocupe también de cuestiones relacionadas con la protección marítima, encargó a la Secretaría que continuara manteniendo consultas con la OIT y que comunicara sus resultados al DSC 7 a fin de que éste informe en consecuencia al MSC 76.

### **Elaboración de un Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales**

7.18 El Comité recordó que había tomado nota de los resultados de la labor del Grupo de trabajo SPI sobre esta cuestión cuando examinó el informe del Grupo (MSC 75/2/3/Add.2) al tratar el punto 2 del orden del día (véase el párrafo 2.26), y encargó al DSC 7 que continuara elaborando el Manual, teniendo en cuenta las aportaciones del Grupo de trabajo SPI.

### **Preparativos para garantizar la entrada en vigor del Código IMDG obligatorio el 1 de enero de 2004**

7.19 El Comité recordó su examen y decisiones anteriores sobre el Código IMDG (véase el párrafo 7.3) y tomó nota de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS presentes en el DSC 6, tras observar que el MSC 73 (MSC 73/21, párrafos 7.11 y 7.14) habían acordado que la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMDG debería ser el 1 de enero de 2004 por lo que, teniendo en cuenta que en estas circunstancias el Código no podría adquirir carácter obligatorio antes de esa fecha y que en el artículo VIII del Convenio SOLAS se exige un periodo de seis meses para la circulación del proyecto de enmiendas con anterioridad a su adopción, habían pedido al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS sobre la obligatoriedad del Código IMDG de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mencionado Convenio, a fin de someterlo al examen del MSC 75, tal como se debatió al tratar el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.14, 3.15, 3.28 y 3.29), con miras a su adopción.

### **Aplicación voluntaria de las futuras enmiendas al Código IMDG obligatorio**

7.20 El Comité tomó nota de que el DSC 6 había reconocido que, siguiendo el procedimiento recomendado que se menciona en el párrafo 7.36 que se aplicará a partir del 1 de enero de 2004, las enmiendas al nuevo Código IMDG entrarían en vigor el 1 de enero de cada año par, es decir, un año después que las enmiendas adoptadas a otros instrumentos modales que rigen el transporte de mercancías peligrosas, las cuales entran en vigor el 1 de enero de cada año impar, y a fin de tener en cuenta esta demora y facilitar el transporte multimodal de mercancías peligrosas, el Subcomité había recomendado al Comité que, en el momento de adoptar las enmiendas y a fin de dar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS la opción de aplicar las mismas anticipadamente, incluye, en la resolución del MSC sobre la adopción de las enmiendas, un

párrafo dispositivo invitando a tales Gobiernos a que apliquen las enmiendas adoptadas con carácter voluntario a la espera de su entrada en vigor oficial. El Comité hizo suya la recomendación del Subcomité.

### **Secuencia prevista para hacer obligatorio el Código IMDG y adoptar futuras enmiendas al mismo**

7.21 El Comité aprobó la secuencia propuesta para tomar las medidas necesarias a fin de conferir obligatoriedad al Código IMDG y adoptar enmiendas futuras al mismo (DSC 6/15, anexo 6).

### **Cómo indicar las partes del Código IMDG obligatorio que tienen carácter de recomendación**

7.22 El Comité recordó que el MSC 73 (MSC 73/21, párrafo 7.15) había examinado la cuestión de las partes del Código a las que se deberá dar carácter obligatorio y las que deberían continuar teniendo carácter de recomendación, y que había decidido, atendiendo a la recomendación del DSC 5 (DSC 5/13, párrafo 3.80), que las siguientes disposiciones del Código deberían mantener su carácter de recomendación en el Código obligatorio:

- .1 capítulo 1.3 (Capacitación);
- .2 capítulo 2.1 (Explosivos - Notas 1 a 4);
- .3 2.3.3 del capítulo 2.3 (Determinación del punto de inflamación);
- .4 capítulo 3.2 (Columnas 15 y 17 de la Lista de Mercancías Peligrosas);
- .5 capítulo 3.5 (Fichas de transporte);
- .6 5.4.5 del capítulo 5.4 (Impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas); y
- .7 capítulo 7.3 (Disposiciones especiales en caso de sucesos y precauciones contra incendios en que intervengan mercancías peligrosas).

7.23 El Comité respaldó la propuesta del Subcomité DSC de que, desde un punto de vista jurídico, la totalidad del Código IMDG debería ser obligatoria y las disposiciones de carácter recomendatorio deberían estar redactadas de manera apropiada (utilizando, por ejemplo, "debería" en lugar de "deberá", cuando sea posible), a fin de aclarar su naturaleza; y tomó nota de que, con esa finalidad, el Subcomité había encargado a la Secretaría que introdujera los cambios necesarios en el Código, antes de presentarlo al MSC 75. El DSC 6 acordó asimismo insertar un párrafo en el Código para indicar de manera explícita las disposiciones del mismo que continuarán teniendo carácter recomendatorio en el Código IMDG obligatorio.

7.24 El Comité refrendó la propuesta y las medidas adoptadas por el DSC 6.

### **Cómo conferir obligatoriedad al Código IMDG en virtud del Anexo III del MARPOL**

7.25 El Comité tomó nota de que el DSC 6 había informado al MEPC de que no estimaba necesario introducir modificaciones en el Anexo III del MARPOL como resultado de la revisión

del capítulo VII del Convenio SOLAS, con excepción de la actualización de la referencia al Código IMDG en la nota a pie de página correspondiente a la regla 1, y de que el MEPC 47 (MEPC 47/20, párrafo 10.2.2.3) había hecho suya la opinión del DSC 6.

### **Enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMDG**

7.26 El Comité adoptó medidas sobre el particular al tratar el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.14, 3.15, 3.28 y 3.29).

7.27 El Comité tomó nota de que en el transcurso del DSC 6, Alemania (DSC 6/3/4), tras observar que cuando el Código IMDG adquiriera carácter obligatorio, las posibilidades de conceder exenciones o de permitir equivalencias se limitarían a los casos previstos en dicho Código, había propuesto que a fin de tener en cuenta los progresos científicos y tecnológicos, las autoridades competentes deberían tener mayor capacidad para conceder exenciones o permitir equivalencias en determinados casos que no se contemplan en el Código, a condición de que dichas exenciones resulten igualmente eficaces y no afecten a la seguridad. El DSC 6 había aprobado en principio la propuesta e invitado a Alemania a que presentase una propuesta pormenorizada al DSC 7 para su examen.

7.28 Alemania (MSC 75/7/1), tras reconocer que toda nueva propuesta que se presente al DSC 7 para incorporar disposiciones pormenorizadas en el nuevo Código IMDG destinadas a conceder exenciones o permitir equivalencias no se habrá hecho efectiva cuando el nuevo Código IMDG entre en vigor el 1 de enero de 2004, propuso por consiguiente que, habida cuenta de esta limitación de tiempo, debería añadirse una nueva disposición a tal efecto en el proyecto de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS (MSC 75/7/1, párrafo 6).

7.29 Al examinar la cuestión, numerosas delegaciones hicieron suya en principio la preocupación planteada por Alemania, si bien manifestaron que convendría incluir las disposiciones pertinentes en el Código IMDG en lugar de en el capítulo VII del Convenio SOLAS.

7.30 Tras examinar la cuestión detenidamente, el Comité decidió remitir la propuesta de Alemania (MSC 75/7/1) al DSC 7 para su examen pormenorizado y para que ulteriormente se notifiquen los resultados de dicho examen al MSC 76. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que presenten observaciones y propuestas sobre el particular al DSC 7.

### **Resolución MSC sobre la adopción del Código IMDG obligatorio**

7.31 Tras examinar el proyecto de resolución MSC sobre la adopción del nuevo Código IMDG, que figura en el anexo 8 del documento DSC 6/15, el Comité convino en la resolución texto que establece que:

- .1 los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán aplicar el nuevo Código IMDG en su totalidad o en parte, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2003;
- .2 el Código IMDG adoptado mediante la presente resolución sustituye al Código IMDG mencionado en la resolución A.716(17); y
- .3 el nuevo Código IMDG entrará en vigor el 1 de enero de 2004,

y remitió el proyecto de resolución al Grupo de redacción establecido en el ámbito del punto 3, para que prepare el correspondiente texto final de dicha resolución. Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 75/WP.17, anexo 4), el Comité aprobó la resolución MSC 122 (75) sobre la Adopción del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), que figura en el anexo 12.

7.32 Habida cuenta de que los plazos límite para aplicar de forma obligatoria el Código IMDG son muy seguidos, una delegación recomendó que se apoyara la adopción de las medidas de asistencia técnicas necesarias para que el Código pueda implantarse dentro de los plazos previstos.

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

7.33 El Comité aprobó el anteproyecto de enmiendas consiguientes al capítulo II-2 del Convenio SOLAS elaborado por el DSC y modificado posteriormente por el FP 46 (véase también el párrafo 10.13), que figura en el anexo 13, y pidió al Secretario General que las distribuya, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 76.

### **Circular revisada MSC/Circ.642**

7.34 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1027 sobre el Transporte de mercancías peligrosas - Documento de cumplimiento, que recoge las prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, que sustituye a la circular MSC/Circ.642.

### **Enmiendas al Código CNI**

7.35 El Comité aprobó las enmiendas propuestas al Código CNI derivadas de las enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 14, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 76.

### **Procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código IMDG**

7.36 El Comité aprobó el procedimiento propuesto para la adopción de futuras enmiendas al Código IMDG, así como la autorización general propuesta para la distribución de las enmiendas propuestas (DSC 6/15, párrafo 11.34), que estipula lo siguiente:

- .1 las enmiendas al Código IMDG obligatorio se adoptarán cada dos años, de modo que puedan entrar en vigor el 1 de enero de los años pares, es decir, el 1 de enero de 2006, 1 de enero de 2008 y así sucesivamente;
- .2 en un periodo de sesiones que se celebre en año impar, el Subcomité DSC prepara y aprueba un conjunto de propuesta de enmiendas elaboradas a partir de las enmiendas aprobadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas, y las que propongan los Gobiernos Miembros;

- .3 las propuestas de enmiendas al Código IMDG, aprobadas así por el Subcomité DSC, son distribuidas por el Secretario General a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, de conformidad con el artículo VIII b) i) de dicho Convenio, a efectos de que las examine y adopte el MSC ampliado en su siguiente periodo de sesiones; y
- .4 las enmiendas propuestas que pueda adoptar el MSC ampliado, de conformidad con el artículo VIII vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, entrarán en vigor 18 meses después, es decir, el 1 de enero de un año par;
- .5 un año antes de la fecha de entrada en vigor de las nuevas enmiendas, se invita a los Gobiernos a que apliquen las mismas con carácter voluntario. Durante dicho periodo, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas; y
- .6 la resolución del MSC sobre la adopción de nuevas enmiendas al Código IMDG debería incluir, en un párrafo dispositivo, una cláusula sobre el tratamiento antes mencionado del Código enmendado.

### **Circular CSC sobre las Características del material de la placa de aprobación relativa a la seguridad CSC**

7.37 El Comité aprobó la circular CSC/Circ.123 sobre las Características del material de la placa de aprobación relativa a la seguridad CSC.

### **Enmiendas a las Recomendaciones relativas al Convenio CSC (circular CSC/Circ.100)**

7.38 El Comité aprobó la circular CSC/Circ.124 sobre Recomendaciones relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio CSC (CSC/Circ.100).

### **Reuniones futuras del Grupo de supervisores técnicos y de redacción**

7.39 El Comité tomó nota de que el DSC 6, tras reconocer que el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas adoptará, en la reunión que celebre en diciembre de 2002, enmiendas a las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas, que servirán de base para las enmiendas al nuevo Código IMDG y que se someterán al examen del DSC 8 en 2003, con miras a su adopción en el MSC 78 en 2004, había acordado que convenía que dicho Grupo celebrara dos reuniones en 2003, cada una de una semana de duración, una antes del DSC 8 y la otra después del mismo, con objeto de preparar y ultimar, respectivamente, el proyecto de enmiendas al Código IMDG.

7.40 El Comité hizo suya la opinión del Subcomité sobre las futuras reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción y autorizó la celebración en 2003 de dos reuniones del Grupo de una semana de duración (véase el párrafo 22.51.3).

### **Defectos estructurales graves en los contenedores**

7.41 El Comité decidió examinar los documentos MSC 75/7/2 (España) y MSC 75/7/3 (IICL) al tratar el punto 22 del orden del día (Programa de trabajo) (véase también el párrafo 22.15).

## **8 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS**

INFORME CORRESPONDIENTE AL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

### **Generalidades**

8.1 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 44º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF) (SLF 44/18 y MSC 75/8) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Seguridad de los petroleros y cuestiones ambientales**

8.2 Respecto del examen de la seguridad de los petroleros y las cuestiones ambientales, el Comité estuvo de acuerdo con la decisión adoptada por el Subcomité de que los Gobiernos Miembros interesados deberían presentar propuestas específicas al Comité, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, y de que se había pedido a los Gobiernos Miembros que actuaran en consecuencia, tras tomar nota de que el MSC 74 ya había manifestado su acuerdo respecto de una decisión semejante adoptada por el FP 45, el BLG 6 y el DE 44.

### **Revisión de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS**

8.3 El Comité tomó nota de los avances conseguidos en la elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS en relación, especialmente, con las averías menores, la línea de margen/cubierta de cierre, las aberturas estancas al agua y a la intemperie y los medios de acceso seguro para la tripulación; y de que se esperaba que en el lapso interperiodos un grupo de trabajo por correspondencia siguiera avanzado al respecto.

### **Enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga**

8.4 El Comité tomó nota de los avances realizados respecto de la revisión de las reglas técnicas del Convenio internacional de líneas de carga, 1966 (que se espera que concluya con enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio), en especial, respecto de la fórmula para determinar la altura de proa, la flotabilidad de reserva, la seguridad de los graneleros y el acceso seguro para la tripulación; y de que se esperaba que en el lapso interperiodos un grupo de trabajo por correspondencia siguiera avanzando a este respecto, de modo que el SLF 45 pudiera ultimar el punto (véase también la sección 5).

### **Aplicación de las prescripciones sobre líneas de carga a las naves de gran velocidad**

8.5 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1028 relativa a la Aplicación del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 y del Protocolo de 1988 relativo al mismo a las naves de gran velocidad; dicha circular es una revisión de la circular MSC/Circ.652, a la cual sustituye.

### **Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria**

8.6 El Comité tomó nota de los avances realizados respecto de la revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria y, en especial, de que el Subcomité había acordado en principio los textos del proyecto revisado de Código de

seguridad y de Directrices de aplicación voluntaria que había elaborado, y que los mismos serían remitidos a los subcomités pertinentes para la adopción de las medidas correspondientes.

### **Diagrama de consecuencias de la avería**

8.7 El Comité estuvo de acuerdo con la opinión de la mayoría del Subcomité de que cada Administración debería decidir acerca de la elaboración de los diagramas de consecuencias de la avería, teniendo en cuenta las Directrices relativas a los planos de lucha contra averías (circular MSC/Circ.919) si bien se señaló que, si el concepto de directrices para los diagramas de consecuencia de la avería llegara a elaborarse, éste resultaría útil para la realización de ejercicios y otras actividades de formación.

### **Ensayos con modelos de naves de gran velocidad**

8.8 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1029 sobre Directrices provisionales para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad y acordó que este punto se debería volver a incluir en el programa de trabajo del Subcomité una vez transcurridos cuatro o cinco periodos de sesiones, a fin de revisar dichas Directrices provisionales a la luz de la experiencia adquirida, sin necesidad de que el Subcomité justifique dicha inclusión. A este respecto, el Comité señaló que el Subcomité, al dar su acuerdo al proyecto de Directrices provisionales, había tenido en cuenta las siguientes recomendaciones:

- .1 las Directrices provisionales debían aplicarse con miras a su verificación y elaboración más a fondo, una vez que se contara con experiencia, y que deberían volver a examinarse tras un periodo de tiempo no superior a cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor del Código NGV 2000.
- .2 debían llevarse a cabo ensayos comparativos con modelos y sus resultados presentarse a la Organización, a fin de validar y perfeccionar las Directrices provisionales; y
- .3 los Gobiernos Miembros deberían tratar de contar con la opinión de la Conferencia internacional de canales de experiencias hidrodinámicas (ITTC) y con su evaluación de las Directrices provisionales y, posteriormente, recoger información de esta Conferencia, en especial sobre los resultados de sus experiencias, y presentarlos a la Organización para que los examine a efectos de mejorar las Directrices provisionales. En este sentido, el Comité tomó nota de que la ITTC había establecido a nivel mundial un subcomité de expertos para colaborar con la OMI a este respecto.

### **Buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo**

8.9 El Comité tomó nota de los resultados del examen de las partes pertinentes del proyecto de Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, que se habían remitido al Subcomité DE para que éste adoptara decisiones y de que, a continuación, el DE 45 había examinado y revisado dichas partes y las había incorporado al texto definitivo del proyecto refundido de las Directrices que el MSC 76 examinará con miras a su aprobación.

### **Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie**

8.10 El Comité estuvo de acuerdo con la decisión del Subcomité de pedir a los Gobiernos Miembros que, cuando autoricen a organizaciones, sean éstas miembros o no de la IACS, para que actúen en su nombre en relación con las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en buques portacontenedores existentes, apliquen la interpretación unificada LL64 de la IACS, hasta tanto se ultimen las directrices pertinentes de la OMI.

### **Enmiendas al Código NGV 2000**

8.11 El Comité aprobó las propuestas de enmiendas al Código NGV 2000 elaboradas por el Subcomité, que figuran en el anexo 15 y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que sean examinadas a efectos de su adopción por el MSC 79 en diciembre de 2004, a tiempo para que entren en vigor en 2006, con la próxima serie de enmiendas al SOLAS.

8.12 En cuanto al proyecto de enmiendas presentado por Noruega en el documento MSC 73/3/22, en el cual se proponen prescripciones adicionales sobre estabilidad con avería respecto de la extensión de la avería, y los cálculos sobre estabilidad justificativos que figuran en el documento SLF 44/INF.5 (también presentado por Noruega), el Comité señaló que el Subcomité, tras reconocer que estas cuestiones se habían examinado detenidamente durante los últimos periodos de sesiones, que el Grupo de trabajo por correspondencia había opinado que las propuestas no eran viables, y que no se habían presentado nuevas pruebas que justifiquen un cambio de opinión, no había dado su acuerdo a las enmiendas propuestas a los párrafos 2.13.2 y 2.6.8.2.1 del capítulo 2 del Código NGV 2000.

### **Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**

8.13 El Comité tomó nota de los avances conseguidos en el marco de la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, y en especial de que la labor al respecto seguiría en relación con el objetivo 1, tarea 4 (aplicable tanto a los buques existentes como futuros y que se refiere a la recomendación de relacionar la flotabilidad proyectada del buque con la disponibilidad de servicios SAR en la zona de navegación del mismo) y la tarea 8 (que se aplica únicamente a los buques futuros y se refiere a la recomendación de combinar el comportamiento estructural del buque después de avería con los criterios de flotabilidad), a través del Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité sobre compartimentado y estabilidad con avería (véanse también los párrafos 4.2, 4.9 a 4.13 y 4.20 a 4.22).

### **Pruebas iniciales de las puertas estancas**

8.14 El Comité aprobó las propuestas de enmiendas a la regla II-1/18 del Convenio SOLAS relativas a las pruebas iniciales de las puertas estancas de los buques de pasaje y de carga, que figuran en el anexo 16, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen a efectos de que las adopte el MSC 79 en diciembre de 2004, a tiempo para que entren en vigor en 2006 con la próxima serie de enmiendas al Convenio SOLAS.

## OTROS ASUNTOS

### **Revisión de la prescripción unificada S21 de la IACS**

8.15 El Comité recordó que el documento MSC 75/INF.18 (IACS), presentado en relación con este punto del orden del día y en el cual se informa acerca del estado, los avances realizados y la ultimación prevista de la revisión de la prescripción unificada S21 de la IACS - Evaluación del escantillado y de las tapas de escotilla de las cubiertas de carga de los graneleros, se había examinado en relación con el punto 5 del orden del día (Seguridad de los graneleros) (véase el párrafo 5.6).

## **9 FORMACIÓN Y GUARDIA**

### **INFORME DEL 33º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

9.1 El Comité aprobó en términos generales el informe del 33º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (STW 33/17, y MSC 75/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Validación de los cursos modelo**

9.2 El Comité tomó nota de la validación de tres cursos modelo, que figuran en el anexo del documento STW 33/3; y pidió a la Secretaría que los publicara lo antes posible. En el ámbito del punto 14 del orden del día (Subprograma de asistencia técnica en la esfera de la seguridad marítima), el Comité recibió información sobre el estado de los cursos modelo, incluidos los avances en su traducción al español y al francés (véase el párrafo 14.3).

#### **Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII)**

9.3 El Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea relativo a las recomendaciones sobre la formación y titulación de prácticos que no sean de altura, y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura, que figuran en el anexo 17, con miras a presentarlo en la vigésima tercera Asamblea para su adopción, que revocará la resolución A.485(XII).

9.4 El observador de la ICS, en una declaración conjunta en nombre de la ICS, el OCIMF e INTERTANKO, manifestó su descontento por el hecho de que no se hayan podido solventar todos los problemas en el contexto de la revisión de la resolución, en especial la obligación del capitán de ultimar una planificación de la travesía, de fondeadero a fondeadero, de conformidad con la resolución A.893(21), la cual la ICS estima que no ha sido abordada mediante la inclusión de obligaciones complementarias respecto de las autoridades de practica. La delegación de las Bahamas apoyó la declaración de la ICS.

9.5 El observador de la ICS informó de que se había establecido un diálogo entre el sector y la IMPA y que en este contexto el sector estaba colaborando en la elaboración de directrices prácticas las cuales, una vez ultimadas, resultarán en la publicación de prácticas recomendadas para su utilización tanto por los buques como por los prácticos. Todas las directrices que se elaboren a este respecto se presentarán a la Organización en su debido momento.

9.6 El observador de la IMPA se congratuló de que se hubiese ultimado la revisión de la resolución A.485(XII) y de que se hayan alcanzado soluciones de compromiso de modo que ningún punto de vista haya prevalecido. La IMPA manifestó su compromiso de continuar con las deliberaciones en curso con el sector del transporte marítimo, en el marco de la OMI, basándose en la resolución revisada, a fin de garantizar la seguridad operacional y continuar una colaboración beneficiosa para ambas partes.

### **Comunicación de información adicional**

9.7 El Comité respaldó la decisión del Subcomité de que no es necesario que el Secretario General pida la opinión de las personas competentes sobre la información adicional comunicada con arreglo a lo dispuesto en el artículo IV y en la regla I/7 del Convenio de Formación con respecto a:

- .1 ejemplares de los documentos de dotación de seguridad expedidos a buques en los que la gente de mar esté en posesión de títulos alternativos expedidos en virtud de la regla VII/1 del Convenio de Formación; o
- .2 informes en los que se facilite información adicional resumida sobre las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de la regla I/10 del Convenio de Formación, en los casos en los que el Secretario General ya haya presentado un informe al Comité sobre estas medidas.

9.8 En el caso de los informes en los que se facilite información resumida sobre las medidas adoptadas por las Partes en el Convenio de Formación para garantizar el cumplimiento de la regla I/10 de dicho Convenio (véase el párrafo 9.7.2), el Comité pidió a la Secretaría que preparara, a fin de aprobarlos en periodos de sesiones futuros, proyectos de circulares MSC en los que se informe, según proceda, de los mecanismos de reconocimiento establecidos por las Partes.

### **Actualización de la lista de Partes confirmadas en el Convenio de Formación (la denominada "Lista blanca")**

9.9 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado la propuesta de revisar y actualizar la lista de Partes confirmadas en el Convenio de Formación a intervalos de cinco años y las opiniones expresadas por Dinamarca (MSC 75/9/3), que reitera el punto de vista manifestado en el MSC 74 (MSC 74/24, párrafo 7.7) de que, para que el concepto de "Lista blanca" sea significativo, sería preciso adoptar una lista nueva a intervalos regulares. Dinamarca propuso por ello incluir el subpunto "Actualización de la lista de las Partes confirmadas en el Convenio de Formación" en el punto del programa de trabajo del Subcomité titulado "Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación", a fin de aclarar los procedimientos existentes (MSC/Circ.796/Rev.1 y MSC/Circ.997).

9.10 Muchas delegaciones apoyaron la opinión de Dinamarca de que la denominada "Lista blanca" debería aprobarse a intervalos fijos. Varias delegaciones apoyaron la opinión de Chipre de que se debía obtener más experiencia práctica antes de examinar la conveniencia de revisar la "Lista blanca". Otras delegaciones propusieron que las revisiones de la "Lista blanca" se realizaran a intervalos quinquenales, conjuntamente con los informes de las evaluaciones independientes, según lo dispuesto en la sección A-I/8 del Código de Formación.

9.11 El Comité convino en que deberían aprobarse las actualizaciones quinquenales de la "Lista blanca" y pidió al Subcomité que elaborase los procedimientos necesarios para la actualización periódica de la lista y que examinase si sería necesario enmendar el Convenio y el Código de Formación a los efectos de adoptar estos procedimientos. El Comité también convino en que la labor debía ultimarse en dos periodos de sesiones del Subcomité.

### **Títulos de operador general y operador restringido del SMSSM**

9.12 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de que no era necesario enmendar el Código de Formación para hacer obligatorio un examen para la renovación o refrendo de los títulos del SMSSM.

### **Orientaciones sobre maniobras encontradas para la prevención de abordajes**

9.13 El Comité tomó nota de las conclusiones del examen del Subcomité sobre la elaboración de orientaciones destinadas a las instituciones de formación marítima sobre la importancia de prestar la debida atención en la formación de los oficiales a cargo de las guardias de navegación al problema de las maniobras encontradas para la prevención de abordajes; y pidió a la Secretaría que pusiera en conocimiento del Subcomité NAV los resultados de sus deliberaciones.

### **Fin de las disposiciones transitorias del Convenio de Formación**

9.14 El Comité tomó nota de las cuestiones identificadas por el Subcomité en relación con el vencimiento, el 1 de febrero de 2002, de las disposiciones transitorias contempladas en la regla I/15 del Convenio de Formación (STW 33/17, párrafo 5.45 a5.48) y, tras recordar las observaciones formuladas por el Secretario General en su discurso de apertura a este respecto, sancionó la iniciativa del Subcomité de publicar la circular STCW.7/Circ.12, que trata del asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y organizaciones reconocidas sobre las medidas que procede adoptar en los casos en que no toda la gente de mar disponga de títulos y refrendos que cumplan los requisitos del Convenio de Formación 1995 después del 1 de febrero de 2002, y de pedir a la Secretaría que la publicara inmediatamente.

9.15 La delegación del Japón recordó que había expresado su disconformidad en el STW 33 con respecto a la decisión del Subcomité de distribuir una circular STCW mediante la que se postergaba hasta el 31 de julio de 2002 la exigencia de dar total cumplimiento a las disposiciones del Convenio de Formación revisado, esto es, seis meses después de la fecha prevista de implantación del 1 de febrero de 2002. El Japón comunicó al Comité que los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto habían seguido las recomendaciones que figuran en la circular STCW y habían dado avisos para las compañías y la gente de mar para aquellos casos en los que se determinara que la gente de mar no se ajustaba a las disposiciones del Convenio revisado. La delegación del Japón también comunicó al Comité los resultados de una campaña de inspección concentrada llevada a cabo por el Memorando de entendimiento de París, cuyos resultados señalan que aproximadamente el 35% de los buques inspeccionados presentan deficiencias en lo referente a la titulación de la gente de mar.

9.16 Tras tomar nota de la información facilitada, el Comité instó a todas las Partes interesadas a que hiciesen todo lo posible, con ocasión de las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, para garantizar que la gente de mar dispone de los títulos y pruebas

documentales necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio revisado de modo que se eviten problemas importantes después del 31 de julio de 2002.

9.17 El Comité también recordó que durante el STW 33 (STW 33/17, párrafo 5.48), había observado que a un buque y a su compañía se le pueden imputar incumplimientos graves de las disposiciones del Código IGS cuando la gente de mar no posee los títulos obligatorios por ley, lo que puede provocar la detención del buque, y de que el Subcomité había recomendado que las Administraciones dieran las instrucciones necesarias a las organizaciones reconocidas para evitar la retirada de los CGS en esos casos.

### **Títulos expedidos en virtud del capítulo VI del Convenio de Formación**

9.18 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1030, que contiene orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre cuestiones relacionadas con los certificados de competencia.

### **Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia**

9.19 El Comité tomó nota de los resultados del examen efectuado por el Subcomité del informe sobre las investigaciones de prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia y los refrendos, aprobó la lista de medidas que debían adoptar el Subcomité y la Secretaría (STW 33/17, anexo 4) y la iniciativa del Subcomité de invitar al Subcomité FSI a que determinara, al analizar los informes sobre investigaciones de siniestros, si habían contribuido a ellos certificados fraudulentos.

9.20 Francia (MSC 75/INF.24) facilitó información acerca de la introducción de una base de datos para la gestión de los títulos expedidos en virtud del Convenio de Formación en ese país, a la que se puede acceder por Internet para obtener información sobre la validez y autenticidad de los certificados.

9.21 El Comité observó que la Secretaría, basándose en la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación, había elaborado una lista de los responsables de la reglamentación del Convenio de Formación en las Administraciones encargadas de facilitar datos que permitan verificar la validez y autenticidad de los títulos. La última lista figura adjunta en el anexo de la circular STCW 95/Circ.1/Rev.3, de 2 de marzo de 2002. La Secretaría mantiene actualizada la información sobre los puntos de contacto que figuran en esta lista y la información más reciente se publica en el sitio de la OMI en la Red, con objeto de sentar las bases de un programa de verificación de los certificados que se incorporará también a dicho sitio en la Red.

9.22 El Comité sancionó la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría de que informara de los resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia y los refrendos al Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima (MSC 75/ISWG/3/1), tras tomar nota de que este Grupo había examinado los resultados del STW 33 bajo los correspondientes puntos de su orden del día (por ejemplo, los puntos relativos a los oficiales de protección del buque, a la identidad de la gente de mar y a la comprobación de sus antecedentes).

### **Análisis de siniestros**

9.23 El Comité tomó nota de los resultados del examen por el Subcomité de dos informes de investigaciones de siniestros y sancionó su iniciativa de pedir a la Secretaría que comunicara sus conclusiones a los Subcomités FSI y DE.

### **Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo**

9.24 El Comité tomó nota de la inquietud del Subcomité por la inclusión de requisitos de formación en el uso de escopetas o rifles de caza en el proyecto de directrices para los buques que navegan en aguas árticas cubiertas de hielo, tras recordar la advertencia de la Organización, en el contexto de los actos de piratería y robos a mano armada, de que los buques mercantes no deben llevar armas de fuego (véase también el párrafo 12.6).

9.25 El Comité tomó nota del examen efectuado por el Subcomité de los apartados del proyecto de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo que recaen en su ámbito de competencias; y sancionó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que informara al Subcomité DE de sus observaciones.

### **Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**

9.26 El Comité respaldó la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que pusiera en conocimiento del Subcomité DE los resultados del análisis de discrepancias llevado a cabo por los Estados Unidos (STW 33/11) al Subcomité DE para su examen.

### **Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria**

9.27 El Comité tomó nota de los resultados del examen por el Subcomité de las secciones del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria que entran en su ámbito de competencias; y pidió a la Secretaría que informara al Subcomité SLF de sus observaciones al respecto.

### **Cuestiones que deben considerarse al integrar las tecnologías informáticas en la formación y evaluación de la gente de mar**

9.28 El Comité aprobó la circular STCW.7/Circ.13 sobre las cuestiones que deben considerarse al integrar las tecnologías informáticas en la formación y evaluación de la gente de mar.

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

#### **Generalidades**

9.29 El Comité recordó que, en su 69º periodo de sesiones, había encomendado a la Secretaría (MSC 69/22, párrafo 7.11) que le mantuviera informado de los avances en la labor de preparación de los informes, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/7, párrafo 2, del Convenio de Formación y que, en periodos de sesiones posteriores, había recibido datos actualizados sobre la información comunicada por las 82 Partes dentro del plazo (1 de agosto de 1998), y de las Partes cuya información se había recibido después de esa fecha.

9.30 El Comité recordó asimismo que, en su 73º periodo de sesiones, había acordado estudiar los informes del Secretario General en el Pleno debido a la limitación del número de grupos de trabajo (MSC 73/21, párrafo 18.38).

### **Informe sobre la marcha de la labor**

9.31 El Comité tomó nota de los adelantos conseguidos en la evaluación de información comunicada por las Partes en el Convenio de Formación al 12 de marzo de 2002 (MSC 75/9/1) y tomó nota asimismo de que, al finalizar el 1º periodo extraordinario del Comité, que se celebró el año pasado, la denominada "Lista blanca" constaba de 71 Partes confirmadas por el MSC 73; 23 Partes confirmadas por el MSC 74 y ocho Partes confirmadas en el periodo de sesiones extraordinario, que suman 102 Partes del actual total de 139 Partes en el Convenio de Formación, como se indica en la circular MSC/Circ.1018.

9.32 El Comité tomó nota asimismo que, con posterioridad al informe sobre la marcha de la labor publicado el 12 de marzo de 2002, la situación era la siguiente: se había completado la evaluación de las 82 Partes iniciales que habían cumplido el plazo del 1 de agosto de 1998; de las 14 Partes cuyos informes se han recibido después del 1 de agosto de 1998, nueve paneles de personas competentes habían completado su evaluación inicial y habían pedido aclaraciones a las Partes correspondientes, y, de éstos, un panel estaba examinando las aclaraciones facilitadas por la respectiva Parte, y los otros ocho seguían esperando aclaraciones. La evaluación continuaba con respecto a las restantes Partes.

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

9.33 Al presentar su informe (MSC 75/WP.2), el Secretario General comunicó al Comité que, para preparar los informes prescritos en la regla I/7, párrafo 2, del Convenio de Formación había pedido y tomado en consideración la opinión de las personas competentes elegidas de la lista compilada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 de dicha regla y publicada mediante la circular MSC/Circ.797, que se revisa periódicamente. Como se indica en la circular MSC/Circ./796/Rev.1, el informe de cada Parte abarca:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos;
- .3 un resumen de las conclusiones a las que se haya llegado en forma de cuadro comparativo; y
- .4 una indicación de los aspectos que no son aplicables a la Parte interesada.

El Secretario General invitó al Comité a examinar los informes adjuntos al documento MSC 75/WP.2, a fin de confirmar que la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación interesadas demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación revisado.

9.34 Siguiendo las pautas para el examen del informe del Secretario General del MSC 74 y el 1º periodo de sesiones extraordinario, el Comité acordó examinar por separado el informe de cada Parte a fin de:

- .1 determinar, basándose en el informe del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;
- .2 verificar los procedimientos seguidos para identificar si algún aspecto requiere aclaraciones adicionales;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo para asegurarse de que corresponde al informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que de cada informe se desprende que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por las Partes interesadas.

9.35 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación incluidas en los informes del Secretario General y pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de circular MSC (siguiendo las pautas de las circulares ya aprobadas: MSC/Circ.978, 996 y 1018), adjuntando la lista de las Partes que hayan demostrado hasta la fecha estar dando plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación, incluidas las confirmadas en ese periodo de sesiones.

9.36 Tras examinar el proyecto de circular MSC al respecto (MSC 75/WP.3), el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1031 sobre 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 comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio, en la que se enumeran todas las Partes confirmadas hasta la fecha.

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

9.37 El Comité aprobó las candidaturas de personas competentes adicionales presentadas por los Gobiernos (MSC 75/9/2, anexo y MSC 75/WP.4) y pidió a la Secretaría que actualizara en consonancia la circular MSC/Circ.797/Rev.6 y publicara la circular actualizada como MSC/Circ.797/Rev.7.

#### **OTROS ASUNTOS**

#### **Referencia a las enmiendas en el título del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978**

9.38 Las Bahamas (MSC 75/9/5), opinó que la utilización de la expresión "STCW 95", refiriéndose al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, no respondía a la práctica actual de la OMI y estaba creando confusión, por lo que propuso acordar una versión normalizada del título del Convenio.

9.39 El Comité se mostró de acuerdo en que la utilización de la expresión "STCW 95", refiriéndose al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, había generado alguna confusión, al igual que el título de los certificados y refrendos de la sección A-I/2 del Código de Formación, en la que se hace referencia al Convenio "enmendado en 1995", habida cuenta de que el Convenio se ha enmendado posteriormente en 1997 y 1998.

9.40 El Comité convino en remitir la cuestión STW 34 para su examen y la elaboración de las enmiendas necesarias al Convenio o al Código de Formación a fin de aclarar la cuestión. A fin de abordar las dificultades que según se ha informado resultan del hecho de que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto solicitan que en los certificados y refrendos aparezcan referencias al "STCW 95", el Comité examinó un proyecto de circular MSC (MSC 75/WP.13) y aprobó la circular MSC/Circ.1032 sobre orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre referencias al STCW 95 en certificados, refrendos y pruebas documentales.

9.41 El Comité también le pidió a la Secretaría que suprimiera las referencias al "STCW 95" en la versión pública del Convenio cuando se imprima la próxima edición.

### **Orientaciones sobre los arreglos entre las Partes para permitir el reconocimiento de los títulos estipulados en la regla I/10 del Convenio de Formación**

9.42 Tras examinar las propuestas del Brasil (MSC 75/9/4), relativas a elaborar procedimientos encaminados a simplificar y agilizar el proceso internacional de reconocimientos de títulos en virtud de la regla I/10 del Convenio de Formación, el Comité observó que los procedimientos que han de adoptar las Partes en el Convenio de Formación a fin de reconocer títulos mediante refrendos eran bastante burocráticos y que su simplificación podría facilitar el proceso dado que las Partes encuentran dificultades en suscribir los compromisos necesarios antes de reconocer los certificados.

9.43 El Comité acordó remitir el documento MSC 75/9/4 al STW 34 para que examinara la propuesta del Brasil encaminada a facilitar este proceso (MSC 75/9/4, párrafo 11), y pidió al STW 34 que examinase las disposiciones del Convenio de Formación relativas al reconocimiento de certificados y asesorase al Comité acerca de si era necesario aclarar o enmendar las disposiciones actuales.

## **10 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS**

### **INFORME DEL 46º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 46º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 46/16 y MSC 75/10) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes**

10.2 El Comité examinó un documento presentado por Alemania, Suecia, el Reino Unido y el CILC (MSC 75/10/1) en el que se propone la incorporación de un preámbulo en el proyecto de Directrices provisionales para el análisis simplificado de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes, elaborado por el FP 46, y decidió incluir dicho proyecto de preámbulo en las Directrices provisionales. Tras acordar cambios de redacción en las Directrices provisionales propuestas (MSC 75/WP.9), el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1033 sobre Directrices provisionales para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes.

### **Control del humo y ventilación en los buques nuevos de pasaje**

10.3 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1034 sobre Directrices para sistemas de control del humo y ventilación de los puestos de reunión internos y las galerías de los buques de pasaje nuevos.

### **Uso e instalación de detectores equivalentes a los detectores de humo**

10.4 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1035 sobre Directrices para el uso e instalación de detectores equivalentes a los detectores de humo.

### **Interpretaciones unificadas del Código PEF**

10.5 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1036 sobre Interpretaciones unificadas del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF) y los procedimientos de ensayo de exposición al fuego que se mencionan en dicho Código, tras acordar que el 24 de mayo de 2002 sería la fecha de aplicación de las interpretaciones.

### **Corrección de errores en la versión revisada del capítulo II-2 del Convenio SOLAS**

10.6 Tras ponerse de acuerdo respecto de la corrección de errores en la versión revisada del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptado mediante la resolución MSC.99(73), que figura en el anexo 6 del documento FP 46/16, el Comité pidió a la Secretaría que elaborara el correspondiente acta de rectificación.

### **Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS**

10.7 Al examinar el proyecto de interpretaciones unificadas del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS, el Comité analizó las modificaciones al proyecto de interpretaciones unificadas de la regla II-2/13.3.4 del Convenio SOLAS, sobre los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia, propuesta por Suecia (MSC 75/10/2), y tras acordar no aprobar en el periodo de sesiones en curso la propuesta de interpretación unificada de la regla II-2/13.3.4 sino remitir el documento MSC 75/10/2 al FP 47 para su examen, aprobó la circular MSC/Circ.1036 sobre Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS.

### **Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo**

10.8 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado su revisión de las disposiciones sobre protección contra incendios que figuran en el proyecto de Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo y de que había remitido sus recomendaciones al Subcomité DE a efectos de coordinación.

### **Análisis de los expedientes de siniestros causados por incendios**

10.9 El Comité tomó nota del examen llevado a cabo por el Subcomité del análisis de los expedientes de siniestros causados por incendios y en especial de las recomendaciones que había formulado al Subcomité FSI para que examinara el proyecto de proceso interactivo entre el Subcomité FSI y otros subcomités a fin de identificar cuestiones de seguridad marítima y de contaminación ambiental, elaborados por el FP 46, y las lecciones extraídas de los siniestros

ocasionados por trabajos en caliente para examinarlos y adoptar decisiones, según corresponda; y su recomendación al Subcomité STW para que examine las cuestiones relativas a la formación de la gente de mar en relación con las lecciones extraídas de los siniestros ocasionados por trabajos en caliente.

### **Revisión de la resolución A.654(16)**

10.10 Tras señalar que el Subcomité, al examinar el modo de incorporar en el marco reglamentario la norma ISO 17631:2002 sobre Planes de a bordo de los buques para la protección contra incendios, dispositivos salvavidas y medios de evacuación, había acordado, como medida provisional, elaborar un proyecto de circular del MSC sobre Elaboración de planos de lucha contra incendios de a bordo, de modo que pudieran utilizarse con carácter voluntario a la espera de la revisión pendiente de la resolución A.654(16), el Comité tomó nota, en especial, de las recomendaciones del Subcomité dirigidas a:

- .1 el Subcomité DE, para que examine la posibilidad de adoptar medidas semejantes en relación con la utilización de los símbolos gráficos que figuran en la norma ISO 17631:2002 ya que los mismos se refieren a los dispositivos y medios de salvamento, según se prescribe en el capítulo III del Convenio SOLAS; y
- .2 el Subcomité STW, para que examine las consecuencias para la formación que podría tener la aplicación de la norma ISO 17631:2002, teniendo en cuenta que la gente de mar debería familiarizarse con los nuevos símbolos,

y decidió ocuparse del proyecto de circular MSC antes mencionado en relación con el punto 12 del orden del día (Proyecto y equipo del buque), cuando examine las cuestiones de carácter urgente derivadas del DE 45 (párrafo 12.20).

### **Directrices aplicables a los extintores de incendios portátiles para usos marinos**

10.11 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Directrices mejoradas aplicables a los extintores de incendio portátiles para usos marinos, que figura en el anexo 18, a efectos de presentarlo a la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, para su adopción.

### **Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**

10.12 Tras tomar nota de que los resultados del examen llevado a cabo por el Subcomité de las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño se habían examinado en relación con el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño), oportunidad en la cual se habían analizado los documentos MSC 75/4 y MSC 75/4/Add.1, en los cuales figura el resumen de los resultados de la labor llevada a cabo por los subcomités interesados, (véanse los párrafos 4.9 a 4.15 y 4.20 a 4.23), el Comité convino en que no era necesario adoptar nuevas medidas en relación con este punto del orden del día.

### **Proyecto de enmiendas al capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS**

10.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS elaborado por el DSC 6 y, tras recordar que había aprobado el proyecto de enmiendas en relación con el punto 7 del orden del día (Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores) cuando examinó las cuestiones derivadas del DSC 6

(véase el párrafo 7.33), acordó también sustituir, en la versión inglesa, la expresión "*closed*" por "*enclosed*", en la nota de pie de página 16 correspondiente a la regla II-2/19 del Convenio SOLAS que figura en el documento FP 46/16.

## **POSICIÓN PARA LA DESCARGA DE TUBERÍAS DE VENTILACIÓN DE LOS TANQUES DE ACEITE LUBRICANTE**

10.14 El Comité examinó un documento presentado por la IACS (MSC 75/10/3) en el que se manifiesta inquietud por cuanto el capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS prohíbe que las tuberías de ventilación de los tanques de aceite lubricante descarguen en los espacios de máquinas y exige que tales tuberías de ventilación terminen en la cubierta abierta de los buques nuevos (cuya quilla haya sido colocada el 1 de julio de 2002, o posteriormente), mientras que el actual capítulo II-2 del Convenio SOLAS permite que tales tuberías terminen dentro de los espacios de máquinas. A este respecto, el Comité tomó nota de la opinión de la IACS de que la práctica que se ha seguido hasta el presente (también con arreglo a la prescripción unificada UR F35 de la IACS) debería seguir aceptándose hasta tanto el Subcomité FP examine más a fondo la cuestión.

10.15 Tras examinar esta opinión de la IACS, el Comité acordó remitir el documento MSC 75/10/3 al FP 46, para que este órgano lo examine más a fondo y adopte las medidas que considere oportunas en el ámbito del punto de su orden del día "Otros asuntos".

## **11 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

### **INFORME DEL 6º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### ***GENERALIDADES***

11.1 El Comité aprobó en general el informe del 6º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (COMSAR 6/22 y MSC 75/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS RADIOCOMUNICACIONES**

##### **Enmiendas al Manual internacional SafetyNET**

11.2 El Comité, tras tomar nota de que algunas delegaciones habían indicado en el COMSAR 6 que necesitaban tiempo para examinar las enmiendas propuestas al Manual internacional SafetyNET (que figuran en el anexo 2 del documento COMSAR 6/22) acordó examinar el correspondiente proyecto de circular MSC en el MSC 76 con miras a su aprobación.

##### **Directrices sobre las radiocomunicaciones generales**

11.3 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1038 - Directrices sobre las radiocomunicaciones generales, en la que se facilita orientación a los Gobiernos acerca de los criterios para que las radiocomunicaciones generales se ajusten a los requisitos del SMSSM en zonas en las que no existan tales comunicaciones.

## **Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar**

11.4 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar, que figura en el anexo 19, con miras a presentarlo, una vez que se incorporen las observaciones o modificaciones propuestas por los Subcomités NAV y/o STW, en el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción, que revocará la resolución A.474 (XII).

## **CUESTIONES RELACIONADAS CON LA UIT**

### **Declaración de coordinación de la OMI para el Grupo de trabajo 8B de la UIT**

11.5 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmitiera una declaración de coordinación relativa a las enmiendas a la Recomendación M.493-10 del UIT-R a la reunión del Grupo de trabajo 8B de la UIT prevista del 1 al 7 de mayo de 2002.

### **Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT**

11.6 El Comité aprobó la postura de la OMI en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2003 (CMR-03) en relación con los puntos del orden del día que tratan de los servicios marítimos, que se recoge en el anexo 20, con miras a presentarla en primer lugar en la reunión preparatoria de la Conferencia (CPM-02) (que se celebrará en Ginebra, Suiza, en noviembre de 2002) y posteriormente en la CMR-03 (cuya celebración está prevista en Caracas, Venezuela, en junio-julio de 2003).

11.7 El Comité pidió a la Secretaría que pusiera en conocimiento de la CPM-02 la postura de la OMI e informara de sus resultados en el COMSAR 7, para brindar al Subcomité la oportunidad de enmendar o ajustar la postura de la OMI, si es necesario, con miras a exponerla en la CMR-03.

11.8 El Comité recordó que, en su 74º periodo de sesiones, había pedido a la Secretaría que estudiara las consecuencias jurídicas de la colaboración con la UIT y preparara un proyecto de postura de la OMI sobre el carácter de los observadores de los organismos especializados de las Naciones Unidas, a fin de examinarlo y aprobarlo en el COMSAR 6 y adoptarlo en el MSC 75.

11.9 El Comité adoptó la declaración de la OMI sobre la participación de la OMI en futuras conferencias mundiales de radiocomunicaciones de la UIT, que incluye la Circular nº 2383, en la que se invita a las Administraciones marítimas a que apoyen y defiendan la postura de la OMI, de manera individual o colectiva, en tales conferencias, que se recoge en el anexo 21, con miras a presentarla en la próxima Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT, cuya celebración está prevista en septiembre/octubre de 2002 (PPC-2002).

11.10 Se pidió a la Secretaría que pusiera en conocimiento de la PPC-2002 esta declaración de la OMI e informara al MSC 76 de las decisiones adoptadas.

11.11 El Comité aprobó la resolución MSC.129 (75) sobre Seguridad marítima y radiocomunicaciones relacionadas con la seguridad, que ser recogen en el anexo 22.

## **OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LAS RADIOCOMUNICACIONES**

### **Notas a pie de página de las resoluciones A.804(19) y 806(19)**

11.12 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que intercalara las notas a pie de página acordadas en los correspondientes anexos de las resoluciones A.804(19) y A.806(19), relativas a las normas de funcionamiento del equipo de radiocomunicaciones de a bordo y del equipo náutico. Las notas a pie de página acordadas armonizan estas normas de funcionamiento con el Reglamento de Radiocomunicaciones vigente.

### **Estaciones terrenas de buque Inmarsat Fleet F 77**

11.13 El Comité aprobó la resolución MSC.130 (75) sobre Normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque de Inmarsat aptas para las comunicaciones bidireccionales, que se recoge en el anexo 23, que incluye normas de funcionamiento para las estaciones terrenas de buque Inmarsat Fleet F 77, conforme a lo prescrito en la resolución A.888(21) - Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM.

11.14 El Comité respaldó la opinión del Subcomité de que los terminales de comunicaciones Inmarsat Fleet F 77 debían usarse a bordo de los buques regidos por el SMSSM y los CMSC.

### **RLS por satélite**

11.15 Tras sancionar las propuestas del Subcomité, el Comité aprobó:

- .1 la circular MSC/Circ.1039 sobre Directrices para el mantenimiento en tierra de las RLS por satélite; y
- .2 la circular MSC/Circ.1040 sobre Directrices para la prueba anual de las RLS por satélite de 406 MHz.

### **Cuestiones relacionadas con los falsos alertas**

11.16 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de ampliar la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre falsos alertas hasta 2003, a reserva de su decisión de ampliar igualmente el plazo previsto para ultimar el punto de alta prioridad de "Radiocomunicaciones de emergencia: falsos alertas e interferencias" hasta 2003 (véase el párrafo 22 .32).

11.17 Tras examinar el documento MSC 75/11/6 (Secretaría), el Comité aprobó la circular COMSAR/Circ.29 sobre Orientaciones acerca de la utilización voluntaria de cuestionarios y formularios normalizados para la notificación de falsos alertas, a fin de recabar datos sobre los falsos alertas, preparada por la Secretaría atendiendo a las instrucciones del Subcomité.

## **CUESTIONES RELACIONADAS CON BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

### **Novena reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI**

11.18 El Comité aprobó la celebración de la novena reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que está prevista en Hong Kong (China) del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002 (véase también el párrafo 22.51.2).

11.19 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de invitar al Grupo mixto de trabajo a que examinase las preguntas planteadas por la delegación de Chipre, apoyada por la delegación de las Bahamas, acerca de la rotación de los Miembros permanentes del Grupo y los lugares de celebración de sus reuniones, que deberían incluir, por ejemplo, alternativamente, la sede de la Organización, dando a las misiones emplazadas en Londres con carácter permanente la posibilidad de participar en dichas reuniones como observadores sin incurrir en ningún gasto para sus delegaciones, teniendo en cuenta las deliberaciones y la decisión del MSC 72 (MSC 72/23, párrafo 9.20) a este respecto, e informase oportunamente al COMSAR 7.

### **Cuestiones relacionadas con la circular MSC/Circ.1000**

11.20 El Comité recordó que el MSC 74 había:

- .1 aprobado la circular MSC/Circ.1000 sobre Directrices para preparar planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS); y
- .2 pedido al COMSAR 6 que preparara con urgencia requisitos mínimos aplicables a los proveedores de datos SAR.

11.21 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1041 sobre Directrices para armadores y los servicios de búsqueda y salvamento sobre los requisitos mínimos para los proveedores de datos de búsqueda y salvamento por lo que respecta al mantenimiento de información sobre los planes de cooperación SAR, de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS y la circular MSC/Circ.1000, y la provisión de planes actualizados en todo momento.

11.22 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que no era necesario establecer prescripciones de notificación adicionales para los buques de pasaje, además de las que ya figuran en la circular MSC/Circ.1000.

### **Botiquín médico de emergencia**

11.23 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1042 sobre la Lista del Contenido del botiquín médico de emergencia y consideraciones médicas para su utilización en los buques de pasaje de trasbordo rodado que generalmente no llevan médico a bordo.

11.24 El Comité tomó nota del establecimiento por parte del Subcomité de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de evaluar los aspectos de responsabilidad e indemnización que plantean las cuestiones relacionadas con la utilización del botiquín médico de emergencia, a reserva de la decisión del Comité de incluir un subpunto de prioridad alta titulado "Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento" en el programa de trabajo del Subcomité (véase el párrafo 22.29).

11.25 Tras examinar y respaldar la propuesta que figura en el documento MSC 75/11/3 (Alemania, Francia y Suecia), el Comité pidió al COMSAR 7 que determinara para qué tipo de buques de pasaje, además de los buques de pasaje de trasbordo rodado, podría ser beneficioso llevar un botiquín de primeros auxilios; y que preparara el correspondiente proyecto de circular MSC con miras a aprobarlo en el MSC 77.

## **Escucha en el canal 16 de ondas métricas en buques regidos por el Convenio SOLAS**

11.26 El Comité recordó que, en su 74º periodo de sesiones, había pedido al COMSAR 6 que examinara el documento MSC 74/9/5 (Dinamarca y Países Bajos), en el que se propone enmendar la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, armonizándola con la resolución MSC.77(69) y que lo asesorara en este periodo de sesiones acerca de si era necesario fijar otra fecha para el cese de la escucha en el canal 16 de ondas métricas en buques regidos por el Convenio SOLAS, que no sea el 1 de febrero de 2005.

11.27 El Comité sancionó la recomendación del Subcomité de no modificar la actual regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, que trata de la escucha en el canal 16 de ondas métricas; y recordó que ya había examinado esta cuestión en el ámbito del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento) (véanse los párrafos 3.9 y 3.10).

11.28 Teniendo en cuenta las decisiones recogidas en el párrafo 3.9, el Comité adoptó la resolución MSC.131(75) sobre el servicio de escucha continua en el canal 16 de ondas métricas en buques regidos por el Convenio SOLAS mientras estén en el mar e instalación de medios para la LSD por ondas métricas en buques no regidos por el Convenio SOLAS, que figura en el anexo 24, y revocó la resolución MSC.77(69).

## **Lugares de refugio**

11.29 El Comité pidió al NAV 48 que tuviera en cuenta la circular MSC/Circ.892 sobre notificación de un alerta a las autoridades de búsqueda y salvamento al estudiar los aspectos relacionados con los lugares de refugio y que informara al COMSAR 7 de sus resultados.

## **Cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje**

11.30 Al tener conocimiento de que Hong Kong (China) había informado al COMSAR 6 de las conclusiones de un ejercicio de búsqueda y salvamento llevado a cabo a bordo de un buque de pasaje, y había subrayado varias recomendaciones resultantes de dicho ejercicio, el Comité:

- .1 pidió al Subcomité DE que tuviera en cuenta que, si no se suprime, el mecanismo de bloqueo de seguridad para el transporte de la manga de evacuación puede causar demoras en su apertura, y tomó nota de que el DE 45 había examinado la cuestión con carácter preliminar y había pedido a su Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño que le presentase las recomendaciones que estimase oportunas en su 46º periodo de sesiones; y
- .2 pidió al Subcomité STW que tuviera en cuenta la recomendación de que la tripulación del buque asignada para transportar a las personas heridas hasta un helicóptero debería recibir información completa sobre las medidas de seguridad que convendría adoptar cuando esté trabajando en las proximidades del helicóptero.

## **Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros**

11.31 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1043, que contiene orientaciones sobre la notificación diaria por los buques de su situación a sus compañías.

11.32 La delegación del Reino Unido, apoyada por algunas delegaciones, propuso que la notificación diaria por los buques de su situación a sus compañías fuera obligatoria, y que dichas prescripciones se incorporasen en el sistema de gestión de la seguridad de a bordo; y también que se pidiese al Subcomité COMSAR o a otros subcomités interesados que examinaran la propuesta.

11.33 Varias delegaciones se mostraron a favor de una notificación diaria obligatoria, pero señalaron que no debería aumentar la burocracia a bordo de los buques y su incumplimiento no debería ser motivo para la detención de un buque.

11.34 Teniendo en cuenta que la notificación obligatoria de la situación de los buques forma parte de la protección marítima general, el Comité convino en examinar nuevamente la cuestión en su 76º periodo de sesiones, teniendo en cuenta los documentos que se presenten al Comité y a la Conferencia diplomática sobre protección marítima.

### **Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR**

11.35 El Comité tomó nota de que, en la 8ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, celebrada en Montreal (Canadá) del 20 al 24 de agosto de 2001, se habían preparado proyectos de enmiendas al Manual IAMSAR, que habían sido sancionados por el COMSAR 6.

11.36 Tras una intervención de la delegación de Grecia, apoyada por la delegación de Chipre, en la que reiteraba la reserva que había expresado en el COMSAR 6 con respecto a las enmiendas relativas al "asesoramiento aeronáutico para los CCSM" (sección 1), que había sido modificado por el COMSAR 6, y la declaración, en el mismo sentido, del Vicepresidente del Subcomité COMSAR y del Presidente del Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento de dicho Subcomité, el Comité remitió esta cuestión al grupo mixto de trabajo para que proporcione al COMSAR 7 las aclaraciones y el asesoramiento que estime oportunos.

11.37 De conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21) y tras informársele de que la OACI ya había aprobado los anteproyectos de enmiendas, el Comité adoptó las propuestas de enmiendas restantes, es decir, todas las enmiendas, a excepción de las de la sección 1, con miras a su distribución mediante la circular MSC/Circ.1044, y decidió que las enmiendas adoptadas debían entrar en vigor el 1 de julio de 2003.

### **Interfaz de largo alcance para los SIA**

11.38 El Comité, teniendo en cuenta sus decisiones sobre las cuestiones relacionadas con la protección marítima, respaldó la decisión del COMSAR 6 y encomendó a la Secretaría que pidiera al Grupo de trabajo 8B de la UIT y, por conducto de la IMSO, a Inmarsat Ltd. que:

- .1 estudien la viabilidad de facilitar un sistema de seguimiento de largo alcance utilizando la interrogación secuencial de Inmarsat-C o los datos disponibles del equipo SIA; y
- .2 hagan las modificaciones técnicas necesarias a las normas de los equipos de ondas decamétricas y hectométricas y de Inmarsat, de modo que estos datos del SIA puedan ponerse a disposición de las autoridades nacionales pertinentes, incluidas las autoridades de búsqueda y salvamento, que utilizan equipos de comunicaciones del SMSSM.

## **Medios para enviar mensajes de alerta desde un buque**

11.39 Se informó al Comité de que el COMSAR 6 había acordado las siguientes modificaciones de la circular MSC/Circ.623/Rev.2, Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques:

- .1 suprimir, en el párrafo 29, la siguiente oración: "El correspondiente CCS deberá acusar recibo e intentar establecer comunicación"; y
- .2 añadir el siguiente nuevo párrafo 29bis:

"El buque podrá enviar un alerta de piratería en cubierto a un CCS. No obstante, los piratas pueden estar a bordo del buque y dentro del alcance audible del equipo de radiocomunicaciones cuando el CCS envíe un acuse de recibo e intente establecer comunicación. En consecuencia, los piratas podrían estar sobre aviso de que se ha transmitido un alerta de piratería. Dicha información puede servir para poner todavía más en peligro las vidas de los tripulantes que se encuentran a bordo del buque. Los CCS y otros deberán, por lo tanto, ser conscientes de los peligros que conlleva poner sobre aviso, sin querer, a los piratas de que el buque ha transmitido un alerta de socorro u otra comunicación."

11.40 Teniendo en cuenta los párrafos 3 y 6.2 del documento MSC 75/11/5 (Alemania), el Comité aprobó los cambios propuestos, que están en consonancia con la propuesta de Alemania, y pidió a la Secretaría que los publicara mediante la circular MSC/Circ.623/Rev.3.

## **Modelos de certificados de seguridad para buques nucleares**

11.41 Con respecto a la petición del Subcomité de autorizar al COMSAR 7 a que revisara el modelo de certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje y el modelo de certificado de seguridad para buques nucleares de carga, el Comité decidió examinar esta cuestión en relación con el punto 22 de su orden del día (Programa de trabajo), en consonancia con el documento MSC 75/22/7 (Federación de Rusia) (véase también el párrafo 22.6).

## **Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar**

11.42 El Comité recordó que, al ver el punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI), había acordado examinar esta cuestión en el ámbito de este punto del orden del día.

11.43 El Comité recordó asimismo que la vigésima segunda Asamblea había aprobado la resolución A.920(22), relativa al examen de las medidas de seguridad y de los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, y tomó nota de que la Asamblea había solicitado en el párrafo 5 de dicha resolución que el Secretario General informara de los avances conseguidos en el lapso interperiodos a la vigésima tercera Asamblea.

11.44 Al examinar esta cuestión, se indicó al Comité que, aunque el documento MSC 75/2/2/Add.1 se refiere únicamente a los instrumentos de la OMI, la Secretaría había incluido en la lista de instrumentos pertinentes el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la

delincuencia organizada transnacional, que guarda relación directa con la circular MSC/Circ.896/Rev.1 (Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar).

11.45 El Comité tomó nota (MSC 75/2/2, párrafo 21) de que el Secretario General había señalado a la atención de una serie de organismos y programas especializados de las Naciones Unidas con competencias en este ámbito la problemática de las personas rescatadas en el mar, indicando que es necesario que las Naciones Unidas adopten un enfoque coordinado interorganismos hacia todos los aspectos del tema. Además de proponer una revisión de la legislación aprobada por los organismos y programas competentes de las Naciones Unidas, el Secretario General había propuesto también establecer un mecanismo de coordinación (posiblemente a través de un panel coordinador interorganismos, que se activaría cuando las circunstancias así lo exijan) para garantizar que la respuesta de las Naciones Unidas a cualquier futura emergencia sea coordinada y uniforme. Tomó nota, en particular, de que, como resultado de las consultas mantenidas por la Secretaría, de conformidad con la petición de la Asamblea que se recoge en el párrafo 4 de la resolución A.920(22), se estaba organizando una reunión entre los representantes de la División de las Naciones Unidas de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la Oficina de las Naciones Unidas de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y la Secretaría de la OMI, que estaba previsto que tuviese lugar en la Sede del Alto Comisionado para los Derechos Humanos los días 2 y 3 de julio de 2002 a fin de examinar y determinar cómo proseguir con su labor. Se informará oportunamente al Comité acerca de los avances realizados respecto de esta iniciativa, de los cuales también se dará cuenta en el informe provisional que el Secretario General presentará a la vigésima tercera Asamblea.

11.46 El Comité también tomó nota de que, atendiendo a las instrucciones que le había dado en su 1º periodo de sesiones extraordinario (MSC/ES.1/4, párrafo 3.8), el COMSAR 6 había examinado de manera preliminar esta cuestión en el seno de su Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento, como se indica en el documento COMSAR 6/22, párrafos 8.58 a 8.79, en los que se señala, entre otras cosas, que quizás sea necesario que el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento se reúna en el lapso interperiodos (párrafo 8.76.5).

11.47 El Comité examinó el documento MSC 75/2/2/Add.2 (Noruega), en el que se facilita un resumen de las evaluaciones llevadas a cabo hasta la fecha en respuesta a la resolución A.920(22) y se invita al Comité a que pida al Subcomité que examine las disposiciones de los Convenio SOLAS y SAR respecto del rescate de personas en peligro en el mar, basándose en dicha resolución, con carácter de urgencia, y también a que examine la conveniencia de enmendar los Convenios de Facilitación y de Salvamento, aunque con menor urgencia, dentro del mandato recogido en el párrafo 3 del documento de Noruega.

11.48 Francia (MSC 75/11/1) propuso una metodología para estos exámenes y formuló una serie de propuestas relativas a su contenido.

11.49 Alemania (MSC 75/11/2) formuló observaciones sobre los resultados del COMSAR 6 al respecto, identificó discrepancias en otros instrumentos, además de los Convenios SOLAS y de Salvamento, y propuso un mandato para una reunión interperiodos sobre búsqueda y salvamento.

11.50 El observador de las Naciones Unidas (División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos) se refirió al artículo 98 de la Convención de las Naciones

Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR) el que se expresa la tradición y práctica general de toda la gente de mar y del derecho marítimo de todos los países con respecto a la prestación de auxilio a las personas o buques que se encuentren en peligro en el mar; y estipula que tanto los Estados de abanderamiento como los Estados ribereños cooperen para hacer cumplir el deber de prestar auxilio. La CONVEMAR establece el deber de todo Estado de abanderamiento de exigir al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros, preste auxilio a toda persona que esté en peligro en el mar, en cuanto sepa que necesita socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.

La obligación de los Estados de abanderamiento de prestar auxilio a las personas que se encuentren en peligro en el mar no sólo es aplicable en alta mar, sino que es un deber de todos los Estados de abanderamiento en todas las zonas marítimas. Esta obligación es aplicable en la zona económica exclusiva, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 58 de la CONVEMAR y también en el mar territorial de un Estado ribereño (artículo 18).

Las obligaciones de los Estados ribereños de prestar auxilio a las personas que estén en peligro en el mar están establecidas en el párrafo 2 del artículo 98 de la CONVEMAR que estipula que todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperarán para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales. El Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos detalla las obligaciones en materia de búsqueda y salvamento.

Durante las deliberaciones mantenidas en el 56º periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, celebrado en noviembre de 2001, en relación con el punto de su orden del día sobre los océanos y el derecho del mar, varias delegaciones expresaron su preocupación por el creciente número de personas en peligro en el mar, y propusieron que se celebrase un debate sobre estas cuestiones en una reunión futura del Proceso abierto de consultas oficiosas de Naciones Unidas, haciendo particular hincapié en la determinación de los campos en que se debería mejorar la cooperación y coordinación internacionales.

La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar se mostró satisfecha por cooperar con la OMI y otras organizaciones en el grupo interorganismos, destacando que consideraban de suma importancia garantizar que las personas rescatadas puedan ser desembarcadas en un lugar seguro.

11.51 El observador del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos señaló que la competencia de este organismo en relación con las cuestiones sobre salvamento marítimo se establecía en su documento informativo que se recoge en el anexo 14 del documento COMSAR 6/22. De conformidad con su mandato, este Alto Comisionado no tiene ningún inconveniente en cooperar con la comunidad internacional y ayudarla a mantener la integridad del régimen de búsqueda y salvamento.

El Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos había mantenido una estrecha colaboración con la OMI y la comunidad internacional durante los flujos de refugiados del mar indochinos en la década de los 80. De conformidad con los principios de solidaridad internacional y de compartimiento de las responsabilidades, este Comisionado, junto con la comunidad internacional, halló una serie de soluciones duraderas para garantizar el salvamento y el desembarco de estos refugiados, al menos temporalmente.

El observador del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos mencionó que, en una mesa redonda de expertos, recientemente celebrada en Lisboa, y organizada por este Comisionado, se había reconocido que la determinación de la naturaleza o condición jurídica de las personas rescatadas en el mar normalmente se debía realizar en tierra. El Estado donde se efectuase el desembarco sería generalmente el Estado que primero debería cumplir sus responsabilidades en materia de protección de refugiados. No obstante, con arreglo a las disposiciones sobre el compartimiento de las responsabilidades, se podría transferir la responsabilidad de determinar la condición jurídica de los refugiados a otro Estado o a un marco de cooperación internacional en el que participe este Comisionado.

Tras la mesa redonda de Lisboa, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos está tratando de compilar datos más empíricos sobre la escala y el alcance del problema, como parte del proceso de profundización en este tema, particularmente antes de la reunión de su Comité Ejecutivo y la del grupo interorganismos. No obstante, siempre sería positivo que se mantuvieran debates en otros foros acerca de esta importante cuestión.

11.52 Varias delegaciones y observadores, tras expresar su satisfacción por la iniciativa del Secretario General, manifestaron que suponían que la reunión interorganismos trataría principalmente de aspectos de esta cuestión, como aquellos relacionados con los refugiados y los inmigrantes, que no se corresponden con el mandato de la OMI. Por consiguiente, recomendaron vehementemente que la Organización no debía esperar a conocer los resultados de la reunión interorganismos y que, por el contrario, debía comenzar a adoptar las medidas solicitadas en la resolución A.920(22).

11.53 Tras un amplio intercambio de opiniones, durante el cual se presentaron varias propuestas sobre cómo avanzar en este campo, con el ímpetu solicitado en la resolución A.920(22), y con arreglo a sus disposiciones, el Comité aprobó las propuestas del Presidente, a saber:

- .1 pedir a la Secretaría que tenga en cuenta los puntos principales de los documentos MSC 75/2/2/Add.2 (Noruega), MSC 75/11/1 (Francia) y MSC 75/11/2 (Alemania) en las deliberaciones que tendrán lugar durante la reunión que se celebrará en julio de 2002 en Ginebra; e informar sobre los resultados de esa reunión al MSC 76;
- .2 recibir, en el MSC 76, el informe de la reunión que se celebrará al respecto en Suecia, a fin de examinar las cuestiones relacionadas con la resolución A.920(22) y los tres documentos indicados anteriormente;
- .3 volver a examinar la cuestión en el MSC 76, basándose en los informes sobre la reunión interorganismos y la iniciativa sueca y adoptar las decisiones que se estimen oportunas, incluida la recomendación sobre las medidas que el COMSAR 7 deberá adoptar a este respecto, tales como:
  - .3.1 proseguir el examen de las disposiciones de los Convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar, basándose en las instrucciones de la resolución A.920(22). Se deberá conceder una alta las propuestas específicas de enmiendas a estos Convenios;
  - .3.2 determinar la conveniencia de elaborar orientaciones adicionales para los capitanes de buques, los CCS, los Estados ribereños y otras partes interesadas, a fin de garantizar que las personas rescatadas en el mar son desembarcadas en un lugar seguro;

- .3.3 identificar otras cuestiones suscitadas en el transcurso de sus deliberaciones e incluirlas en el informe para el MSC 77, en tanto que cuestiones que la Organización deberá plantear a otras organizaciones internacionales cuyas funciones estén relacionadas con este tema; y
- .3.4 determinar también la necesidad o conveniencia de enmendar los Convenios de Facilitación y de Salvamento Marítimo con respecto a las disposiciones relativas a las personas rescatadas en el mar o en peligro en el mar. A esta labor, en la que participarían el Comité de Facilitación y el Comité Jurídico, respectivamente, se deberá conceder menor prioridad que al examen de los Convenios SOLAS y SAR; y
- .4 volver a examinar la cuestión en el MSC 77, teniendo en cuenta los resultados del COMSAR 7 y cualesquiera otros documentos presentados por las Partes interesadas.

11.54 El Comité pidió a la Secretaría que informara al Comité de Facilitación y al Comité Jurídico de los resultados de sus deliberaciones a este respecto.

#### **Proyecto de enmiendas del Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite**

11.55 El Comité tomó nota con satisfacción del documento presentado por la IMSO (MSC 75/11/4) y de los esfuerzos que se estaban realizando para continuar satisfaciendo las demandas en el campo de las comunicaciones de seguridad móviles por satélite para el SMSSM.

#### **CÓDIGOS ADICIONALES PARA LA NATURALEZA DEL PELIGRO EN EL SISTEMA INMARSAT-E**

11.56 Tras examinar el documento MSC 75/11/5 (Alemania), en el que se propone incluir códigos para casos de "piratería" y "persona al agua" en el sistema de Inmarsat-E y, habida cuenta de que el COMSAR 6 ya ha tomado nota de la propuesta de Alemania y ha decidido que, hasta que el Comité tome una determinación sobre las medidas que se recomienda que adopte un CCSM cuando reciba un alerta de "piratería/ataque terrorista", sería prematuro tomar una decisión relativa a cualquier código adicional para la naturaleza del peligro que pueda necesitarse en el sistema de RLS de Inmarsat, el Comité remitió el documento MSC 75/11/5 al COMSAR 7 para que examine los apartados de su competencia y le asesore oportunamente al respecto.

#### **MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA CONFERENCIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO CELEBRADA EN FLORENCIA EN EL AÑO 2000**

11.57 Se informó al Comité de que, en el marco de la fase 3 del enfoque dividido en cinco fases propuesto por el COMSAR 4 y respaldado por el MSC 72:

- .1 se había enviado una misión de evaluación a Kenya, las Seychelles y Tanzania para determinar los recursos necesarios (incluidos los financieros) para establecer un CCSM regional en Mombasa y subcentros en las Seychelles y Tanzania; y
- .2 el 3 de mayo de 2002, los Gobiernos de Kenya, las Seychelles y Tanzania habían firmado un Acuerdo multilateral para la coordinación de los servicios marítimos de búsqueda y salvamento.

11.58 Tras tomar nota de esta información, el Comité pidió a la Secretaría que prosiguiera sus actividades encaminadas a implantar las recomendaciones de la Conferencia de Florencia, y que informara de sus avances en el MSC 77.

## **12 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE**

### **INFORME CORRESPONDIENTE AL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

12.1 Tras recordar que el MSC 74 había examinado cuestiones urgentes derivadas del 44º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) el Comité aprobó, en general, el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones del Subcomité (DE 44/19) y adoptó las medidas relativas a los demás puntos (MSC 75/12) que se indican a continuación.

#### **Directrices para el mantenimiento y el control de los materiales que contienen asbesto a bordo de los buques**

12.2 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1045, sobre Directrices para el mantenimiento y el control de los materiales que contienen asbesto a bordo de los buques.

#### **Directrices para evaluar la protección térmica**

12.3 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1046 sobre Directrices para evaluar la protección térmica.

#### **Directrices para la inspección mensual de los trajes de inmersión y los trajes de protección contra la intemperie por la tripulación del buque**

12.4 El Comité aprobó el proyecto de circular MSC/Circ.1047, sobre Directrices para la inspección mensual de los trajes de inmersión y los trajes de protección contra la intemperie por la tripulación del buque.

#### **Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo**

12.5 El Comité tomó nota de que el Subcomité había aprobado en principio el proyecto de circular MSC/MEPC sobre Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, quedando a la espera de la información pertinente de otros subcomités. A este respecto, y según la petición formulada por el Subcomité, el Comité examinó si la cláusula de inmunidad soberana que figura en el párrafo 1.1.5 del proyecto de Directrices debía conservarse o suprimirse y, tras convenir en que dicha cláusula se conservara, dio las pertinentes instrucciones a la Secretaría.

12.6 En el marco del proyecto de Directrices, el Comité señaló la preocupación del STW 33 (véase el párrafo 9.24) en cuanto a las disposiciones de las mismas en las que se indica que algunos miembros de la tripulación deben recibir formación sobre el empleo de escopetas o rifles de caza; sin embargo, no aceptó ningún cambio en las correspondientes disposiciones del proyecto de Directrices.

## **Enmiendas a las Directrices relativas a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque**

12.7 Tras examinar las enmiendas propuestas a las Directrices relativas a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque (anexo 11 del documento DE 44/19) y el proyecto de resolución conexo del MSC elaborado por la Secretaría (MSC 75/12/1), el Comité aprobó la resolución MSC.132(75) sobre Enmiendas a las Directrices relativas a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque (resolución MSC.35(63)), que figura en el anexo 25.

## **Avisos previos para los sistemas de propulsión automáticos**

12.8 El Comité tomó nota de que, en el marco de la revisión del capítulo V del Convenio SOLAS, el NAV 45 había invitado al Subcomité DE a que formulara observaciones sobre el párrafo 3*bis* del proyecto de regla V/19, relativo a los sistemas de propulsión automáticos controlados mediante computadoras; y también señaló que el DE 43 había examinado la propuesta y convenido en que el texto propuesto por la IACS (DE 43/17/1) era preferible desde el punto de vista técnico y que, por consiguiente, sería mejor incluir el párrafo antes mencionado (al cual se hace referencia en el párrafo 18.29 del documento DE 44/19 como párrafo 6 de la regla II-1/31 del Convenio SOLAS) en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS. El Comité, tras tomar nota de que el NAV 46 había respaldado esta opinión, aprobó las enmiendas propuestas a la regla II-1/31 del Convenio SOLAS relativas a los avisos previos para los sistemas de propulsión automáticos, que figura en el anexo 26, y pidió al Secretario General que las distribuyera, de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS para su examen con miras a que las adopte el MSC 76.

## **Medios de bombeo de sentina**

12.9 El Comité, tras tomar nota de que el DE 44 había adherido a la opinión del SLF 43 de que la regla II-1/21 del Convenio SOLAS sobre "Medios de bombeo de sentina" debería transferirse a la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS ya que, en su opinión, las prescripciones de esta regla sólo guardaban una muy remota relación con la estructura, estabilidad y compartimentado y tenían muchos puntos en común con las reglas de la parte C del capítulo II-1, pidió a la Secretaría que se asegurara de que la regla II-1/21 del Convenio SOLAS sobre Medios de bombeo de sentina se transfiera a la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, en el marco de la misma serie de enmiendas futuras en las que se deberían incluir las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

## **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 45º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

### **Generalidades**

12.10 El Comité examinó cuestiones urgentes que le había remitido el DE 45 (DE 45/27 y MSC 75/12/Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Protección marítima**

12.11 El Comité tomó nota de los resultados del examen llevado a cabo por el Subcomité sobre cuestiones de protección marítima, en especial sobre las alarmas de protección del buque y el equipo de protección del mismo, junto con las modificaciones propuestas al proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre protección marítima y el proyecto de Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y recordó que ya había

examinado la cuestión en relación con el punto 17 del orden del día (Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo).

### **Proyecto revisado de regla II-1/12-2 revisado del Convenio SOLAS**

12.12 El Comité recordó que las modificaciones propuestas al proyecto revisado de regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS, aprobado por el MSC 74, así como el documento MSC 75/12/3 (INTERTANKO) presentado el relación con este punto del orden del día, habían sido considerados en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento) (véanse los párrafos 3.6 y 3.7).

### **Disposiciones técnicas sobre los medios de acceso para las inspecciones**

12.13 El Comité recordó que el proyecto de disposiciones técnicas sobre los medios de acceso para las inspecciones y el proyecto conexo de resolución del MSC habían sido examinados en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véanse los párrafos 3.6 y 3.7).

### **Prescripciones sobre la instalación de respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) en las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado**

12.14 El Comité, tras enmendar el texto propuesto por el DE 45 en virtud del cual se exige que se lleve a bordo un RESAR por cada cuatro balsas salvavidas, aprobó las enmiendas propuestas a la regla III/26 relativas a la obligación de llevar respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) a bordo de las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado, según se indica en el anexo 27, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen a fin de que las adopte el MSC 76.

12.15 La delegación de Alemania opinó que cada persona a bordo, además de tener derecho a un sitio en una balsa salvavidas, también tenía derecho a que dicho sitio estuviera protegido mediante un respondedor de búsqueda y salvamento, ya que no podía excluirse la posibilidad de que las balsas salvavidas se extraviaran en una situación de emergencia, y las que no estuvieran equipadas con dicho respondedor podrían perderse. Por lo tanto, la delegación de Alemania no podía apoyar ninguna decisión que no fuera la de que cada balsa salvavidas de los buques de transbordo rodado estuviera equipada con un respondedor de búsqueda y salvamento.

### **Normas de funcionamiento y ensayos para los desaladores manuales por ósmosis inversa**

12.16 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1048 sobre Normas de funcionamiento y ensayo de los desaladores manuales por ósmosis inversa.

### **Accidentes con botes salvavidas**

12.17 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1049 sobre Accidentes con botes salvavidas.

### **Efecto del calentamiento de los hidrocarburos de alta densidad respecto de la estructura del buque**

12.18 El Comité señaló que el Subcomité había examinado la cuestión de los efectos del calentamiento de los hidrocarburos de alta densidad respecto de la estructura del buque y, habida

cuenta de que no tenía observaciones que formular sobre la cuestión, acordó examinar el punto en profundidad en su 46º periodo de sesiones, si para entonces disponía de nueva información.

### **Reciclaje de buques**

12.19 El Comité examinó el documento MSC 75/12/4 (Secretaría) en el cual se resumen los resultados de la labor del MEPC 47 respecto del reciclaje de buques y señaló que el DE 45 había examinado brevemente el proyecto de Directrices sobre el reciclaje de buques elaborado por el MEPC 47. Sin embargo, habida cuenta de la estrecha proximidad entre las reuniones del MEPC 47 y del DE 45 (una semana), el Subcomité había acordado aplazar hasta su 46º periodo de sesiones el examen correspondiente. Por consiguiente, el Comité acordó invitar mientras tanto a los Gobiernos Miembros a que contribuyan a la labor del Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC sobre el reciclaje de buques.

### **Planes de a bordo para la protección contra incendios, dispositivos de salvamento y medios de evacuación**

12.20 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1050 sobre Planes de a bordo para la protección contra incendios, dispositivos de salvamento y medios de evacuación, elaborada por el FP 46 y modificada por el Subcomité (véase el párrafo 10.10).

### **OTROS ASUNTOS**

#### **Propuestas de enmiendas para actualizar el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el código NGV 1994**

12.21 El Comité examinó el documento MSC 75/12/2, en el cual Australia propuso que se introdujeran enmiendas al Código NGV 1994 y al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica, a fin de armonizar sus prescripciones con las del Convenio SOLAS 1974 y el Código NGV 2000 b más pronto posible, es decir, como parte de la próxima revisión del Código NGV 1994, prevista para 2005. Australia opinó además que, mientras tanto, se debería publicar una circular MSC para señalar tales discrepancias a los propietarios de buques, Estados de abanderamiento, Estados rectores de puerto, sociedades de clasificación y otros interesados en la explotación de las embarcaciones a las cuales se aplica el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el Código NGV 1994.

12.22 Tras examinar la propuesta y considerar las modificaciones pertinentes (MSC 75/WP.16), el Comité, después de deliberar acerca del proyecto modificado de circular MSC que recoge la Propuesta de enmiendas para actualizar el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el Código NGV 1994, acordó que sería necesario examinar de nuevo el proyecto de circular, y tomó nota del ofrecimiento de Australia de presentar una versión revisada del proyecto de circular en el MSC 76, con miras a aprobarlo en ese periodo de sesiones. El Comité decidió también incluir en los programas de trabajo de los Subcomités DE (coordinador), COMSAR y NAV, y en los órdenes del día del DE 46 y el COMSAR 7 un punto con alto grado de prioridad sobre "Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994", con fecha de ultimación para 2004, al tiempo que pidió al NAV 48 que iniciara la labor sobre el tema.

## **Observación del Presidente del Subcomité**

12.23 A petición del Subcomité, su Presidente hizo un llamamiento para que el MSC y el MEPC formularan sus instrucciones más claramente cuando remitieran al Subcomité temas para su examen, declaración que fue respaldada por el Presidente del Comité.

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

### **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 10º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**

#### **Generalidades**

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 10º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (FSI 10/7 y MSC 75/13), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Registro sinóptico continuo**

13.2 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Subcomité sobre el registro sinóptico continuo, y de que el Subcomité le había remitido, dada la importancia que reviste esta cuestión para la protección marítima, los resultados de las deliberaciones sobre dicho registro para que éste lo examinara y adoptara las medidas correspondientes bajo el punto 17 del orden del día (Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo) (véanse los párrafos 17.56, 17.57 y 17.80 a 17.84).

#### **Cuestiones relativas al Código IGS**

13.3 El Comité examinó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se hayan observado con respecto a lo prescrito en el Código IGS, que figura en el anexo 1 del informe MSC 75/13 y, tras reconocer que el proyecto de circular requería texto adicional, incluía corchetes y tenía que tratar la cuestión de la condición en la cual debería llevarse a cabo la verificación después de que se retirase el documento de cumplimiento de una compañía en caso de un incumplimiento grave que no afecte al sistema de gestión de la seguridad del buque de la compañía, pidió a un grupo oficioso de expertos que finalizase el proyecto de texto.

13.4 Tras examinar las propuestas de enmiendas al proyecto de circular MSC/MEPC (MSC 75/WP.15), el Comité aprobó, con las modificaciones adicionales acordadas en el pleno y a reserva de que el MEPC lo refrende, el proyecto de circular MSC/MEPC sobre los Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS, que figuran en el anexo 28.

13.5 El Comité, recordando la petición formulada en su 74º periodo de sesiones de que el Subcomité examine si cualquier nueva mejora a las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones debería llevarse a cabo a la luz de la experiencia adquirida hasta la fecha en cuanto a la implantación del Código, refrendó las recomendaciones del Subcomité en relación con la revisión de las Directrices revisadas y tomó nota de que la posible enmienda al párrafo 3.3.2 de estas Directrices solicitada por el MSC 74 se trataría en el marco de tal revisión.

### **Evaluación y análisis de los informes sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto**

13.6 El Comité tomó nota de que el Subcomité había estudiado la posibilidad de utilizar estadísticas para la evaluación y el análisis de los informes sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y, en particular, la necesidad de especificar el propósito y la aplicación de estadísticas para tales evaluación y análisis, y que la cuestión volvería a examinarse en el FSI 11 partiendo del informe y de las recomendaciones pertinentes del Grupo de trabajo por correspondencia establecido por el Subcomité.

### **Directrices sobre la propiedad y recuperación de los registradores de datos de la travesía (RDT)**

13.7 El Comité recordó que había examinado las modificaciones propuestas por el Subcomité al proyecto de circular MSC relativa a las Directrices sobre la propiedad y recuperación de los registradores de datos de la travesía (RDT), que había preparado el NAV 47 bajo el punto 6 (Seguridad de la navegación) (véase el párrafo 6.17).

### **Examen de la resolución A.744(18)**

13.8 El Comité tomó nota de que el Subcomité, a raíz de las instrucciones del MSC 74 de que se centrara en los aspectos administrativos del examen de la resolución A.744(18) y finalizara dicho examen con miras a transferir toda futura labor al respecto al Subcomité DE, había preparado una lista de propuestas de enmiendas para armonizar la terminología en relación con los tipos de reconocimientos contemplados en la resolución y en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS; y había indicado las cuestiones de naturaleza administrativa y de procedimiento de la resolución que había que remitir al Subcomité DE para que éste las examinase más detenidamente. El Comité también observó que el Subcomité, siguiendo las instrucciones del MSC 74, había examinado la posibilidad de establecer un procedimiento más riguroso para los reconocimientos y de reforzar la eficacia de la aplicación del Programa mejorado de reconocimientos, y había identificado los aspectos problemáticos con objeto de remitirlos también al Subcomité DE y, si correspondiese, al Subcomité STW, para un ulterior examen.

### **Enmiendas a la circular MSC/Circ.1013**

13.9 Al observar que Noruega había presentado el documento MSC 75/13/1, en el que se proponían enmiendas a la circular MSC/Circ.1013, y que este documento también se había presentado al Subcomité con la signatura FSI 10/10, el Comité aprobó, a petición del Subcomité, la circular MSC/Circ.1051 sobre la aplicación provisional de los párrafos 4.6.1.1, 4.6.2.2 y 15.7 de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18)), en sustitución de la circular MSC/Circ.1013.

13.10 La delegación de la India no apoyó esta circular MSC/MEPC al considerar innecesario enmendar las disposiciones del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y la resolución A.746(18), y sugirió que en su lugar se enmendase la resolución A.744(18) para armonizar las prescripciones pertinentes con las que figuran en estas disposiciones.

### **Pesca ilícita, no regulada y no declarada y cuestiones conexas**

13.11 Tras tomar nota de la opinión del Subcomité de que la entrada en vigor, y posterior implantación, del Protección de Torremolinos 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores de 1995 pueden contribuir significativamente a reducir la pérdida de vidas de pescadores, el Comité refrendó que este punto del programa de trabajo sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada se ampliase para incluir el examen de la implantación de la resolución A.925(22), sobre la Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores de 1995; y asimismo se ocupó de esta cuestión en relación con el punto 22 del orden del día (Programa de trabajo) (véanse los párrafos 22.25.3 y 22.27).

### **Marcado del N° IMO de identificación de los buques e interpretación de la expresión "primer reconocimiento" que figura en las reglas II-2/1, V/19 y V/20 del Convenio SOLAS**

13.12 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de remitirle (MSC 75/17/2/Add.2) los resultados de las deliberaciones sobre las propuestas relativas al marcado permanente del número IMO de identificación en el costado del buque y en uno de los principales mamparos del espacio de máquinas, así como la recomendación sobre la interpretación de la expresión "primer reconocimiento" que figura en las reglas II-2/1, V/19 y V/20 del Convenio SOLAS, al examinarse en relación con el punto 17 del orden del día (Prevención y represión de los actos de terrorismo perpetrados contra los buques) (véanse los párrafos 17.17, 17.55 y 17.85).

### **PROPUESTA DE CAMBIO DE NOMBRE DEL SUBCOMITÉ**

13.13 El Comité examinó una propuesta de las Bahamas (MSC 75/13/2) en la que se pedía un cambio del nombre actual del Subcomité, con el fin de reflejar más estrechamente su mandato, por el de "Subcomité de Implantación de Instrumentos (IMP)", como se usó en las diversas reuniones preparatorias antes de que se estableciera el Subcomité.

13.14 En el transcurso de las deliberaciones, varias delegaciones, en apoyo de la propuesta de las Bahamas, también identificaron otras diversas cuestiones, incluida la seguridad marítima y las disposiciones de los convenios que requieren implantación por las Partes a los mismos que no sean Estados de abanderamiento como justificación adicional a favor del cambio de nombre del Subcomité. No obstante, varias otras delegaciones declararon que el cambio propuesto era innecesario y subrayaron que el Subcomité debía centrarse en la función y la responsabilidad de los Estados de abanderamiento. También señalaron que la labor del Subcomité se había basado en el mandato acordado y que el cambio de nombre no resolvería las dificultades que pudieran surgir en los debates en el seno del Subcomité.

13.15 Los que manifestaron su opinión sobre la cuestión estaban igualmente divididos a favor o en contra de la propuesta de cambio de nombre. Por ello, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 conservar el nombre actual del Subcomité FSI, indicando con ello que no había necesidad de enmendar su mandato;
- .2 que los objetivos y el mandato existentes del Subcomité FSI deberían adjuntarse como anexo al correspondiente documento que la Secretaría presentaría al FSI 11 para recordar al Subcomité su ámbito de competencias y finalidad; y

- .3 que la propuesta de cambio de nombre se examine en el marco de la continua revisión de la estructura de los subcomités.

## **INVESTIGACIÓN DEL ABORDAJE ENTRE EL PETROLERO VIRGO Y EL BUQUE PESQUERO STARBOUND**

13.16 En relación con el abordaje en el que presuntamente estuvo envuelto el petrolero **Virgo** y con el hecho de que algunos ciudadanos rusos, que eran tripulantes, habían estado detenidos durante casi 10 meses sin que se hubiera procedido a ninguna investigación sobre el caso, la delegación de la Federación de Rusia formuló la declaración que figura en el anexo 31.

## **14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA**

### **Aspectos de interés sobre las actividades de cooperación técnica relacionadas con la seguridad**

14.1 El Comité tomó nota de la información actualizada facilitada por la Secretaría (MSC 75/14) sobre los proyectos de cooperación técnica relacionados con la seguridad que actualmente está poniendo en práctica la División de Seguridad Marítima como parte del Programa integrado de cooperación técnica de la Organización (PICT) desde el MSC 74, y sobre las correspondientes actividades futuras. También se observó que la información detallada sobre cada uno de los proyectos enumerados en el anexo del documento MSC 75/14 se incluía en la correspondiente base de datos que mantiene la Secretaría, que se encuentra a disposición de los interesados.

14.2 El Comité pidió a la Secretaría que siguiera facilitándole información actualizada sobre sus actividades de cooperación técnica en sus futuros periodos de sesiones.

### **Programa de cursos modelo de la OMI**

14.3 Tras tomar nota de la información actualizada sobre la elaboración y revisión de cursos modelo de la OMI que facilitó la Secretaría (MSC 75/14/1), el Comité le pidió que hiciera un seguimiento del proyecto de cursos modelo de la OMI y que le informase de cualquier novedad en su 76º periodo de sesiones.

## **15 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO**

### **Cuestiones relacionadas con el factor humano**

15.1 El Comité recordó las actividades del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y las medidas adoptadas por el MSC 74, y tras examinar en general una propuesta de Dinamarca (MSC 75/15/1) de que se sometieran a revisión los progresos conseguidos en cuanto a las actividades sobre el factor humano de la Organización, acordó remitirla a dicho Grupo para que éste procediera a un examen detallado y diera su asesoramiento al respecto.

15.2 El Comité acogió positivamente la información facilitada por los Países Bajos en los documentos MSC 5/INF.12 y MSC 75/INF.13, y tomó nota de su contenido.

15.3 El Comité agradeció a INTERCARGO y al Grupo P e I del norte de Inglaterra la elaboración de la Guía del Código IGS para la gente de mar (MSC 75/INF.11) y tomó nota de su contenido.

### **Cuestiones relacionadas con la fatiga**

15.4 El Comité, tras examinar en general una propuesta de los Estados Unidos (MSC 75/15/2), en la que se pide que el Subcomité STW prosiga con la elaboración de formación obligatoria relacionada con la fatiga, acordó remitirla al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano para que éste realizara un examen detallado y diera su asesoramiento al respecto.

### **Nueva convocatoria del Grupo mixto de trabajo sobre el factor humano**

15.5 Tal como se había decidido en el MSC 74, el Comité volvió a convocar el Grupo mixto de trabajo sobre el factor humano y le pidió que examinara lo siguiente, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones formuladas en el Pleno:

#### ***Factor humano***

- .1 el documento MSC 75/15/1 y asesorar al Comité sobre el futuro programa de trabajo del Grupo mixto sobre esta cuestión, según corresponda;

#### ***Fatiga***

- .2 las propuestas sobre el desarrollo de formación y capacitación sobre la fatiga, que figuran en el documento MSC 75/15/2 y asesorar al Comité según corresponda.

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

15.6 Tras recibir el informe del Grupo mixto de trabajo (MSC 75/WP.10), el Comité lo aprobó en términos generales y tomó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

### **Cuestiones relacionadas con el factor humano**

15.7 El Comité constató la necesidad de actualizar las instrucciones para los subcomités relativas al factor humano, teniendo en cuenta la experiencia adquirida desde que el MSC 69 formuló inicialmente sus instrucciones. El Comité pidió a todos los subcomités que siguieran tomando en consideración en el curso de su labor las cuestiones relacionadas con el factor humano, especialmente cuando:

- .1 examinen la idoneidad de las prescripciones y recomendaciones relativas al equipo<sup>1</sup> y los manuales operacionales de a bordo, incluidos los aspectos de simplificación y normalización de la terminología. En este contexto, cuando se elaboren normas de funcionamiento nuevas o se modifiquen las existentes, deben tenerse plenamente en cuenta las recomendaciones sobre:
  - .1.1 facilidad de utilización;
  - .1.2 seguridad en el uso del equipo;
  - .1.3 armonización de las características de seguridad fundamentales del equipo; y

---

1 Por lo que respecta a los sistemas interactivos computerizados, véase la norma ISO 13407: 1999.

- .1.4 la necesidad de contar con manuales y planos claros, fácilmente comprensibles y actualizados;
- .2 examinen la idoneidad de las prescripciones y recomendaciones para las directrices operacionales de a bordo, comprobando en especial que resultan fácilmente comprensibles;
- .3 avancen en la simplificación y normalización de los símbolos y signos utilizados a bordo; y
- .4 señalen términos y oraciones utilizados en los instrumentos de la OMI, tales como "adecuado", "suficiente", "a juicio de la Administración" etc., y determinen en qué medida podrían concretarse.

15.8 El Comité convino en que era necesario revisar la resolución A.792(19), a fin de promover en todos los buques, así como en tierra, una cultura de la protección marítima y una conciencia medioambiental en el marco de las disposiciones de la resolución A.900(21) (Objetivos de la Organización a partir del año 2000), de modo que se tengan presentes en el sector naviero todos los aspectos de protección, en su sentido más amplio y tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo había elaborado un anteproyecto de resolución de la Asamblea para su examen más a fondo y ultimación durante el MSC 77, a reserva del visto bueno del MEPC.

15.9 Al examinar el análisis de los informes sobre siniestros elaborados por el Subcomité FSI, el Comité señaló que no se habían presentado informes sobre análisis de siniestros a efectos de que los examinara el Grupo en el actual periodo de sesiones del Comité.

15.10 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había aprobado y publicado las Directrices provisionales para la aplicación del proceso de análisis del factor humano al proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391), y dio instrucciones a los subcomités para que le informen sobre su experiencia respecto de dicha aplicación.

15.11 El Comité tomó nota de una lista preliminar de los instrumentos desarrollados y de las actividades llevadas a cabo por la organización directamente referidos a la cuestión del factor humano elaborada por el Grupo mixto de trabajo (MSC 75/WP.10, anexo 2) e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas en el MSC 77.

15.12 El Comité, tras tomar nota de que, por falta de tiempo, el Grupo mixto de trabajo había aplazado el examen de los objetivos del factor humano enunciados en la resolución A.850(20) hasta su próximo periodo de sesiones, invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas en el MSC 77.

15.13 El Comité convino en que era necesario elaborar un plan estratégico para abordar la cuestión del factor humano en el seno de la Organización, que incluiría las tareas y plazos recomendados y pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten observaciones y propuestas en el MSC 77.

15.14 El Comité decidió conservar el punto relativo a la influencia del factor humano en el orden del día de su 76º periodo de sesiones y volver a convocar en su 77º periodo de sesiones el Grupo mixto de trabajo de trabajo, si no se plantean objeciones en su 76º periodo de sesiones.

## **Cuestiones relacionadas con la fatiga**

15.15 El Comité estuvo de acuerdo en que es necesario impartir formación y capacitación que transmitan a la gente de mar, propietarios de buques y empresas explotadoras, proyectistas, prácticos y otras partes pertinentes, métodos prácticos de eficacia demostrada para abordar la cuestión de la fatiga. El Comité también acordó que la formación constituye un paso indispensable con miras a la toma de conciencia y a un cambio en la cultura de la seguridad.

15.16 El Comité consideró que la cuestión de la formación y capacitación sobre la prevención, reducción y gestión de la fatiga era muy importante y revestía cierta urgencia y pidió al Subcomité STW que examinase prescripciones obligatorias sobre capacitación y formación a este respecto para todas las partes pertinentes, y para todos los tipos de buques, si así resulta apropiado, teniendo en cuenta la circular MSC/Circ.1014 y las cuestiones determinadas por el Grupo mixto de trabajo, que se indican en el anexo 3 del documento MSC 75/WP.10.

## **16 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD**

16.1 El Comité, tras tomar nota de que el MEPC 47 había aprobado, tras la decisión paralela del MSC 74, la circular MSC/Circ.1023–MEPC/Circ.392 sobre las Directrices para la evaluación formal de la seguridad (EFS) para que se aplicaran en el proceso normativo de la OMI, recordó que el MSC 74 había acordado que, como la elaboración de Directrices sobre la EFS había concluido y ahora su implantación corresponde a los Gobiernos Miembros, no era necesario conservar el Grupo de trabajo sobre la EFS con carácter permanente. No obstante, decidió mantener la cuestión de la EFS en el orden del día de los Comités, de modo que, si fuera necesario, podría constituirse un Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre la EFS en futuros periodos de sesiones.

16.2 El Comité tomó nota de los siguientes documentos:

- .1 MSC 75/16 (Secretaría), en el que se hace un resumen de los resultados del MSC 74 con respecto a la Evaluación formal de la seguridad;
- .2 MSC 75/INF.19 (IACS), en el que se informa al Comité sobre la formación relativa a la EFS que ofrece la IACS y que incluye una sinopsis del curso de formación en el anexo; y
- .3 MSC 75/INF.20 (Reino Unido), en el que se informa al Comité de que el Reino Unido tiene la intención de coordinar, con otros Miembros interesados, una presentación sobre la aplicación práctica de las Directrices sobre la EFS durante el MSC 76 y se invita a las delegaciones interesadas en colaborar en la presentación a que se pongan en contacto con la delegación del Reino Unido.

16.3 Tras estas deliberaciones, el Comité acordó no incluir el punto en el orden del día del MSC 76.

## 17 PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE TERRORISMO CONTRA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

### INFORMACIÓN GENERAL SOBRE LOS ANTECEDENTES

17.1 El Comité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, había aprobado por unanimidad la resolución A.924(22) "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", propuesta por el Secretario General tras los ataques terroristas en Nueva York y en Washington, D.C., el 11 de septiembre de 2001, que ya había sido previamente aprobada unánimemente por el Consejo en su 21º periodo de sesiones extraordinario.

17.2 El Comité también tomó nota de que, en el párrafo dispositivo 1 de la resolución A.924(22), la Asamblea había pedido al Comité que, en colaboración con el Comité Jurídico y con el de Facilitación y bajo la dirección del Consejo, examinasen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hacía referencia en el preámbulo de dicha resolución, así como cualquier otro instrumento de la OMI al respecto que sea de su incumbencia y aprobasen nuevas medidas de protección, así como que, a la luz de las conclusiones de su examen, adoptasen con prontitud las medidas necesarias.

17.3 El Comité recordó que, en su 1º periodo de sesiones extraordinario (MSC/ES.1), celebrado durante la vigésima segunda Asamblea, había sido informado de que la Comisión 2 (Asuntos técnicos) de la Asamblea, al estudiar diversas medidas propuestas por la delegación de los Estados Unidos, había examinado un posible plan de acción más expedito presentado por la Secretaría, en el marco del cual se estimaba que los instrumentos de obligado cumplimiento eran apropiados para acomodar las propuestas de los Estados Unidos y las cuestiones pertinentes a los SIA podrían examinarse en el contexto de un capítulo V revisado del Convenio SOLAS, si bien la de los planes de protección de los puertos y de los buques no podrían examinarse en el contexto de ninguno de los capítulos del Convenio SOLAS. En este caso podría ser apropiado abordar la cuestión mediante una posible enmienda al capítulo XI del Convenio SOLAS "Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima". Si se enmendase este capítulo se podrían incluir otras medidas de protección marítima que se han propuesto en cuyo caso sería apropiado cambiar el título por el de "Medidas especiales para incrementar la seguridad y la **protección** marítima". La Comisión de Asuntos Técnicos de la Asamblea había señalado que el Comité debería decidir en el actual periodo de sesiones qué partes del Convenio SOLAS o del Convenio de Formación, o de otros convenios de la OMI, deberían enmendarse.

17.4 También se informó al MSC, en su 1º periodo de sesiones extraordinario, de que la Comisión 2 había observado que, a fin de adoptar las enmiendas en el marco del capítulo XI del Convenio SOLAS, sería necesario, de conformidad con la resolución 5 de la Conferencia de 1994 sobre el Convenio SOLAS, convocar una conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, y que además de esta medida, la Comisión 2 había señalado que si se optaba por convocar una Conferencia sobre el Convenio SOLAS, como se prevé en dicha resolución, esto serviría para transmitir un mensaje inequívoco sobre la seriedad que le otorga la OMI a la cuestión de la protección marítima.

17.5 También se informó al MSC, en su 1º periodo de sesiones extraordinario, de que la Comisión 2 había convenido asimismo en que se podía organizar una Conferencia sobre protección marítima durante el 76º periodo de sesiones del MSC, en diciembre de 2002, siempre que la Asamblea en su conjunto estimase que era conveniente convocarla y que esta decisión la

apoyasen al menos un tercio de las Partes Contratantes del Convenio SOLAS que estuviesen presentes en la Asamblea. El Comité también tomó nota de que la celebración de una Conferencia conjuntamente con un periodo de sesiones del MSC no acarrearía gastos adicionales para la Organización.

17.6 También se informó al MSC en su 1<sup>er</sup> periodo de sesiones extraordinario de que la Comisión 2 había mostrado su conformidad con la decisión previamente alcanzada por el Pleno de la Asamblea de que el Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima (ISWG) se reuniese (corriendo a cargo de los Estados Unidos los gastos de la OMI, incluidos los de interpretación), en la sede de la OMI del 11 al 15 de febrero de 2002 a fin de:

- .1 comenzar con la labor de revisión que se solicita en el párrafo dispositivo 1 de la resolución A.924 (22);
- .2 elaborar una lista de cuestiones que se debían examinar más detenidamente y que posiblemente, de conformidad con su naturaleza, deberían remitirse al MSC, al Comité Jurídico y al de Facilitación para que éstos prosigan su examen;
- .3 examinar propuestas sobre las cuestiones relativas a la protección marítima presentadas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales; y
- .4 elaborar un plan de acción y un calendario para la adopción de las medidas propuestas.

17.7 El MSC, en su 1<sup>er</sup> de sesiones extraordinario, también tomó nota de que la Comisión 2 también había decidido que los resultados de la labor del ISWG deberían presentarse en su 75<sup>o</sup> periodo de sesiones a fin de que un Grupo de trabajo especial siguiera examinando la cuestión, así como para que el Comité Jurídico y el de Facilitación adoptaran las medidas apropiadas. A este respecto se recordó que en su 74<sup>o</sup> periodo de sesiones se había acordado, en principio, que se constituirían tres grupos de trabajo (uno sobre seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño; otro sobre seguridad de los graneleros; y otro sobre el factor humano); y tomó nota de que la decisión de constituir un nuevo grupo de trabajo sobre protección marítima, supondría en realidad la constitución de un cuarto grupo, lo cual contravendría las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo. No obstante, tras recordar las observaciones del Secretario General, refrendadas por su Presidente, de que circunstancias excepcionales exigen medidas excepcionales y de que el esfuerzo especial que se solicitaba al Comité valía la pena en aras de la seguridad y la protección marítima y del buen nombre de la Organización, el Comité había dado su visto bueno a la constitución de un cuarto grupo de trabajo, sobre protección marítima, que se reuniría durante el actual periodo de sesiones y a que la cuestión se examinase en el marco de un punto separado del orden del día, y había invitado a los Miembros a que incluyesen expertos en protección marítima en las delegaciones que acudiesen a esta reunión.

17.8 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo señalado en el párrafo dispositivo 2 de la resolución A.924(22), el Secretario General se había puesto en contacto con todas las organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales a las que la OMI ha atribuido carácter consultivo, invitándolas a que colaborasen en la labor que ha decidido emprender la Asamblea con miras a prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra el transporte marítimo; la presentación de información sobre normas de seguridad y sobre protección relativas al transporte que hayan elaborado; y a que asistieran a las reuniones de la OMI en las que se aborden cuestiones sobre protección marítima. En este contexto, la Secretaría

informó al Comité de que ya se habían recibido respuestas positivas por parte de casi todas las organizaciones que o bien habían estado representado en las reuniones pertinentes de los órganos de la OMI o habían presentado información a la Organización sobre su labor al respecto. Parte de la información recibida ya se había distribuido en el documento MSC 75/ISWG/INF.3, o se había presentado en el actual periodo de sesiones del Comité.

17.9 La delegación de los Estados Unidos, refiriéndose a la adopción en la última Asamblea de la resolución A.924(22), señaló que en los seis meses transcurridos desde ese entonces (noviembre de 2001 a mayo de 2002), la OMI ha demostrado una firme voluntad de incrementar la protección marítima a escala mundial. El ISWG ha alcanzado avances significativos en la elaboración de disposiciones válidas a estos efectos. Esto ha sido posible gracias a la excelente dirección del Presidente del Comité y del Presidente del grupo de trabajo interperiodos, el constante apoyo prestado por la Secretaría de la Organización, y la magnífica colaboración y espíritu de equipo que ha reinado entre todas las delegaciones que participaron en el Grupo de trabajo interperiodos. La delegación de los Estados Unidos manifestó su agradecimiento a todos por su contribución a esta misión tan importante y se manifestó su esperanza de seguir avanzando durante el actual periodo de sesiones.

En todo el mundo, y dentro de los Estados Unidos, se está pendiente de los logros que alcance el Comité durante este periodo de sesiones en pos de incrementar y mejorar realmente la protección marítima. Por esta razón, los Estados Unidos querían mostrar su disposición a trabajar con todos los presentes en este periodo de sesiones del Comité, con el objetivo de elaborar disposiciones útiles y sustantivas mediante las que se mejore mundialmente la protección marítima.

#### **ORGANIZACIÓN DE LAS TAREAS DEL PLENO Y EL GRUPO DE TRABAJO**

17.10 En sus observaciones preliminares el Presidente hizo hincapié en:

- .1 la importancia que tenía la reunión en relación con la inquietud generada tras los ataques del 11 de septiembre y el hecho de que, tal como señaló el Secretario General en sus palabras de apertura, la mirada de toda la comunidad marítima estaba centrada en el Comité y en las decisiones que adoptara en este periodo de sesiones;
- .2 el extraordinario número de documentos presentados dentro de este punto del orden del día (50 documentos ordinarios, la mayoría de los cuales eran de carácter sustantivo, acompañados de otros 12 documentos informativos, lo que suma un total de 62 documentos, más del promedio total de muchos subcomités), que demuestra claramente el gran interés que ha generado, tanto entre los Gobiernos como en el sector, la cuestión de la prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo; y
- .3 la necesidad de avanzar sustancialmente en este periodo de sesiones a fin de garantizar que la Conferencia diplomática de diciembre sea exitosa.

17.11 El Comité examinó, tal como se indica seguidamente diversas propuestas, documentos e información facilitada por los Gobiernos Miembros y organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales que gozan de carácter consultivo: MSC 75/17 y Add.1 (Secretaría); MSC 75/17/1 (informe del ISWG); MSC 75/17/2 y Add.1, 2 y 3 (Secretaría/COMSAR 6/DE 45/FSI 10/LEG 84); MSC 75/17/3 (Federación de Rusia);

MSC 75/17/4 (ICS); MSC 75/17/5 (IADC); MSC 75/17/6 (IMB); MSC 75/17/7 (AISM); MSC 75/17/8 (OMA); MSC 75/17/9 (IHMA); MSC 75/17/10 (OCDE); MSC 75/17/11 (OIT); MSC 75/17/12 (Bélgica, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Portugal, España y Suecia); MSC 75/17/13 y MSC 75/17/14 (Nigeria); MSC 75/17/15 (Alemania); MSC 75/17/16 (Australia y Nueva Zelanda); MSC 75/17/17 y MSC 75/17/18 (Singapur); MSC 75/17/19 (Brasil); MSC 75/17/20 (Japón); MSC 75/17/21 (CIRM); MSC 75/17/22 (OGP); MSC 75/17/23 (ICCL); MSC 75/17/24 (Francia); MSC 75/17/25 (Islas Marshall, Nueva Zelanda, Suecia, Reino Unido, Estados Unidos, BIMCO e INTERTANKO); MSC 75/17/26 (Islas Marshall); MSC 75/17/27 y Corr.1 (Chipre y Malta); MSC 75/17/28 a MSC 75/17/36 (Estados Unidos); MSC 75/17/37 (BIMCO y CILC); MSC 75/17/38 (ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA, OCIMF e INTERTANKO); MSC 75/17/39 (ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA, OCIMF y WNTI); MSC 75/17/40 y MSC 75/17/41 (ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA y OCIMF); MSC 75/17/42 (IAPH y ICS); MSC 75/17/43 (Turquía) MSC 75/17/44 (Chipre); MSC 75/17/45 (Chipre y Malta); MSC 75/INF.10 (OACD); MSC 75/INF.25 (Islas Marshall); MSC 75/INF.26 (IAPH); MSC 75/INF.27 (Liberia); MSC 75/INF.28 (Singapur); MSC 75/INF.29 (BIMCO); MSC 75/INF.30 (IUMI); MSC 75/INF.31 y 32 (CIRM); y MSC 75/INF.33 a MSC 75/INF.35 (Canadá).

17.12 El Comité acordó que, para examinar el informe del ISWG, en vez de seguir la lista de medidas que se proponen, tal como figuran en los párrafos 8.1 a 8.30 del documento MSC 75/17/1, se centraría en ciertos aspectos y adoptaría **en principio** decisiones con respecto a los mismos. Posteriormente decidiría los que conviene remitir al Grupo de trabajo sobre protección marítima. Entre los aspectos que el Comité decidió examinar en primer lugar estaban los siguientes:

- .1 Cuestiones relativas a los SIA:
  - .1.1 entrada en vigor de forma acelerada;
  - .1.2 interpretación del término "primer reconocimiento"; y
  - .1.3 Interrogación secuencial - Inmarsat-C.
- .2 Estructura de las reglas sobre protección:
  - .2.1 inclusión de todas las reglas sobre protección marítima ya sea en:
    - .1.1 el capítulo XI del Convenio SOLAS, complementado con las partes A y B del Código IPM; o en
    - .1.2 las reglas del capítulo IX del Convenio SOLAS y del Código IGS relativas a la protección del buque y a la compañía y en las reglas del capítulo XI del Convenio SOLAS y del Código IPM relativas a la protección portuaria;
  - .2.2 obligaciones de los Gobiernos; y
  - .2.3 niveles de amenaza.
- .3 Régimen que ha de aplicarse a las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) y a las plataformas.

- .4 Oficial de protección del buque (OPB), oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) y oficial de protección portuaria (OPP):
  - .4.1 requisitos de formación en el Código IPM; y
  - .4.2 elaboración de directrices sobre la formación de los OPB, OCPM y OPP por parte del Subcomité STW.
- .5 Prescripciones en el Convenio SOLAS sobre protección de las instalaciones portuarias:
  - .5.1 prescripciones en el Convenio SOLAS sobre protección de las instalaciones portuarias, complementadas por las del Código IPM;
  - .5.2 definición de la interfaz buque-puerto; y
  - .5.3 definición interfaz buque-plataforma (emplazada).
- .6 Evaluaciones de la vulnerabilidad de los puertos (EVP) - prescripciones en el Convenio SOLAS y en el Código IPM.
- .7 Identificación de la gente de mar:
  - .7.1 Convenio N° 108 de la OIT; y
  - .7.2 reglas del capítulo XI del Convenio SOLAS.
- .8 Examen de contenedores:
  - .8.1 colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA);
  - .8.2 propuesta de regla del capítulo XI del Convenio SOLAS sobre precintado de los contenedores; y
  - .8.3 propuesta de regla del capítulo XI del Convenio SOLAS o en la Parte A del Código IPM sobre prescripciones relativas a la responsabilidad del oficial de la compañía para protección marítima (OCPM) de precintar los contenedores.
- .9 "Propietario" de un buque y "control" de un buque:
  - .9.1 conclusiones del LEG 84 con respecto a la cuestión de la "propiedad" y el "control";
  - .9.2 marcado permanente del número de identificación del buque; y
  - .9.3 registro sinóptico continuo (RSC).
- .10 Objetivo a largo plazo.

17.13 A fin de agilizar la labor, tanto del Comité como del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG), el Comité refrendó la propuesta del Presidente de que el resto de las cuestiones que se han de examinar se remitieran directamente al MSWG y que todos los documentos al respecto, en caso de que sea necesario, se examinasen en el seno de este Grupo.

#### **IMPLANTACIÓN ACELERADA DE LOS SIA**

17.14 El Comité, al examinar las medidas propuestas en los incisos .4 y.5 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, tomó nota de que la fecha definitiva de entrada en vigor de la obligación de contar con sistemas de identificación automática (SIA) había sido examinada en bastante profundidad en dos ocasiones por el ISWG y de que en el anexo 1 del documento MSC 75/17/1 (MSC 75/ISWG/WP.4) sólo se indicaba una fecha, ésta es, la del 2004, tomándose nota también de que las delegaciones de la Federación de Rusia, China y el Japón opinaban que el ISWG todavía no había llegado a una decisión final con respecto a esta fecha, por lo que debía ponerse entre corchetes, junto con la fecha alternativa de 2006 propuesta por estos países.

17.15 El Comité examinó documentos relativos a la cuestión (esto es, Federación de Rusia (MSC 75/17/3), ICS (MSC 75/17/4), los países de la UE especificados anteriormente (MSC 75/17/12, párrafos 2.2 a), b) y d)), Brasil (MSC 75/17/19), Estados Unidos (MSC 75/17/28) y la Secretaría (MSC 75/17/2/Add.2)).

#### **Implantación acelerada**

17.16 El Comité decidió dejar entre corchetes las diversas fechas posibles para el programa acelerado de instalación de los SIA, pidió al MSWG que elaborase el texto de un proyecto de enmienda a la regla V/19.2.4 del Convenio SOLAS, e invitó al sector a que facilitase información más pormenorizada sobre la disponibilidad de equipo de los SIA, a tiempo para la Conferencia de diciembre, fecha para la que el NAV 48 habrá ultimado probablemente las directrices sobre presentación visual, y decidió que será en ese momento cuando la Conferencia haya de adoptar una decisión fundada con respecto a la fecha de implantación definitiva.

#### **Interpretación del término "primer reconocimiento"**

17.17 El Comité decidió seguir la recomendación del Subcomité FSI en su 10º periodo de sesiones sobre la interpretación del término "primer reconocimiento" e incluir el reconocimiento inicial, dado que el término se aplica a los buques en construcción, después de que las enmiendas conexas del 2000 al SOLAS entren en vigor. Se pidió al MSWG que elaborase un proyecto de enmienda a la regla V/19.2.4 del Convenio SOLAS siguiendo la idea expuesta en el párrafo 2.2 b) del documento MSC 75/17/12, haciendo referencia en una nota a pie de página a la definición/significado del término "primer reconocimiento".

#### **Interrogación secuencial - Inmarsat-C**

17.18 El Comité remitió la cuestión de la utilización de la interrogación secuencial de Inmarsat-C, junto con el de la utilización de la interfaz del SIA de largo alcance, al MSWG para el examen inicial de determinadas prescripciones funcionales, y al Subcomité NAV para un examen pormenorizado y su asesoramiento acerca de los sistemas de seguimiento de largo alcance más apropiados en el contexto de la protección marítima y para que se pronunciase acerca de si se debería incluir en esta fase alguno de estos sistemas en las reglas o si era preferible aplazar esta cuestión hasta el MSC 76 y/o la Conferencia sobre protección marítima.

## **ESTRUCTURA DE LAS REGLAS SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA**

17.19 Al deliberar sobre las medidas que se proponen en los incisos .26 a .28 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, el Comité examinó el marco de las reglas de la OMI por las que se daría respuesta a temas relativos a la protección marítima, siendo este :

- .1 inclusión de todas las reglas sobre protección marítima ya sean en:
  - .1.1 el capítulo XI del Convenio SOLAS, complementado con las partes A y B del Código IPM; o
  - .1.2 las reglas del capítulo XI del Convenio SOLAS y el Código IGS relativas a la protección del buque y a la compañía y en las reglas del capítulo XI del Convenio SOLAS y el Código IPM relativas a la protección portuaria;
- .2 obligaciones de los Gobiernos; y
- .3 niveles de amenaza.

17.20 El Comité examinó las partes pertinentes de los documentos MSC 75/17/29, párrafos 7 a 16 y MSC 75/17/30 (Estados Unidos), MSC 75/17/5 (IADC) y MSC 75/17/20 (Japón).

17.21 La delegación del Japón, con el apoyo de otras, señaló que la inclusión de las nuevas disposiciones sobre protección del buque en el capítulo IX del Convenio SOLAS y en el Código IGS facilitaría su implantación, especialmente ya que coinciden con las del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación, que ya recoge el texto pertinente.

17.22 El Comité estimó que sería conveniente que se armonizaran las nuevas disposiciones sobre protección marítima que se están elaborando con el Código IGS y el capítulo IX del Convenio SOLAS y que esto podría intentarse en una fase posterior; aunque, por diversos motivos (entre ellas el calendario previsto y la urgencia en ultimar la labor en curso y lo avanzado de la etapa 2 de implantación del Código IGS) y tomando en consideración los avances ya alcanzados en este sentido por el ISWG así como la conveniencia de que estén dentro de un mismo contexto todas las disposiciones sobre protección de los buques, puertos y sobre las disposiciones de protección de las compañías, convino en que era preferible incluir todas las disposiciones sobre protección marítima en el capítulo XI del Convenio SOLAS.

17.23 Tras tomar la decisión de incluir todas las reglas sobre protección marítima en el capítulo XI del Convenio SOLAS, complementadas con la Parte A y la Parte B del Código IPM, el Comité pidió al MSWG que elaborase los correspondientes proyectos de enmiendas. También se le encargó al MSWG que elaborase una resolución de la Conferencia con miras a determinar qué medidas podrían ser necesarias para armonizar en un futuro las nuevas disposiciones con las disposiciones del Código IGS, con una perspectiva a más largo plazo.

### **Obligaciones de los Gobiernos**

17.24 El Comité estuvo de acuerdo en que era necesario que en el capítulo XI del Convenio SOLAS hubiera disposiciones sobre las obligaciones de los Gobiernos y decidió que fuese el MSWG el que examinase las disposiciones pertinentes sobre obligaciones de los Gobiernos, basándose en las deliberaciones anteriores, y que decidiese cuáles deberían incluirse en el capítulo XI del Convenio SOLAS y/o en el Código IPM.

## **Niveles de amenaza**

17.25 El Comité decidió que debía incorporarse una disposición sobre niveles de amenaza en el capítulo XI del Convenio SOLAS y descripciones detalladas de los niveles de amenaza en las disposiciones generales de la Parte A y B del Código IPM y encargó al MSWG que elaborase los proyectos de enmiendas que se incluirían en los instrumentos pertinentes.

### ***RÉGIMEN DE APLICACIÓN A LAS UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO (MODU) Y A LAS PLATAFORMAS***

17.26 Al examinar las medidas propuestas en el inciso .10 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, el Comité examinó la ampliación del ámbito de aplicación de las disposiciones sobre protección marítima, de modo que incluyan las MODU y las plataformas fijas y las flotantes, basando sus consideraciones en las partes pertinentes de los documentos MSC 75/17/5 (IADC), MSC 75/17/12, párrafos 3.2 a) a f) (los países de la UE señalados anteriormente), MSC 75/17/13 (Nigeria), MSC 75/17/22 (OGP) y MSC 75/17/29, párrafo 5 (Estados Unidos).

17.27 El Comité decidió, en principio, que las nuevas reglas del Convenio SOLAS deberían ser aplicables a las MODU en tránsito y cuando están en puerto, pero no a las plataformas fijas y flotantes ni a las MODU emplazadas; y remitió la decisión al MSWG a fin de que se tuviese en cuenta cuando se elaborasen las enmiendas apropiadas del capítulo XI del Convenio SOLAS y del Código IPM.

### ***OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (OPB), OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA PROTECCIÓN MARÍTIMA (OCPM) Y OFICIAL DE PROTECCIÓN PORTUARIA (OPP)***

17.28 Al examinar las medidas que se proponen en el inciso .11, del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, el Comité deliberó, basándose a las propuestas que figuran en los documentos MSC 75/17/12, párrafo 4.2 (los países de la UE señalados anteriormente), MSC 75/17/17 (Singapur), MSC 75/17/30 (Estados Unidos) y MSC 75/17/43 (Turquía), si los requisitos exigibles a un oficial de protección del buque (OPB), a un oficial de la compañía para protección marítima (OCPM) y a un oficial de protección portuaria (OPP) deberían figurar en el Convenio SOLAS y en la parte conexa de carácter obligatorio del Código IPM y dónde podrían incluirse los requisitos de formación.

## **Requisitos de formación en el Código IPM**

17.29 El Comité decidió, en principio, incluir los requisitos de formación de los OPB, los OCPM y los OPP en el Código IPM; y remitió su decisión al MSWG para un examen más detallado y la inclusión de las enmiendas apropiadas en el Código IPM.

## **Elaboración de Directrices sobre formación de los OPB, OCPM y de los OPP por parte del Subcomité STW**

17.30 El Comité le encargó al MSWG que examinase las instrucciones que debían darse a los subcomités apropiados a fin de que se elaboren orientaciones, tales como cursos modelo (en todos los idiomas de trabajo) etc., mediante las que se complementen los antedichos requisitos sobre formación, otorgando prioridad a esta labor, de forma que las orientaciones estén disponibles cuando entren en vigor las disposiciones al respecto.

***PRESCRIPCIONES EN EL CONVENIO SOLAS RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS***

17.31 Al examinar las medidas propuestas en el inciso .12 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, el Comité examinó si las disposiciones relativas a protección de las instalaciones portuarias deberían incorporarse, en principio, en el capítulo XI del Convenio SOLAS y/o en la parte obligatoria del Código IPM, limitándose a las cuestiones relativas a la interfaz buque-puerto (SPI); la determinación y definición de este concepto; y la necesidad de determinar a qué puertos se aplicarán las prescripciones (por ejemplo, puertos frecuentemente visitados por buques que realicen viajes internacionales).

17.32 Tras haber examinado las partes pertinentes de los documentos MSC 75/17/6 (IMB), MSC 75/17/9 (IHMA), MSC 75/17/12, párrafos 5.1 a 5.2 (los países de la UE especificados anteriormente), MSC 75/17/24, párrafo 17, (Francia), MSC 75/17/29 y MSC 75/17/31, anexo 1 (Estados Unidos), el Comité, tras reconocer que en las propuestas de Francia y los Estados Unidos las definiciones de la interfaz buque-puerto se basaban en conceptos diferentes, acordó, en principio, seguir la que se proponía en el documento MSC 75/17/29 (Estados Unidos) y mantener las ideas reseñadas en el documento MSC 75/17/24 (Francia) para las orientaciones que se incluirán en la Parte B del Código IPM.

17.33 Al examinar la cuestión de la interfaz buque-plataforma, el Comité, tomando debidamente en consideración las disposiciones pertinentes de instrumentos internacionales, tales como la CONVEMAR, y la diferencia sustancial entre puertos y plataformas, no solamente desde los puntos de vista de su propósito y funcionamiento, sino aún más importante, desde el punto de vista del alto grado de toma de conciencia en temas de protección y control generalmente existente en las plataformas, acordó que las nuevas prescripciones del Convenio SOLAS no deberían aplicarse a las plataformas fijas o flotantes.

17.34 Tras un pormenorizado debate, el Comité decidió, en principio, que:

- .1 las disposiciones relativas a la protección de las instalaciones portuarias deberían incluirse en el capítulo XI del Convenio SOLAS y en el Código IPM;
- .2 en este contexto, la interfaz buque-puerto sólo debería abarcar la interfaz directa, esto es, las amenazas inmediatas que para la seguridad del buque procedan directamente de tierra y viceversa, incluidos los fondeaderos y los movimientos del buque en puerto. El resto lo debe abordar la Organización en colaboración con la OIT y otras organizaciones pertinentes (por ejemplo, la OMA, IAPH, ICHCA, IHMA, etc.). Al MSWG se le encargó que avanzara en las ideas expuestas en la propuesta de los Estados Unidos (MSC 75/17/29) tomando en consideración las demás propuestas pertinentes presentadas, que formarían la base de orientaciones adicionales, y que incluyese las prescripciones apropiadas en el capítulo XI del Convenio SOLAS y en el Código IPM.

17.35 Con respecto a la interfaz buque-plataforma, el Comité decidió que solamente debían elaborarse, y tener carácter obligatorio, disposiciones relativas a la interfaz del buque en relación con la plataforma. No obstante, a fin de rellenar toda laguna y abordar todos los aspectos de protección del transporte marítimo, se deberían elaborar orientaciones a fin de garantizar una interacción efectiva en cuestiones de protección marítima entre el buque y la plataforma. Se

pidió al MSWG que elaborase tanto las prescripciones de aplicación a buques como las orientaciones sobre este último aspecto.

***EVALUACIÓN DE LA VULNERABILIDAD DE LOS PUERTOS (EVP) - PRESCRIPCIONES EN EL CONVENIO SOLAS Y EN EL CÓDIGO IPM***

17.36 Al examinar la medida propuesta en el inciso .14, párrafo 8.1, del documento MSC 75/17/1, el Comité deliberó sobre el concepto de la "Evaluación de la vulnerabilidad de los puertos" (EVP) y su inclusión en las nuevas reglas del capítulo XI del Convenio SOLAS o en la parte obligatoria del Código IPM, basándose en los documentos MSC 75/17/9 (IHMA), (MSC 75/17/12, párrafos 5.2 b) y 6.2 a) (los países de la UE señalados anteriormente) y MSC 75/17/35 (Estados Unidos).

17.37 El Comité examinó pormenorizadamente la cuestión de la aplicación de las disposiciones sobre las EVP a los "puertos pequeños" y en especial a los puertos en los que raramente o nunca hacen escala buques que realizan viajes internacionales. Si bien se reconoció que las disposiciones sobre las EVP posiblemente no sean aplicables a todos los puertos de un país, se estimó necesario cierto grado de flexibilidad para hacer impermeables las medidas de protección marítima en aquellos casos en los que pueda surgir una amenaza para la seguridad.

17.38 El Comité decidió, en principio, incluir las disposiciones sobre las EVP en el capítulo XI del Convenio SOLAS y en las Partes A y B del Código IPM y remitió la cuestión al MSWG para un examen más detallado y la preparación de un proyecto de las enmiendas apropiado con miras a incorporarlas en el capítulo XI del Convenio SOLAS y en el Código IPM.

17.39 Con respecto a la aplicación de las disposiciones sobre las EVP a los puertos pequeños, el Comité decidió que se debería aplicar un enfoque flexible y encargó al MSWG que elaborase orientaciones para los Estados Miembros, con el propósito de que el OPB y el OCPM puedan entablar comunicación con las autoridades en tierra en caso de que se planteen problemas de seguridad.

***IDENTIFICACIÓN DE LA GENTE DE MAR***

17.40 Al examinar las medidas propuestas en los incisos .15 y .16 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1 y al momento de tomar nota del plan B y del plan A elaborados por el ISWG como dos enfoques distintos con respecto a la cuestión del documento de identidad de la gente de mar, se informó al Comité de que el Consejo de Administración de la OIT, en su reunión de marzo de 2002, y respondiendo a la solicitud del ISWG (la cual había sido transmitida al Director General de la OIT por el Secretario General de la OMI) acordó poner en marcha el mecanismo necesario que conduzca a un procedimiento acelerado para la revisión del Convenio N° 108 de la OIT.

17.41 Basándose en los documentos MSC 75/17/11 (OIT), MSC 75/17/12, párrafo 8.1 (los países de la UE especificados anteriormente), MSC 75/17/15 (Alemania), MSC 75/17/16 (Australia y Nueva Zelanda), MSC 75/17/34 (Estados Unidos), MSC 75/17/38 (seis ONG) y MSC 75/INF.25 (Islas Marshall) y tomando en consideración la respuesta positiva de la OIT a la solicitud de la OMI de acelerar la revisión del Convenio N° 108, incluido el documento de identidad de la gente de mar, tal como se ha señalado en el párrafo 17.40, el Comité examinó si el proceso de revisión de la OIT sería suficiente por lo que respecta a la obligación de contar con documentos de identidad verificables o si es necesario que la OMI adopte medidas adicionales.

17.42 El observador de la OIT se refirió a la recomendación del ISWG de remitir la cuestión de la identificación de la gente de mar a la OIT y a las medidas subsiguientes adoptadas por el Secretario General de la OMI. Respondiendo a esta solicitud, el Director General de la OIT pidió al Consejo de Administración de la OIT, en su 283ª reunión (marzo 2002), que incluyera en el orden del día de la 91ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2003) la posible enmienda del Convenio N° 108. El Consejo de Administración ha refrendado totalmente esta solicitud. También ha dado su visto bueno a que se intente que las enmiendas se adopten en un solo debate de la Conferencia, en vez del tradicional doble debate, lo que conduce a pensar que el nuevo instrumento se adoptará en junio de 2003. También se ha aprobado un calendario acelerado para la labor preparatoria; se pidió al Director General que consultase con la OMI en todas las etapas de la labor preparatoria; y se aprobó la participación de una delegación plenamente tripartita en la Conferencia sobre Protección Marítima. El Director General de la OIT ha transmitido al Secretario General de la OMI que los resultados del examen de la cuestión por parte del Consejo de Administración han sido positivos.

El Consejo de Administración de la OIT también aprobó la celebración de una Reunión consultiva de dos días de duración en la que se examinó cómo mejorar los medios de identificación de la gente de mar para que la Oficina Internacional del Trabajo pueda elaborar disposiciones normativas e informes sobre usos así como un proyecto de instrumento y un cuestionario, que se enviará a todos los Estados Miembros en julio de 2002. La Reunión consultiva, en la que también participó la Secretaría de la OMI, se desarrolló el 9 y 10 de mayo de 2002 y la Oficina Internacional del Trabajo elaboró un informe centrado en las cuestiones claves que han de examinarse. Las consultas se desarrollaron en un ambiente positivo, que permitió un intercambio pleno de opiniones de los tres sectores representados sobre las cuestiones y también que se pudieran elaborar orientaciones útiles para la Oficina Internacional del Trabajo relativas a la elaboración de un proyecto de instrumento. Las cuestiones que se examinaron son las relativas a los objetivos, en especial, las ventajas de un documento internacional de identidad para la gente de mar; el contenido de este nuevo documento, en especial el que permita verificar la identidad, incluidos los datos biométricos; la autoridad expedidora y los procedimientos para expedir el nuevo documento; la situación especial de los refugiados y de los apátridas; las facilidades que se han de otorgar; incluida la situación del portador en relación con la inmigración; la forma y las características físicas del nuevo documento internacional de identificación de la gente de mar; y los mecanismos de control y de seguimiento. En el sitio en la red de la OIT se dispondrá en breve de un informe al respecto.

El observador de la OIT concluyó su intervención reafirmando el compromiso de su Organización, y su total determinación de que en junio de 2003 se resuelva con éxito esta cuestión. Contando con su total colaboración, desde un plano tripartito, para abordar esta cuestión importante y de carácter excepcional, la OIT opinaba que en el menor tiempo posible se obtendrá la aceptación a escala mundial de este nuevo instrumento. La OIT continuará contando con el apoyo total de la OMI en este respecto. Por tanto no será necesario aplicar el plan B que había elaborado el ISWG. No solamente se ha dado inicio al plan A, sino que avanza sin dificultades y es muy probable culmine con éxito, aunque requiere el apoyo y compromiso de todos los Gobiernos Miembros.

### **Convenio N° 108 de la OIT**

17.43 El Comité:

- .1 decidió que un documento de identidad de la gente de mar debería satisfacer tres requisitos principales, esto es, que sea un documento que garantice unas

condiciones laborales satisfactorias (bienestar) (ámbito de la OIT), que sea un documento de seguridad (ámbito OIT/OMI) y que sea un documento de certificación (ámbito de la OMI);

- .2 convino en que el proceso de revisión de la OIT era suficiente en el contexto de las exigencias de un documento de identidad verificable de la gente de mar y para alcanzar los tres requisitos señalados en el subpárrafo .1;
- .3 pidió al MSWG que examinase todos los documentos presentados con respecto a esta cuestión y elaborase una lista de requisitos en relación con el documento de identidad de la gente de mar, para presentarlo a la OIT a fin de adopte las medidas oportunas y elabore un proyecto de resolución de la Conferencia, en el que se invitará al Comité a adoptar las medidas oportunas una vez que la OIT haya ultimado el proceso de revisión, con el objetivo de enmendar el capítulo XI del Convenio SOLAS para incluir una disposición relativa al documento de identidad de la gente de mar.

### **Regla del capítulo XI del Convenio SOLAS**

17.44 El Comité decidió suprimir en esta etapa los corchetes en el proyecto de regla del Convenio SOLAS sobre el documento de identidad de la gente de mar y posponer la adopción de las medidas que se indican *supra* hasta su 77° o 78° periodo de sesiones.

### **EXAMEN DE LOS CONTENEDORES**

#### **Generalidades**

17.45 Al examinar las medidas propuestas en los incisos .21 y .22 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, el Comité, tras tomar nota de los avances en la formalización de un acuerdo de colaboración con la OMA, tal como había recomendado el ISWG, examinó, sin perjuicio de las decisiones que pudiera adoptar el Consejo al respecto, la idea de incluir el capítulo XI del Convenio SOLAS reglas sobre el precintado de los contenedores y la asignación de responsabilidades en este sentido al OCPM, tal como proponían los Estados Unidos en los párrafos 8 y 9 de su documento MSC 75/17/32. También se examinaron en este contexto los documentos presentados por la IMB (MSC 75/17/6) y los países de la UE señalados anteriormente (MSC 75/17/12, párrafo 11).

17.46 El Comité, tras reconocer que el transporte marítimo era sólo un eslabón de la cadena de transporte multimodal, examinó si sería suficiente invitar a la OMA a que elaborase disposiciones de carácter obligatorio con respecto al precintado de las unidades de transporte cerradas en el marco de los instrumentos pertinentes de dicha Organización.

17.47 No obstante, reconociendo también que el transporte marítimo de unidades de transporte cerradas conlleva un riesgo importante desde el punto de vista de la protección marítima, el Comité convino en que, con el objetivo de abordar en su labor normativa todos los aspectos de la protección marítima, al menos se ha de regular en el Convenio SOLAS el concepto de rechazo de las unidades de transporte cerradas sin precintar, y es preciso colaborar estrechamente con la OMA en el examen de las demás cuestiones pertinentes.

## **Colaboración con la OMA**

17.48 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre la elaboración de un Memorando de entendimiento sobre colaboración entre la OMI y la OMA; dio su visto bueno a la recomendación del ISWG sobre la conveniencia de establecer una estrecha colaboración entre las dos organizaciones con respecto a todas las cuestiones de interés mutuo en el campo de la seguridad del transporte multimodal y recomendó al Consejo que aprobase el Memorando de entendimiento y autorizase al Secretario General a que en su debido momento lo firmase en nombre de la Organización.

### **Propuesta de regla en el capítulo XI del Convenio SOLAS sobre el precintado de los contenedores**

#### **Propuesta de regla en el capítulo XI del Convenio SOLAS o en la parte A del Código IPM sobre la responsabilidad del oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) con respecto al precintado de los contenedores**

17.49 El Comité convino en que era necesario incluir en el capítulo XI del Convenio SOLAS una disposición de carácter obligatorio relativa al "concepto" de rechazar las unidades de carga cerradas sin precintar y le pidió al MSWG que elaborase un texto apropiado para su inclusión en el capítulo XI del Convenio SOLAS. En este contexto el MSWG también debería examinar cualquier otra disposición relativa a la protección de los contenedores.

17.50 El Comité también convino en que la cuestión del precintado de las unidades de transporte cerradas recaía principalmente dentro del ámbito de actuación de la OMA.

17.51 Con respecto a un requisito sobre el precintado de las unidades de transporte cerradas, el Comité decidió que le correspondía al MSWG elaborar disposiciones y orientaciones, tal como proceda, en el contexto de la antedicha disposición de carácter obligatorio, y asesorar al Comité en consecuencia.

17.52 También se encomendó al MSWG que examinase todos los documentos pertinentes presentados sobre esta cuestión y que elaborase una lista de las cuestiones relativas a la seguridad de las unidades de transporte cerradas, objeto de transporte multimodal, que han de examinarse entre la OMI y la OMA, una vez se haya concretado el Memorando de entendimiento mencionado en el párrafo 17.48, y que elaborase un proyecto de documento que la OMI pueda remitir a la OMA.

### ***"PROPIEDAD" Y "CONTROL" DE LOS BUQUES***

#### **Generalidades**

17.53 Al examinar las medidas propuestas en los incisos .17, .18 y .30, del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1 y en el anexo 4 de dicho documento, el Comité, tras tomar nota de que el ISWG había remitido la cuestión de la "propiedad" y "control" de los buques al Comité Jurídico, en su 84º periodo de sesiones, a fin de que éste presentase observaciones y ofreciese asesoramiento al respecto, examinó:

- .1 las observaciones presentadas por el LEG 84 al respecto (MSC 75/17/2/Add.3);

- .2 la propuesta de marcar de manera permanente el número de identificación del buque; y
- .3 una propuesta en la que se aboga por un registro sinóptico continuo (RSC),

basándose en los documentos MSC 75/17/2/Add.2 y MSC 75/17/2/Add.3 (Secretaría), MSC 75/17/6 (IMB), MSC 75/17/10 (OCDE), MSC 75/17/12, párrafo 13 (los países de la UE referidos anteriormente), MSC 75/17/23 (CILC), MSC 75/17/25 (Islas Marshall, Nueva Zelandia, Suecia, Reino Unido, Estados Unidos, BIMCO e INTERTANKO), MSC 75/17/26 (Islas Marshall), MSC 75/17/27 (Chipre y Malta), MSC 75/17/37 (BIMCO y CICL), MSC 75/17/44 (Chipre) y MSC 75/INF.35 (Canadá).

### **Resultados del LEG 84 en relación con la "propiedad" y el "control"**

17.54 El Comité se mostró conforme con la decisión del LEG 84 con respecto a cómo se ha de proceder en relación con respecto a la cuestión de la propiedad y control de los buques (la definición de "compañía" extraída del Código IGS se enmendará apropiadamente a los efectos de protección marítima) y, tras remitir los resultados del LEG 84 (MSC 75/17/2/Add.3, anexo) al MSWG, le pidió que se centrara en elaborar una prescripción al respecto para su inclusión en el capítulo XI del Convenio SOLAS.

### **Marcado permanente del número de identificación de los buques**

17.55 El Comité, reiterando la decisión que adoptó en su 74º periodo de sesiones, se mostró de acuerdo en principio con el marcado permanente de los buques (marca en el casco o en la manga y/o incorporación de la información en los SIA) con el número IMO de identificación y pidió al MSWG que elaborase proyectos apropiados de enmiendas al capítulo XI del Convenio SOLAS, basándose en la recomendación del Subcomité FSI en su 10º periodo de sesiones (MSC 75/17/2/Add.2 y FSI 10/16/1) y en la propuesta presentada por Chipre y Malta en el documento MSC 75/17/27.

### **Registro sinóptico continuo (RSC)**

17.56 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la inclusión de una disposición en el capítulo XI del Convenio SOLAS relativa al registro sinóptico continuo (RSC) y encomendó al MSWG que elaborase los proyectos de enmienda apropiados al capítulo XI del Convenio SOLAS, basándose en la propuesta que figura en el documento MSC 75/17/25.

17.57 El observador de la CIOSL hizo hincapié en que era imprescindible abordar las cuestiones de la propiedad efectiva y el control puesto que eran de importancia crucial. En su opinión los criterios especificados en el documento MSC 75/17/2/Add.3 son claramente inadecuados, tal como lo demuestra el dictamen jurídico independiente facilitado por el Reino Unido al Comité Jurídico (LEG 84/13/3) en el que se señala que un buen punto de partida es el informe de la OCDE "Detrás del velo empresarial: la utilización de sociedades mercantiles con fines ilícitos". En el informe de la OCDE se indica que "para prevenir y luchar contra el uso de entidades corporativas para la comisión de actividades ilícitas es esencial que las autoridades de todas las jurisdicciones cuenten con los medios para obtener, y compartir, de manera regular, información sobre la propiedad efectiva y el control de las entidades corporativas constituidas en sus jurisdicciones". En el dictamen jurídico del Reino Unido también se señala que sería apropiado que la OMI adoptase, en el contexto de las medidas que se están examinando, una definición similar a la que figura en el informe de la OCDE.

Por tanto la CIOSL estima que la OMI no puede dejar de lado este aspecto fundamental de la protección marítima. Tal como ha señalado Chipre en el documento MSC 75/17/44, la cuestión consta de tres aspectos, uno de los cuales es el tráfico lícito de un buque a los efectos de generar fondos con los que se financian actividades ilícitas. Por tanto, la OMI no puede eludir este desafío, dado que afrontándolo potenciará en gran medida la implantación, en el contexto marítimo, de otros instrumentos internacionales y, en especial, del Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo, el cual entró en vigor en abril de 2002. De esta manera actuaría en consonancia con las resoluciones aplicables del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Por último, el representante de la CIOSL señaló a la atención del Comité el hecho de que hay informes que datan de la década de los 90 que indican que diversas organizaciones terroristas conocidas ostentan la propiedad efectiva y el control de varios buques que realizan viajes internacionales.

#### **OBJETIVO A LARGO PLAZO**

17.58 Al examinar la medida propuesta en el inciso .25 del párrafo 8.1 del documento MSC 75/17/1, el Comité examinó cómo podría integrarse mejor la cuestión de la protección marítima en los objetivos a largo plazo y en el plan de trabajo de la Organización y elaborar una estrategia sobre protección marítima, basando en parte su consideración en el documento MSC 75/17/18 (Singapur).

17.59 El Presidente se refirió a la labor que estaban desarrollando el MSC y el MEPC con respecto a la revisión de la estructura de los subcomités (que será abordada también dentro del punto 20 del orden del día) y explicó que en el marco de esta revisión se esperaba que el MSC, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el de Facilitación y los Presidentes de los subcomités examinasen la cuestión de la protección marítima en su reunión prevista para el 15 de junio de 2002, antes de que la cuestión se presente al MSC y al MEPC y al Consejo para su examen más detallado con miras a botener la aprobación final de la Asamblea.

17.60 El Comité apoyó la propuesta de Singapur (MSC 75/17/18) de mantener por ahora la importante cuestión de la protección marítima en su propio orden del día y de constituir un MSWG cuando así se considere necesario, y convino en volver a examinar la cuestión en su 76º periodo de sesiones, cuando se disponga del informe de las reuniones de los presidentes sobre la reestructuración de los subcomités, en el que puede que figuren algunas otras recomendaciones acerca de cómo se ha de proceder.

#### **OTROS ASUNTOS**

17.61 El Comité refrendó una propuesta de Chipre y Malta (MSC 75/17/45) relativa a la elaboración de una resolución de la Conferencia relativa a los riesgos que para la protección marítima representan las manifestaciones y las protestas contra buques, tanto en mar como dentro de las instalaciones portuarias, y pidió al MSWG que, en el contexto de la elaboración de otras resoluciones de la Conferencia sobre protección marítima, para su presentación a la Conferencia de diciembre con miras a su adopción, elaborase el texto de una resolución a estos efectos basándose en el antedicho documento.

## **CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PROTECCION MARÍTIMA (MSWG)**

17.62 Tras examinar estas cuestiones, el Comité constituyó el MSWG y le pidió que analizara todos los documentos presentados dentro de este punto del orden del día, tomando en consideración las decisiones adoptadas en el Pleno con respecto a los aspectos fundamentales y el factor humano, tal como procediese, y en especial que elaborase:

- .1 un proyecto de enmiendas a la regla V/19.2.4 del Convenio SOLAS;
- .2 un proyecto de enmiendas al capítulo XI del Convenio SOLAS, incluida una nueva Parte B sobre medidas especiales para incrementar la protección marítima;
- .3 un proyecto de código internacional de protección marítima (Código IPM), con una Parte A de carácter obligatorio y una Parte B con carácter de recomendación, complementado con una nueva Parte B del capítulo XI;
- .4 la propuesta de regla del capítulo XI del Convenio SOLAS sobre prescripciones aplicables a las alarmas de protección, basándose en la que había elaborado el Subcomité DE en su 45º periodo de sesiones (MSC 75/17/2/Add.2);
- .5 los proyectos apropiados de resoluciones de la Conferencia;
- .6 revisiones del plan de trabajo y del calendario para la labor futura (medida señalada en el inciso .29 del anexo 3 del documento MSC 75/17/1) y la lista de las instrucciones para los Subcomités (medidas señaladas en los incisos .1, .3, .6, .7, .8, .13 y .20), a la luz de los avances alcanzados durante este periodo de sesiones; y
- .7 recomendaciones sobre todas las cuestiones restantes que figuran en el plan de trabajo del calendario para la labor futura, tal como se señala en el documento MSC 75/17/1, anexo 3.

## **MEDIDAS ADOPTADAS UNA VEZ QUE EL MSWG HABÍA ULTIMADO SU LABOR**

17.63 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 75/WP.18 y Add.1), el Comité lo aprobó en general, y adoptó las decisiones que se reseñan en los siguientes párrafos.

## **PROGRAMA ACELERADO DE INSTALACIÓN DE LOS SIA**

17.64 El Comité examinó y aprobó la distribución de cuatro textos alternativos para la enmienda de la regla V/19.2.4 del Convenio SOLAS, elaborados por el MSWG, a efectos de que la Conferencia sobre protección marítima adopte una decisión definitiva. Los textos son los siguientes:

- .1 el texto elaborado por el ISWG que figura en el anexo del anexo 1 del documento MSC 75/17/1 (MSC 75/ISWG/WP.4, anexo);
- .2 el texto alternativo propuesto en el documento MSC 75/17/12, párrafo 2.2 b), enmendado;

- .3 el texto alternativo basado en la fecha de obligatoriedad de 2006; y
- .4 un texto alternativo basado en la fecha de obligatoriedad del 1 de julio de 2004 (MSC 75/17/28).

## **CAPÍTULO XI DEL CONVENIO SOLAS**

17.65 El Comité acordó proponer a la Conferencia que el capítulo XI pase a ser el capítulo XI-1 ("Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima") y se intercale un nuevo capítulo XI-2 titulado "Medidas especiales para incrementar la protección marítima".

## **CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y PARTE A DEL PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO ISPS)**

### **Generalidades**

17.66 El Comité, tras respaldar este nuevo título del Código ISPS, tomó nota de que, al elaborar las disposiciones sobre protección aplicables a los buques y a las MODU y a las instalaciones portuarias, el MSWG había convenido en suprimir todas las referencias en el Código ISPS a las plataformas fijas o flotantes, recordando la decisión pertinente del Comité de no aplicar la nueva regla a estas instalaciones y, a fin de concluir el proceso, considerarlas en un proyecto de resolución de la Conferencia, mediante el cual se inste a los Gobiernos Contratantes a aplicar las disposiciones sobre protección a estas instalaciones.

### **Niveles de protección**

17.67 El Comité señaló que el MSWG, al examinar las disposiciones relativas al PPB que figuran en la sección 10, había dado su visto bueno a los tres niveles de protección propuestos en las definiciones que figuran en los párrafos A/2.1.7 a .9 del proyecto de Código ISPS. Se reconoció que la evaluación de los niveles apropiados de protección incumbía a las Administraciones nacionales y que en los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deberían permitirse los cambios de nivel.

17.68 Al mismo tiempo, el MSWG había convenido en la necesidad de actuar con flexibilidad en la respuesta a los niveles de protección y en las respuestas a amenazas en diferentes puertos de diferentes regiones y países del mundo.

### **Plan de protección del buque (PPB)**

17.69 Al examinar el contenido de los PPB, el Comité tomó nota de que el MSWG había acordado dejar entre corchetes los párrafos relativos a la alarma de protección marítima, a la espera de los resultados del NAV 48 y de la reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la cuestión de los "medios para activar una alarma de protección, que quizás pueda estar encubierta" y sobre cómo se ha de dar respuesta a la misma desde tierra.

17.70 Con respecto a la cuestión de que la compañía conserve copias del PPB, el Comité señaló que el MSWG había partido de la base de que las compañías observarían los procedimientos establecidos, y conservarían en tierra copias de todos los documentos/certificados/planes de los buques, tal como ya se exige con respecto a la demás documentación, para probar que se da cumplimiento a las disposiciones del Código IGS.

## **Evaluaciones de la protección de los buques**

17.71 El Comité señaló que el MSWG había tomado nota de que la intención era que el personal de la compañía o del buque realizara una evaluación de la protección del buque, con el objetivo de elaborar el plan de protección del buque en función de los niveles de amenaza determinados por las Administraciones para cada buque o para cada clase de buque, como un requisito previo a la elaboración del PPB, y, en principio, dio su visto bueno a la inclusión de disposiciones obligatorias a este respecto en el proyecto de Código ISPS. Se examinó pormenorizadamente esta disposición en el seno del MSWG, que convino incluir requisitos más genéricos en la Parte A del Código ISPS.

## **Registros**

17.72 El Comité señaló que el MSWG, tras recordar la adopción de la resolución A.916(22) "Directrices para el registro de acontecimientos relacionados con la navegación", había convenido en principio en que era necesario que se conservaran registros sobre protección y en incluir una disposición al respecto en la Parte A del proyecto de Código ISPS. La decisión de si estos datos deberían recogerse en el diario oficial del buque o en un diario separado corresponderá a la autoridad competente del Estado en cuestión.

## **Oficial de la compañía para protección marítima (OCPM)**

17.73 El Comité tomó nota de que el MSWG había estado de acuerdo con la inclusión de diversas disposiciones de carácter obligatorio relativas al OCPM en la parte A del Código ISPS.

## **Oficial de protección del buque (OPB)**

17.74 El Comité tomó nota de que el MSWG, al examinar las obligaciones y responsabilidades del OPB, había acordado que los requisitos debían ser lo más genéricos posible y las disposiciones obligatorias debían reducirse a un mínimo, ofreciendo orientación complementaria en la parte B del proyecto de Código ISPS, por lo que había elaborado un proyecto de texto para la regla siguiendo este concepto.

## **Formación y ejercicios**

17.75 Al examinar la sección 13 de la parte A sobre formación y ejercicios, el Comité tomó nota de que el MSWG había decidido proseguir el enfoque señalado anteriormente de que sean las mínimas y lo más genéricas posible las disposiciones obligatorias, por lo que decidió conservar solamente el enunciado de los párrafos A/13.1 a.3 y del párrafo 13.4 y trasladó los pormenores a la parte B del proyecto de Código ISPS. El MSWG también había acordado conservar la idea de la periodicidad de los ejercicios, pero una vez más decidió no ser demasiado preciso con respecto a la misma en las disposiciones del párrafo A/13.4 del proyecto de Código.

17.76 La delegación de Filipinas subrayó que el coste de implantar el Código ISPS propuesto, incluido el de la formación, no debía recaer en la gente de mar y en el personal portuario, en la medida en que la implantación del Código puede afectar a sus calificaciones. Filipinas manifestó su opinión sobre esta cuestión al Presidente del ISWG e indicó que la expondría más detalladamente en un documento que presentará en la próxima reunión del ISWG en septiembre de 2002.

## **Protección del buque**

17.77 El Comité tomó nota de que al examinar las normas mínimas para la protección de los buques, el MSWG había reconocido que no se debía menoscabar la autoridad y responsabilidad general del capitán. A estos efectos, se había añadido texto a la regla XI-2/4 del Convenio SOLAS, ya que las implicaciones en materia de protección se habían manifestado claramente en exámenes posteriores.

17.78 El Comité tomó nota de que el MSWG, tras haberse puesto de acuerdo en los nuevos párrafos A/9.1 a 9.7 del Código ISPS, que recogen los requisitos relativos a la protección del buque, había elaborado posteriormente requisitos análogos para la protección de las instalaciones portuarias, a fin de garantizar la coherencia del texto. Con respecto a los anteproyectos de párrafos A/9.3 a 9.7, el MSWG acordó dejarlos en suspenso por el momento.

## **Equivalencias**

17.79 El Comité tomó nota de que el MSWG había convenido, en principio, en la inclusión de equivalencias y de acuerdos bilaterales/multilaterales en el proyecto de Código ISPS, y en volver a redactar la disposición siguiendo modelos similares de otros instrumentos de la OMI (por ejemplo, la regla I/5 del Convenio SOLAS).

## **Registro sinóptico continuo (RSC)**

17.80 El Comité tomó nota de que el MSWG había acordado que es la Administración del Estado de abanderamiento quien debe conservar toda la información que debe incluirse en el RSC según lo estipulado en los proyectos de párrafos A/16.4.1 a .9 del Código ISPS, y que por lo tanto, sería la responsable de actualizarla y validar el RSC. Solamente en los casos en los que, de manera temporal y dentro de un espacio de tiempo razonable, la información no estuviese a disposición de la Administración (esto es, inmediatamente después de cambiar de pabellón, sociedad de clasificación o propietario), la compañía o el capitán del buque, tal como se haya autorizado, debería, con carácter excepcional, actualizar el RSC y remitir esta información tan pronto como sea posible al Estado de abanderamiento.

17.81 El MSWG había tomado nota de las consecuencias que esta disposición tendría en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y había acordado que desearía examinar en una fase posterior la cuestión de contar a bordo con el RSC y la de no actualizarlo como causas de detención.

17.82 El Comité tomó nota de que, tras recordar la cuestión de la "propiedad" y "control" del buque, que había sido remitida al LEG 84, y cuyo examen se había presentado en el documento MSC 75/17/2/Add.3 (anexo), el MSWG había convenido en que las tres cuestiones siguientes deberían incluirse entre los requisitos del RSC:

- .1 ¿quién nombra la tripulación?
- .2 ¿quién determina el uso del buque?
- .3 ¿quién firma el contrato del fletamento en nombre del propietario?

No obstante, la Administración del Estado de abanderamiento no conserva necesariamente esta información, ya que la misma debe ser actualizada de manera continua por la compañía o el propietario del buque, tal como se haya autorizado. No es necesario mantener los antecedentes de las respuestas a estas preguntas, sino que debe registrarse sólo la información

válida en ese momento. Por lo tanto, el MSWG había elaborado un proyecto distinto de regla XI-2/11 del Convenio SOLAS sobre las responsabilidades específicas de las compañías y en consecuencia había deliberado acerca de la conveniencia de que ambas reglas se transfirieran a la parte 1 del capítulo XI del Convenio SOLAS.

17.83 El Comité tomó nota de que el MSWG había convenido en que se debería asignar un periodo razonable de tiempo (se hizo referencia a un periodo de tres meses) para que las administraciones de los Estados de abanderamiento actualizaran la información del RSC.

17.84 El observador de la IACS señaló que la cuestión del control y verificación del registro sinóptico permanente no debería delegarse en organizaciones reconocidas, pues tal exclusión no figura actualmente en las nuevas propuestas para el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, regla 10, y confirmó que sus miembros, en tanto que organizaciones reconocidas, no estaban en condiciones de asumir la responsabilidad del RSC.

### **Número de identificación del buque**

17.85 El Comité tomó nota de que el MSWG no había aceptado una propuesta del CILC de limitar la aplicación de este requisito a todos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 10 000. El MSWG, tras recordar la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", acordó que se deberían examinar más detenidamente los aspectos prácticos del marcado de los buques, en especial por lo que respecta a los buques de pasaje. Se había acordado que se debía marcar en el exterior del buque el número IMO de identificación en un lugar donde pudiera leerse tanto desde el mar como desde el aire y se había modificado el proyecto de texto original en consecuencia.

17.86 La delegación de Panamá recordó al Comité que una minoría considerable del MSWG había apoyado la propuesta del CILC. Además, tras observar que era necesario examinar más a fondo los aspectos prácticos del marcado exterior de los buques, dicha delegación puso en tela de juicio que esta identificación grande y bien visible incrementa realmente la protección marítima.

### **Alarma de protección del buque**

17.87 El Comité tomó nota de que el MSWG había convenido modificar el proyecto de regla, conservando sólo el principio general de la disposición y trasladar los pormenores a las normas de funcionamiento que habrían de elaborarse. Tras examinar el proyecto de texto de la regla XI 1/5 del Convenio SOLAS, el Grupo había acordado que debían adoptarse medidas adicionales con respecto a diversas cuestiones:

- .1 examinar más detenidamente, y adoptar una decisión, acerca de dónde debería enviarse la alarma;
- .2 elaborar criterios para la activación de la alarma;
- .3 la exención contemplada en el párrafo 1.2 del proyecto de regla debería ser genérica y aplicable a todo el capítulo XI del Convenio SOLAS;
- .4 elaborar, si es necesario, una definición de alarma de protección de los buques;
- .5 elaborar y remitir al Subcomité COMSAR un proyecto de norma de funcionamiento para que éste la ultime;

- .6 examinar la conveniencia de transferir el punto 2.2.4 a la norma de funcionamiento;
- .7 orientar al Grupo mixto OMI/OACI sobre cómo responder a las situaciones en las que se ha activado de manera inadvertida la alarma de protección de los buques; y
- .8 elaborar disposiciones sobre la prueba y los reconocimientos.

17.88 El Comité tomó nota de que, respecto a la cuestión de la respuesta en tierra a las alarmas de protección marítima, el MSWG había recordado que el Subcomité COMSAR 6 ya había encargado al Grupo de trabajo mixto OMI/OACI que asesorase a la Conferencia sobre el tema, que tendrá que examinar de forma definitiva la cuestión, una vez que se disponga de esta orientación.

17.89 En vista del corto periodo de tiempo entre la adopción y la entrada en vigor de las disposiciones sobre la alarma de protección de los buques y de la urgente necesidad de contar con unas normas de funcionamiento al respecto, el MSWG había encomendado a un pequeño grupo que elaborase un proyecto de normas de funcionamiento para su presentación al Subcomité COMSAR 7, junto con algunas notas explicativas elaboradas por dicho grupo, que figuran en el anexo 6 del documento MSC 75/WP.18.

17.90 El Comité, tras tomar nota de que el COMSAR 7 se celebrará después de la Conferencia sobre protección marítima, pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas que examinaran el proyecto de normas de funcionamiento en el lapso interperiodos y que informaran de sus conclusiones a las delegaciones que envíen al MSC 76, a fin de que el Comité pueda adoptar las normas en ese periodo de sesiones y distribuir las por medio de una circular MSC. El Comité pidió asimismo al NAV 48 que empezara a trabajar con urgencia en los medios para dar la alarma en buques objeto de un ataque terrorista, teniendo en cuenta la labor del COMSAR 6 y el DE 45 (MSC 75/17/2 y Add.1) y el proyecto de regla XI-1/5 del Convenio SOLAS elaborado por el MSWG (MSC 75/WP.18, párrafo 46 y anexos 1 a 6).

### **Protección portuaria**

17.91 El Comité señaló que el Grupo había dado su visto bueno a los nuevos textos de las definiciones de "interfaz buque-puerto" e "instalación portuaria" y que había decidido no elaborar reglas con respecto a los demás puertos, que será una cuestión que deberá examinarse a través del procedimiento de evaluación de la protección de las instalaciones portuarias. Se había elaborado un proyecto de resolución de la Conferencia en el que se alentaba a que se establecieran enlaces previos entre los buques y los puertos a los que no se aplican las reglas. No obstante, se había mantenido entre corchetes el párrafo 5 del proyecto de regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, a fin de que se siga examinando.

17.92 El Comité tomó nota de que se debe continuar examinando la conveniencia de utilizar en el proyecto de texto del capítulo XI-2 términos tales como "territorio" o "jurisdicción", prestando especial atención a las disposiciones existentes al respecto en el ámbito del derecho del mar.

17.93 El Comité tomó nota de que, al examinar las disposiciones sobre protección de las instalaciones portuarias, el MSWG había acordado suprimir una disposición específica sobre la distribución del informe sobre la evaluación de las instalaciones portuarias y dejar que

Administración gubernamental pertinente decida quienes deben recibir el informe, a fin de salvaguardar al máximo los aspectos de protección.

### **Evaluación de la protección de la instalación portuaria**

17.94 El Comité tomó nota de que, al examinar la sección A/15 del proyecto de Código ISPS, el MSWG había elaborado un nuevo texto para las disposiciones sobre la evaluación de la protección de las instalaciones portuarias. Además, se había acordado limitar las disposiciones de carácter obligatorio a las estrictamente necesarias y trasladar las restantes a la Parte B del proyecto de Código ISPS, con carácter de orientación. Por tanto, se habían conservado en la Parte A del Código algunos elementos esenciales relativos a la evaluación de la protección de la instalación portuaria. También se había convenido en que la periodicidad de la actualización y revisión de la evaluación de la protección de la instalación portuaria y plan de protección de la instalación portuaria debían ser similares a las del plan de protección del buque.

### **Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP)**

17.95 El Comité tomó nota de que el MSWG, al revisar las disposiciones relativas al Oficial de protección de la instalación portuaria, había decidido actuar como en ocasiones anteriores y mantener los requisitos esenciales relativos a ese cargo en la Parte A y trasladar el resto a la Parte B del Código ISPS.

### **Formación y ejercicios del Oficial de protección de la instalación portuaria**

17.96 El Comité tomó nota de que, al elaborar las disposiciones sobre la formación y ejercicios del Oficial de protección de la instalación portuaria, el MSWG había seguido el mismo concepto, por coherencia con sus decisiones anteriores de mantener las disposiciones esenciales en la Parte A y trasladar el resto a la Parte B del Código ISPS.

### **Integridad de las unidades de transporte cerradas en la cadena de transporte multimodal**

17.97 El Comité tomó nota de que, el MSWG, al examinar las propuestas de los Estados Unidos relativas al precintado de los contenedores, la responsabilidad de rechazar los contenedores no precintados, las inspecciones sin abrir los contenedores y la labor adicional con respecto a la integridad de las unidades de transporte cerradas en la cadena de transporte multimodal, que deben abordarse en estrecha colaboración entre la OMI y la OMA (MSC 75/17/32 y MSC 75/17/33), había tomado nota de la información facilitada por el observador de la OMA sobre la labor en curso de esa Organización (MSC 75/17/8). El observador de la OMA también informó al MSWG de los convenios de su organización relativos a la cuestión de la protección marítima, esto es, el Convenio de Nairobi sobre intercambio de información (que es necesario revisar), y el recientemente revisado Convenio de Kyoto (sobre procedimientos de control y aduanas).

17.98 El Comité tomó nota de que, tras recordar la recomendación del ISWG de que la labor sobre integridad de las unidades de transporte cerradas en la cadena de transporte multimodal debería ser emprendida por la OMA y que solamente deberían enmendarse los instrumentos de la OMI una vez que la OMA haya ultimado su labor, el MSWG había examinado cómo debería proceder en esta cuestión y, en especial, cómo se podría facilitar el rápido avance de la OMA respecto de la misma y que en el caso de que esto no fuese así, qué otras medidas podría adoptar la OMI con carácter urgente.

17.99 El observador de la OMA informó al MSWG de que el Consejo de la Organización se reuniría en junio de 2002 y que en ese momento su Secretario General podría iniciar proyectos sobre los cuatro aspectos propuestos por los Estados Unidos y pedir la adopción de medidas aceleradas al Comité de Ejecución de la OMA, que se reunirá en enero de 2003.

17.100 El Comité tomó nota de que la labor sobre la protección de las unidades de transporte cerradas en la OMA viene desarrollándose desde hace muchos años en respuesta a amenazas para la protección distintas del terrorismo y que el aumento de esta amenaza sólo debería considerarse como un incentivo nuevo y muy importante para acelerar ese proceso.

17.101 El Comité tomó nota de que el MSWG había elaborado el proyecto de resolución de la Conferencia sobre la mejora de la colaboración entre los Gobiernos y las autoridades portuarias, y el puerto y el sector naviero, en el que se fomenta el intercambio de información, la elaboración y conclusión de memorandos de entendimiento sobre esta cuestión entre las Partes mencionadas, y actividades como la iniciativa del transporte por mar, y la estrecha colaboración entre la OMI y la OMA en estas cuestiones, cuya adopción podría considerar la Conferencia sobre protección marítima, habida cuenta de los avances conseguidos por la OMA.

17.102 El MSWG, tras tomar nota de que el sector podría contribuir considerablemente a la integridad de las unidades de transporte cerradas en el transporte multimodal mediante la revisión y mejora de sus procedimientos operacionales de manera voluntaria, había acordado que la OMI y la OIT deberían abordar la cuestión urgentemente y, en lo que se refiere a los trabajadores portuarios también debería intervenir la OIT; que sería necesario que la OMI y la OIT enviaran cartas a tal efecto al Secretario General de la OMA, invitando a emprender esa labor con carácter urgente; los representantes del Gobiernos deberían informar a sus colegas de aduanas en consecuencia, para lograr su apoyo en el proceso de la OMA; y que debería elaborarse el proyecto de resolución de la Conferencia propuesto, en el que se indican los aspectos particulares en los que será necesario realizar progresos de manera prioritaria, a fin de garantizar que la OMI toma las medidas pertinentes tan pronto como se haya completado.

17.103 El Comité acordó examinar las cuestiones precedentes y tomar una decisión sobre otras medidas en su 77º periodo de sesiones, una vez finalizada la Conferencia sobre protección marítima.

17.104 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Conferencia, a fin de que se traslade a la Conferencia para su adopción, y el proyecto de carta para el Secretario General de la OMA, elaborados por el MSWG, y pidió al Secretario General de la OMI que se ponga en contacto a tal respecto con el Secretario General de la OMA.

### **Resoluciones de la Conferencia**

17.105 El Comité tomó nota de que, el MSWG había examinado brevemente los proyectos de resoluciones de la Conferencia que figuran en los documentos MSC 75/WP.7/Add.1, que se habían elaborado durante la reunión, y había acordado que será necesario actualizarlos de conformidad con el trabajo y el progreso realizado en el actual periodo de sesiones, así como pedir a los Estados que consideren la aplicación de las prescripciones sobre la protección de las plataformas fijas y flotantes, permitiendo al oficial de la compañía para protección marítima y al oficial de protección del buque comunicarse con los oficiales del puerto competentes, en caso de que surja una amenaza en puertos que no estén cubiertos por las nuevas normas; u otros tipos de amenaza, etc.

17.106 El Comité tomó nota de que, debido a la falta de tiempo, el MSWG no había podido finalizar los proyectos de resoluciones de la Conferencia, pero que, no obstante, había estado de acuerdo con los principios establecidos y las aprobó para su distribución en la Conferencia sobre protección marítima, a efectos de finalización y aprobación, según se indica en el anexo 5 del documento MSC 75/WP.18.

17.107 Tras tomar nota de que, por falta de tiempo, el MSWG tampoco había podido elaborar un proyecto de resolución de la Conferencia sobre aspectos relativos a otras amenazas para la protección marítima, según lo habían propuesto Chipre y Malta en el documento MSC 75/17/45, el Comité tomó nota de que las dos delegaciones presentarían un proyecto de resolución de la Conferencia a tal efecto en la próxima reunión del MSWG para su examen, y en la Conferencia sobre protección marítima para su adopción.

17.108 La delegación del Japón opinó que en el primer párrafo dispositivo del proyecto de resolución [8] de la Conferencia, la expresión "documento" debería sustituirse por "información" en tres ocasiones. Japón considerará la posibilidad de presentar un documento pertinente en la próxima reunión del ISWG.

### **Instrucciones para otros órganos de la OMI - Invitación a la OIT**

17.109 Con arreglo a la recomendación del MSWG, y tras tomar nota de que en la resolución A.924(22) se indicaba que el Comité de Facilitación y el Comité Jurídico deberían participar en la revisión y que, por lo tanto, se les informaría de la labor en curso según correspondiera, el Comité:

- .1 pidió al NAV 48 que completase las especificaciones técnicas para todas las normas relacionadas con el SIA a tiempo para la Conferencia de diciembre;
- .2 pidió al NAV 48 que examinara la cuestión de la seguridad del equipo del SIA contra las interferencias externas, teniendo en cuenta la labor realizada por el DE 45 (MSC 75/17/2/Add.1) al respecto;
- .3 pidió al STW 34 que examinase la cuestión de la formación del personal de a bordo en el uso del equipo del SIA;
- .4 pidió a los Subcomités NAV y COMSAR que iniciasen su labor sobre un sistema para el seguimiento y la identificación de largo alcance, teniendo en cuenta las prescripciones funcionales que ha elaborado al respecto el MSWG (véase el párrafo 17.104 *infra* y el anexo 8 del documento MSC 75/WP.18);
- .5 pidió al NAV 48 que iniciase la labor sobre los medios de dar la alarma en los buques bajo ataque terrorista con carácter prioritario, teniendo en cuenta la labor del COMSAR 6 y del DE 45 (MSC 75/17/2 y Add.1) y el proyecto de regla [XI/5] elaborada por el MSWG (véanse el párrafo 17.85 *supra* y los anexos 1 y 6 del documento MSC 75/WP.18);
- .6 pidió al DSC 7 que revisase las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias y las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte, y el curso modelo conexo, en vista de la posibilidad de que se incluyan medidas de protección;

- .7 pidió al STW 34 que elaborase orientaciones de formación tales como cursos modelos para el OPB, OCPM y PFSO; y
- .8 invitó a la OIT, a reserva de que se apruebe el correspondiente proyecto de resolución de la Conferencia sobre la constitución de un Grupo mixto de trabajo OIT/OMI, a que se comprometiera a profundizar en la elaboración de unas prescripciones generalizadas sobre la protección de los puertos.

17.110 En relación con las instrucciones para el Subcomité NAV con respecto a los SIA (véanse los párrafos 17.109.1 y .2) y tras tomar nota de las aclaraciones pertinentes sobre el "seguimiento" y "notificación de largo alcance" que figuran en el documento MSC 75/WP.18, anexo 8, el Comité acordó que el mandato se refiere solamente a los aspectos relacionados con la protección en los SIA, sin perjuicio de que el Subcomité siga trabajando en la futura incorporación de nuevas prestaciones multifuncionales a los SIA. En este contexto, se debe prestar atención especial a funciones de seguridad y de gestión del tráfico marítimo contempladas en la Resolución A.917 (22), "Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", y en particular en el párrafo 48 de las Directrices.

### **Reconocimientos y certificación**

17.111 El Comité tomó nota de que el MSWG había acordado que el proyecto de Código ISPS debería ser un instrumento autónomo y, por lo tanto, debería incluir prescripciones sobre certificación, junto con el correspondiente formato para un certificado y los procedimientos de reconocimiento y certificación, de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación adoptado por la Organización. Por lo tanto, no habría necesidad de enmendar al capítulo IX del Convenio SOLAS o el Código IGS al respecto. El MSWG ha elaborado nuevas disposiciones sobre reconocimientos y certificación, que requerirán un examen detallado a nivel nacional y en la reunión del ISWG en septiembre.

17.112 La delegación de Noruega opinó que, puesto que el concepto y los medios relativos a los reconocimientos y certificación, incluida la introducción de un tipo de organización completamente nuevo, denominada "organización de seguridad reconocida", no se había examinado en profundidad debido a la falta de tiempo, todas las referencias a una "organización de seguridad reconocida" deberían colocarse entre corchetes. Ello tendría por finalidad subrayar que los Gobiernos Miembros deben examinar en profundidad las consecuencias prácticas que tendría el reconocimiento tales organizaciones por cada Gobierno en todo el mundo, como parece apuntar el proyecto de disposición.

17.11 La delegación del Japón compartió la opinión de la delegación de Noruega.

### **Sistema de identificación de largo alcance**

17.114 El Comité tomó nota de que el MSWG, al examinar las prescripciones funcionales para un sistema de identificación de largo alcance, a fin de remitirlo al NAV 48 para que el Subcomité pueda examinar la cuestión y asesorar debidamente a la Conferencia sobre protección marítima, había acordado un enfoque más general en cuanto a las prescripciones funcionales, pidiendo por tanto que los expertos en el NAV 48 asesorasen sobre las distintas hipótesis en relación con los intervalos de interrogación, la distancia de la interrogación secuencial y los costos de las distintas opciones. El proyecto convenido sobre prescripciones funcionales, incluidas algunas notas

explicativas elaboradas por un pequeño grupo, figuran en el anexo 8 del documento MSC 75/WP.18.

17.115 El Comité tomó nota de que se había informado al MSWG (MSC 75/17/7) que los buques amenazados pueden usar el SIA para enviar una alarma a una estación en tierra. Es posible que esta estación sea un centro de STM. Los subcomités NAV y COMSAR deben tener en cuenta esta posibilidad al elaborar directrices relativas a los medios de alerta del buque.

## **Control**

17.116 El Comité tomó nota de que los autores habían informado al MSWG de que el proyecto de regla XI-2/9 del Convenio SOLAS sobre Control trataba de que hubiera el debido equilibrio entre la necesidad de proteger la instalación portuaria y de proteger los derechos del buque. La referencia a la regla I/19 del Convenio SOLAS establece una diferencia entre la regla XI-2/9 y la supervisión por el Estado rector del puerto. No obstante, hay paralelismos y se ha tratado de que el texto esté redactado de una manera familiar para muchos delegados. Por tal motivo, se ha incluido la expresión "cuando haya motivos fundados para pensar que se ha transgredido lo dispuesto en el presente capítulo una infracción" en el proyecto de regla.

En el primer párrafo se indica que cada buque al que se aplica este capítulo está sujeto al control y podría ser inspeccionado, de conformidad con la legislación internacional, por funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno contratante a los fines de determinar el cumplimiento. Cuando no haya motivos fundados para pensar que se ha producido una transgresión, la inspección se limitará a comprobar que el buque lleva un certificado de protección del buque válido. La referencia al Certificado presupone que dicha certificación también pasará a ser una prescripción.

En el subpárrafo 2.1 se estipula el primero de los mecanismos para adoptar medidas de control cuando haya motivos fundados para pensar que un buque está transgrediendo la normativa. Tales medidas de control se indican en la segunda frase del segundo párrafo y podrán incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, la demora o detención del buque, la restricción de sus operaciones, la expulsión de un puerto o la denegación de entrada a un puerto. En cuanto a las razones de la denegación de entrada a puerto, en el subpárrafo 2.1 figuran los términos "tiene intención de realizar una operación de interfaz buque puerto". Si bien un Gobierno Contratante sólo puede ejercer el control dentro de su jurisdicción, un buque puede anunciar su intención de entrar en un puerto con suficiente antelación y es posible que el Gobierno Contratante desee advertirle antes de su llegada que está considerando imponer medidas de control porque tiene motivos fundados para pensar que el buque está transgrediendo la normativa.

En el tercer párrafo se facilita el procedimiento de resolución que habría que seguir. En primer lugar, determinar si el buque estaba efectivamente transgrediendo la normativa, y en segundo lugar tratar de resolver dicha transgresión, si es posible antes de que el buque llegue al puerto. Es el Gobierno Contratante quien decide si se ha resuelto la transgresión, teniendo en cuenta las propuestas del buque.

Cuando un Gobierno Contratante ya haya decidido imponer medidas de control y no esté solamente estudiando esa posibilidad, deberá, según se indica en el cuarto párrafo, informar a la Administración, a la compañía del buque y al Gobierno Contratante en cuya instalación portuaria se haya producido la transgresión. Por lo tanto el segundo mecanismo, contemplado en el subpárrafo 2.2, se ocupa de las transgresiones en las operaciones de interfaz buque-puerto, bien en una instalación portuaria antes visitada por el buque o cuando el buque ya estaba en la

instalación portuaria. Es razonable que el Gobierno Contratante informe al otro Gobierno Contratante, en cuya jurisdicción se encuentre la instalación portuaria que comete la transgresión, para darle a ésta la oportunidad de solucionar la situación. También está la prescripción de informar a otro Estado cuyos intereses puedan verse directamente afectados, por ejemplo cuando se hubiera producido una transferencia de buque a buque.

El tercer mecanismo para adoptar medidas de control figura en el subpárrafo 2.3 y se refiere a las transgresiones de la protección durante las transferencias de buque a buque. Se trata de una cuestión que hay que abordar para subsanar una posible omisión del MSWG.

Por último, en el quinto párrafo hay una referencia a las emergencias cuando un Gobierno Contratante puede necesitar adoptar medidas inmediatamente e informar después de ello a las partes enumeradas en el cuarto párrafo.

17.117 El Comité también observó que los autores del proyecto de regla XI-2/9 eran conscientes de que estaban abordando una cuestión delicada y que cualquier enmienda al texto debería examinarse cuidadosamente y tal vez esto no se podría tratar fácilmente en el seno del Comité.

17.118 El Comité tomó nota de que el MSWG había examinado brevemente el proyecto de regla XI-2/9. Se observó que se requerirían directrices para descartar cualquier interpretación subjetiva al implantar dicha disposición; no estaba claro cómo obtendrían los Gobiernos la información sobre una instalación portuaria que hubiera cometido una transgresión, no se definía el plazo en el que se hubiera producido tal transgresión, y cuando un Gobierno Contratante indicaría su intención de tomar o aplicar medidas de control, tal como se sugiere en el proyecto de regla, la cuestión de la detención o demora requería ulterior aclaración, habría que garantizar que se hacen de todos los esfuerzos razonables para evitar demoras indebidas de buques, que acarrearían las consiguientes indemnizaciones.

17.119 El Comité tomó nota de que el MSWG había observado que esta regla no era una disposición habitual sobre supervisión por el Estado rector del puerto y representaba una extensión nueva y significativa del control con respecto a los conceptos elaborados hasta la fecha por la Organización. Se manifestó preocupación de que se pueda sentar un precedente y las posibles repercusiones de ello. Se requería un examen detallado en los distintos países tanto a nivel técnico como político.

17.120 El Comité, tras tomar nota que esta regla se había mantenido entre corchetes, y como hay tiempo suficiente para examinarla en el plano nacional durante el actual periodo de sesiones, acordó que se dejara el texto entre corchetes y se aprobara únicamente para su distribución a la Conferencia, aunque sin refrendarlo en este periodo de sesiones. Con miras a su examen y decisión en ese momento, cuando los Gobiernos tengan tiempo de examinarlo en sus respectivas capitales. El Comité acordó que por ahora no tendría sentido que el MSWG o el propio Comité siguieran deliberando sobre el proyecto de regla, si bien habrá que estudiar la cuestión en la próxima reunión del ISWG.

17.121 La delegación de Grecia, apoyada por algunas delegaciones, subrayó los puntos recogidos en los párrafos 17.118 y 17.119 *supra*, según los cuales las disposiciones de control que figuran en el proyecto de regla XI-2/9 del Convenio SOLAS requieren un cuidadoso examen y reflexión en el plano nacional para evitar en el futuro la utilización errónea de esta prescripción por parte de los Gobiernos Contratantes. Esta delegación opina que, puesto que quizás sea

necesario supervisar las medidas adoptadas en este contexto por los Estados Miembros, habría que habilitar los procedimientos necesarios para "controlar al que controla".

### **Identidad del personal portuario**

17.122 El Comité tomó nota de que el MSWG había examinado la propuesta que figura en el documento MSC 75/17/38, párrafo 8, de que todas las personas que embarquen en un buque lleven un documento de identidad con fotografía. Se observó que, sin tal medida, no se puede ejercer ningún control sobre las personas que embarcan o bajan de un buque, y por lo tanto no se podría garantizar la protección del buque, como se exige en el plan de protección del buque.

17.123 Si bien se acepta el principio de la prescripción, el MSWG no acordó incluir tal regla en las disposiciones sobre protección, aunque consideró que, como incidía considerablemente en la reglamentación de los trabajadores portuarios, era una cuestión en la que se podría profundizar en el marco más amplio de la futura labor OIT/OMI relativa a las prescripciones sobre protección portuaria.

### **Recursos necesarios**

17.124 El Comité tomó nota de que Grupo había acordado incluir una nueva propuesta de regla sobre la obligación de la compañía y la Administración de la instalación portuaria de habilitar los recursos necesarios para implantar las medidas de protección.

### **Declaración de protección**

17.125 El Comité tomó nota de que el MSWG había acordado el principio de una Declaración de protección y había revisado las correspondientes prescripciones propuestas.

### **Evaluación de la protección del buque**

17.126 El Comité tomó nota de que el MSWG había acordado cambiar el término "reconocimiento de la protección del buque" por el de "evaluación de la protección del buque", para armonizarlo con el término utilizado en el caso del procedimiento de evaluación de la instalación portuaria.

### **Comunicación de información**

17.127 El Comité tomó nota de que el MSWG, al examinar las prescripciones para la comunicación de información sobre los planes de protección de la instalación portuaria, había recordado la disposición en el proyecto de prescripciones sobre la posibilidad de aunar dichos planes con el plan de protección del buque en un solo plan para utilizarlo en más de una instalación portuaria, y había acordado que el concepto de un plan de protección del buque era una cuestión que debería estudiar el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI.

17.128 Se tomó nota de que la información se remitiría a la OMI cuanto antes y de la manera más detallada posible, de que la Administración del país interesado haría el seguimiento pertinente, y de que la información debería incluir únicamente la lista de las instalaciones portuarias que tienen un plan de la instalación portuaria aprobado, su ubicación y los datos de contacto de la autoridad(es) designada(s) pertinente(s).

17.129 El Comité observó que el sector de transporte marítimo necesita un acceso casi inmediato a esta información para sus operaciones y que, por lo tanto, es necesario mantener la lista anterior actualizada y que sea fácilmente accesible, por ejemplo a través de un sitio en la Red.

### **Documento de identidad de la gente de mar**

17.130 El Comité tomó nota de que el MSWG, atendiendo las instrucciones del Comité, había elaborado un proyecto de resolución de la Conferencia sobre cooperación y labor ulterior con la OIT en cuanto a la cuestión del desarrollo acelerado de un nuevo Documento de identidad para la gente de mar y el establecimiento de un Grupo mixto de trabajo OIT/OMI que se encargara de trabajo más detallado sobre prescripciones generales relativas a la protección portuaria, basado en el mandato adjunto a dicha resolución, que figura en el anexo 5 del documento MSC 75/WP.18.

17.131 El MSWG había procedido basándose en que el Plan B original no iba a seguir adelante, tal como decidió el Comité, y que esto significaba que no se seguiría profundizando en las propuestas relativas a tal enfoque.

### **Avances en el trabajo**

17.132 El Comité tomó nota de que en la próxima reunión del ISWG habría que seguir deliberando sobre las definiciones de "autoridad designada" y "organización de seguridad reconocida", y de que, tras revisar el texto del proyecto de enmiendas del capítulo XI del Convenio SOLAS y de la Parte A del proyecto de Código ISPS preparado por el Grupo de redacción, el MSWG había acordado algunas modificaciones y mantener el texto que era objeto de controversia entre corchetes, para que se vuelva a examinar en la próxima reunión del ISWG. Se tomó nota de la necesidad de armonizar los textos.

17.133 El Comité tomó nota de que, una vez finalizada su labor sobre el proyecto de enmiendas a la regla V/19.2.4, al capítulo XI del Convenio SOLAS y la Parte A obligatoria del nuevo proyecto de Código ISPS, que figuran en los anexos 1 y 2 del documento MSC 75/WP.18/Add.1, el MSWG, tras recomendar al Comité que las aprobara y remitiera a la Conferencia sobre protección marítima, con miras a su examen y aprobación oficial, había invitado a los Gobiernos Miembros a que las examinasen en sus respectivos países a fin de revisarlas en una próxima reunión del ISWG, a reserva de que el Comité sancione esta iniciativa (véase el párrafo 17.135).

17.134 El Comité tomó nota de que, debido a la falta de tiempo, el MSWG no había podido examinar ni preparar los textos relativos a la Parte B del proyecto de Código ISPS, que tiene carácter de recomendación, y la mantuvo tal como figura en el anexo 3 del documento MSC 75/WP.7, junto con pautas generales al respecto que figuran en el anexo 3 del documento MSC 75/WP.18/Add.1.

17.135 El Comité tomó nota de que el MSWG, tras examinar la labor y los progresos realizados en el actual periodo de sesiones, se mostró satisfecho de que se hubiesen sentado las bases para el éxito de la Conferencia sobre protección marítima que se celebrará en diciembre de 2002, aunque decidió que era necesario que el ISWG se reuniese una vez más, durante una semana, antes de la Conferencia sobre protección marítima, a fin de:

- .1 examinar y finalizar el proyecto de enmiendas al capítulo XI del Convenio SOLAS y de la Parte A del proyecto de Código ISPS;

- .2 examinar los textos propuestos que se han suprimido de la Parte A del proyecto de Código ISPS y se han dejado en suspenso; y
- .3 preparar y finalizar la Parte B, que tiene carácter de recomendación, sobre las orientaciones del proyecto de Código ISPS.

El Comité refrendó esta decisión y acordó celebrar otra reunión del ISWG con esta finalidad, con miras a que se ultimen los textos definitivos del proyecto de enmiendas al capítulo XI del Convenio SOLAS y al proyecto de Código ISPS y a se presenten a la Conferencia sobre protección marítima (véase el párrafo 17.143 *infra*).

17.136 El Comité aprobó los proyectos revisados de resoluciones de la Conferencia, que figuran en el anexo 5 del documento MSC 75/WP.18, e invitó al Comité a que las apruebe y las remita a la Conferencia sobre protección marítima, con miras a su examen y aprobación definitiva.

17.137 El Comité tomó nota de que el MSWG había convenido en examinar el plan de trabajo futuro en la próxima reunión del ISWG, a reserva de que el Comité lo apruebe.

17.138 El observador de la ICS presentó una declaración conjunta de la ICS, ISF, BIMCO, IPTA, INTERCARGO, INTERTANKO, WNTI y CILC, en la que respaldó en principio el contenido, las conclusiones y las medidas recomendadas en el informe del MSWG, a excepción únicamente de la propuesta actual relativa al marcado, en el exterior de los buques, del número IMO de identificación, que es preciso que todas las administraciones, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales examinen y sopesen detenidamente en esta etapa.

No obstante, el sector marítimo considera que hay algunas cuestiones pendientes, y también hay que abordar algunos aspectos adicionales de las cuestiones que se han examinado. La protección del buque es una cuestión extremadamente compleja, que afecta a la totalidad de la navegación, las operaciones portuarias y el comercio internacional, y que por tanto tiene implicaciones no solamente para los intereses comerciales y gubernamentales directamente interesados, sino también para los clientes del sector naviero. El observador señaló al Comité algunas cuestiones a las que cree que es necesario prestar especial atención, que son las siguientes:

- .1 la introducción en fecha temprana del SIA, en términos de disponibilidad del equipo y los plazos para instalarlo, así como de la capacidad de los Estados ribereños para recibir la información;
- .2 las implicaciones para las Administraciones de la instalación de botones de "alerta" a bordo de los buques;
- .3 las consecuencias de la utilización del seguimiento de largo alcance para fines incorrectos;
- .4 la identificación inequívoca de todas las personas que suben al buque en puerto para llevar a cabo sus tareas;
- .5 la necesidad de contar con un plan general de protección portuaria.

El observador de la ICS opinó que se trataba de algunos ejemplos de cuestiones que el sector estima que requieren un examen más a fondo y espera poder avanzar en ellas en la próxima reunión. Por su parte, el sector marítimo seguirá contribuyendo constructivamente a este debate.

17.139 En vista de lo precedente, el Comité aprobó en general el informe del MSWG (MSC 75/WP.18 y Add.1) y, en particular:

- .1 examinó y aprobó, a fin de remitirlas a la Conferencia sobre protección marítima, las cuatro opciones del proyecto de enmiendas a la regla V/19.2.4 del Convenio SOLAS con miras a que se estudien, se llegue a una decisión al respecto y se aprueben oficialmente (anexo 1 del documento MSC 75/WP.18/Add.1);
- .2 examinó y aprobó, a fin de remitirlo a la Conferencia sobre protección marítima, el proyecto de enmiendas del capítulo XI del Convenio SOLAS, con miras a su examen y aprobación oficial (anexo 1 del documento MSC 75/WP.18/Add.1);
- .3 examinó y aprobó, a fin de remitirlo a la Conferencia sobre protección marítima, el texto de la Parte A, de carácter obligatorio, del proyecto de Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS), con miras a su examen y aprobación oficial (anexo 2 del documento MSC 75/WP.18/Add.1);
- .4 tomó nota de los textos propuestos para la Parte A del proyecto de Código ISPS, que se han dejado en suspenso para que los examine el ISWG en su próxima reunión, prevista para septiembre de 2002 (anexo 3 del documento MSC 75/WP.18);
- .5 tomó nota de la propuesta de esquema de la Parte B, que tiene carácter de recomendación, en la que se recogen las orientaciones relativas al proyecto de Código ISPS (MSC 75/WP.18/Add.1, anexo 3), y la aprobó para su distribución a la Conferencia diplomática sobre protección marítima, y para su examen en la próxima reunión de septiembre de 2002 del ISWG, el cual lo remitirá a esta Conferencia (junto con el texto que figura en el anexo 3 del documento MSC 75/WP.7); y
- .6 pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas que examinasen en sus países el proyecto de normas de funcionamiento de las alarmas de protección del buque, que figuran en el anexo 6 del documento MSC 75/WP.18, y asesoren en consecuencia a las delegaciones que asistan al MSC 76, de modo que el Comité pueda aprobar dichas normas y distribuirlas mediante una circular MSC.

17.140 El Comité pidió a la Secretaría que distribuyese, a tiempo para la Conferencia de diciembre sobre protección marítima, las enmiendas aprobadas a los capítulos V y XI del Convenio SOLAS y el texto del anteproyecto de Código ISPS.

17.141 El Comité observó que no se había fijado un plazo límite para la presentación de documentos a una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS. No obstante, habida cuenta de que al menos los documentos básicos de la Conferencia se distribuyen habitualmente con seis meses de antelación, pidió a la Secretaría que hiciese todo lo posible para

distribuir cuanto antes, una vez finalizado el actual periodo de sesiones y una vez que se apruebe en el C 88 los preparativos propuestos para la Conferencia, una Nota Verbal en la que se invite a asistir a la Conferencia sobre protección marítima, el proyecto de orden del día provisional y un calendario, el proyecto de reglamento, los documentos sustantivos básicos, etc.

17.142 Por tanto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que tengan previsto presentar documentos a la Conferencia sobre protección marítima a que lo hicieran lo antes posible (véase también el párrafo 17.143).

17.143 El Comité, tras recordar su decisión de que era necesario que el ISWG celebrara una segunda reunión (véase asimismo el párrafo 17.135), convino en que dicha reunión debería tener lugar en la sede de la Organización del 9 a 13 de septiembre de 2002, con servicios completos de traducción e interpretación, financiados por el Gobierno de los Estados Unidos, sin que ello tenga repercusiones financieras para el presupuesto ordinario de la OMI, fijando el 2 de agosto como plazo límite para la presentación de documentos. A fin de garantizar que todos los documentos de la Conferencia se tramiten y se envíen a tiempo a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales, el Comité acordó que el plazo límite para la presentación de documentos a la Conferencia diplomática y al MSC 76 (únicamente por lo que respecta al punto sobre protección marítima) fuese el 1 de noviembre de 2002.

17.144 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobierno de los Estados Unidos por la financiación de una nueva reunión del ISWG.

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

### **INFORMACIÓN ESTADÍSTICA**

18.1 El Comité tomó nota (MSC 75/18) de que, de conformidad con sus instrucciones, la Secretaría había publicado, después de su 74º periodo de sesiones, informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, basados en las informaciones presentadas por Gobiernos y organizaciones internacionales, que han adoptado la forma de informes mensuales (distribuidos con la signatura MSC/Circ.989, MSC/Circ.990, MSC/Circ.992, MSC.4/Circ.1, MSC.4/Circ.2, MSC.4/Circ.3, MSC.4/Circ.5, MSC.4/Circ.6, MSC.4/Circ.7, MSC.4/Circ.9, MSC.4/Circ.10, MSC.4/Circ.11, MSC.4/Circ.13 y MSC.4/Circ.14); informes trimestrales (distribuidos con las signaturas MSC.4/Circ.4 (segundo trimestre de 2001), MSC.4/Circ.8 (tercer trimestre de 2001) y MSC.4/Circ.12 (cuarto trimestre de 2001)); y un informe anual que abarca el periodo entre marzo 2001 y marzo 2002 (distribuido con la signatura MSC.4/Circ.16).

18.2 El Comité también tomó nota de que desde junio de 2001 y de conformidad con las instrucciones del MSC 74, en las circulares MSC en las que se notifican los actos de piratería y los robos a mano armada se ha establecido una diferencia (anexos separados) entre los actos de piratería y robos a mano armada efectivamente cometidos y los que han sido meramente "tentativos".

18.3 Basándose en los informes indicados anteriormente y en información adicional facilitada verbalmente por la Secretaría, el Comité observó que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques durante 2001, notificados a la Organización, era de 370, lo que suponía un descenso de 101 casos (lo que en términos porcentuales representa un 21%) con respecto a las cifras correspondientes a 2000, y de que el número total de actos de

piratería y de robos a mano armada perpetrados contra buques, notificados a la Organización, ocurridos entre 1984 y finales de abril de 2002 era de 2 650. El Comité, recordando la referencia a esta cuestión en el discurso de apertura del Secretario General, señaló que si bien estos eran datos esperanzadores, todavía era necesario seguir trabajando para erradicar esta amenaza.

18.4 El Comité también tomó nota de que del examen de los informes recibidos se deduce que las zonas más afectadas en 2001 (esto es, cinco o más sucesos) eran el Lejano Oriente, en especial el mar de la China Meridional y el Estrecho de Malaca; el océano Índico; África occidental; Sudamérica y el Caribe; y África oriental. Durante el periodo objeto de examen el número de sucesos notificados, tentativos y consumados, aumentó de 33 a 58 en África occidental, continuó siendo de dos en el mar Mediterráneo y descendió de 112 a 58 en el Estrecho de Malaca, de 140 a 120 en el mar de la China Meridional, de 109 a 86 en el océano Índico, de 29 a 22 en África oriental y de 41 a 23 en Sudamérica y el Caribe, con respecto a las cifras correspondientes al periodo 2000-2001. La mayor parte de los ataques notificados se produjeron en las aguas territoriales de los Estados ribereños afectados, cuando los buques estaban anclados o fondeados. Al Comité le preocupó sumamente el hecho de que durante el mismo periodo, 17 tripulantes habían resultado muertos, 42 heridos y cinco habían sido dados por desaparecidos, y que además habían sido secuestrados 16 buques, dos habían desaparecido y uno se había dado por perdido y que en cuatro ocasiones los atacantes habían utilizado artefactos explosivos.

18.5 El Comité hizo suya la preocupación manifestada por el Secretario General con respecto a las inquietantes cifras presentadas, especialmente las relativas a la pérdida de vidas humanas, y reconoció que esta situación inaceptable estaba dañando la imagen del transporte marítimo y que la comunidad internacional no podía seguir tolerando por más tiempo esta situación, ni tampoco las graves repercusiones que tenía para la seguridad de los pasajeros y la tripulación y por tanto invitó una vez más a todos los Gobiernos (de los Estados de abanderamiento, de los Estados rectores de puerto y de los Estados ribereños), así como el sector, a que intensificasen sus esfuerzos con el fin de erradicar tales actos ilícitos.

18.6 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de la India por haber facilitado información (MSC 75/18/Add.1) sobre las medidas adoptadas con respecto a los sucesos que se había notificado que habían ocurrido en sus aguas territoriales, y una vez más pidió a los demás Gobiernos Miembros que recibiesen informes análogos que facilitasen a la Organización la información solicitada.

## **EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA**

### **Antecedentes**

18.7 El Comité recordó que en periodos de sesiones anteriores había recibido informes sobre la ejecución del proyecto de la OMI de lucha contra la piratería, esto es, sobre:

- .1 la fase 1, consistente en varios seminarios y cursillos regionales con la presencia de representantes gubernamentales procedentes de países de zonas donde proliferan los piratas; y
- .2 la fase 2 consistente en diversas misiones de evaluación a los países y regiones que se especifican seguidamente.

18.8 El Comité tomó nota de que la fase 2 del proyecto incluyó:

- .1 una misión a Yakarta (Indonesia) (13 y 14 de marzo 2001);
- .2 una reunión de ámbito regional celebrada en Singapur (15 y 16 de marzo de 2001);
- .3 una reunión de ámbito regional celebrada en Guayaquil (Ecuador) (25 y 26 de septiembre de 2001); y
- .4 reunión de ámbito regional celebrada en Accra (Ghana) (25 y 26 de marzo de 2002).

### *Reunión regional de Guayaquil*

18.9 El Comité, tras recibir el informe completo (MSC 75/18/1) sobre la misión de septiembre de 2001 de estudio y evaluación de los actos de piratería y robos a mano armada, desarrollada en Guayaquil (Ecuador), observó que si bien basándose en las estadísticas compiladas, la situación en la región de Sudamérica y el Caribe por lo que respecta a actos de piratería y robos a mano armada había mejorado hasta cierto punto en determinadas zonas, en otras zonas marítimas, particularmente en la zona de la bahía de Guayaquil (Ecuador) (donde los actos denunciados, incluidas las tentativas de ataques de piratería y robos a mano armada contra los buques representan aproximadamente el 50% de la cifra total correspondiente a toda la región), dichos sucesos seguían produciéndose. Con respecto a la Reunión de Guayaquil, el Comité tomó nota de que se estimaba que se carecía de un grado suficiente de cooperación y coordinación entre los países de la región en cuanto a las actividades de lucha contra la piratería (párrafo 28 del documento MSC 75/18/1), a la luz de las deliberaciones sobre coordinación y colaboración subregional/regional que tuvieron lugar en los seminarios y cursillos regionales celebrados en Brasilia en 1998 (párrafo 31.1), en Singapur en 1999 (párrafo 31.2) y en Mumbai en 2000 (párrafo 31.3) y las dos conferencias de Tokio en 2000 (párrafo 31.4).

18.10 El Comité también tomó nota de que, a la luz de los ataques terroristas en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Reunión de Guayaquil había tomado nota con satisfacción de la intención de la OMI de revisar el ámbito de aplicación de los tratados SUA de 1988 (párrafo 35), y también de que se había instado a todos los países de la región a que ratificasen e implantasen el Convenio SUA, cuyo ámbito de aplicación debería ampliarse a fin de que abarque los actos de terrorismo perpetrados contra los buques y los puertos (párrafo 36). El Comité también tomó nota de las conclusiones y recomendaciones (párrafo 37) de la Reunión de Guayaquil, y en especial de los párrafos .4 a .7, .9, .11, .13, .14 y .15, incluidas las medidas cuya adopción se pide al Comité, recogidas en los párrafos 38.1 y 38.2 del documento MSC 75/18/1.

18.11 El Comité tomó nota con interés de las conclusiones y recomendaciones de la Reunión de Guayaquil, en especial del subpárrafo .14 del párrafo 37, en el que se señala que se invitó a la ROGRAM a que, en colaboración con la OMI, celebre consultas con los Gobiernos de la región a fin de convocar una reunión, en la fecha que se estime conveniente, para estudiar la posibilidad de ampliar la estrategia regional de seguridad marítima de modo que abarque la cooperación y coordinación en la esfera de la prevención y represión de los actos de piratería y de los robos a mano armada perpetrados contra los buques. El Comité le pidió a la Secretaría que se pusiese en contacto con la ROGRAM para activar los mecanismos necesarios para convocar esta reunión.

18.12 La delegación de Brasil opinó que la cooperación regional en el marco de la ROGRAM no es la mejor manera de coordinar medidas de prevención y represión de los actos de piratería perpetrados contra los buques en Sudamérica y el Caribe, puesto que no hay casos de piratería en la región y los robos a mano armada perpetrados contra buques que estén en puerto o fondeados y los consiguientes delitos son competencia exclusiva de cada Estado. Además, la geografía de la región no se presta a este tipo de cooperación, a diferencia de lo que sucede en otras regiones del mundo.

18.13 El Comité refrendó el informe sobre la misión de estudio y evaluación sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques desarrollada en Guayaquil, en especial sus conclusiones y recomendaciones. Con respecto a lo solicitado en los párrafos 38.1 y 38.2 del documento MSC 75/18/1, el Comité:

- .1 se mostró conforme con que era necesario revisar los pertinentes instrumentos de la OMI relativos a la prevención y represión de los actos de terrorismo perpetrados contra los buques, sus pasajeros y tripulantes, tal como sea oportuno, a fin de actualizarlos con objeto de mejorar la protección de los buques y los puertos y prevenir y reprimir los actos de terrorismo perpetrados a bordo contra los mismos; y tomó nota de que el Comité Jurídico había adoptado esta medida en el contexto de la resolución A.924(22); y
- .2 pidió a la Secretaría que entablase los oportunos contactos con las organizaciones pertinentes del sector para que insten a sus miembros a que pidan a los capitanes de buques que garanticen la notificación sin demora de todos los ataques o tentativas de ataque al Centro coordinador de salvamento más próximo, al punto designado de información del Estado ribereño interesado y al Estado de abanderamiento de que se trate, de conformidad con los procedimientos establecidos en la circular MSC/Circ.622/Rev.1.

18.14 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno del Ecuador por haber acogido esta misión de estudio y evaluación.

### ***Reunión regional de Accra***

18.15 El Comité tras haber sido informado oralmente por la Secretaría sobre la Reunión de Accra, tomó nota de los aspectos más problemáticos (que no son de aplicación a todos los países participantes) señalados en la Reunión, que eran similares a los que se habían notificado en reuniones anteriores al respecto (MSC 71/23, párrafo 15.8).

18.16 El Comité también tomó nota de que en la Reunión de Accra se había recomendado que los países participantes determinasen, basándose en su experiencia y en información estadística, las zonas más expuestas a la altura de sus costas y puertos, y que utilizaran sus recursos para hacer frente al riesgo creciente que hay en esas zonas para la navegación y la protección del medio ambiente, además de facilitar orientaciones específicas a los buques sobre medidas de protección y procedimientos de notificación locales.

18.17 El Comité también tomó nota de que en la Reunión de Accra, tomando en consideración la labor en curso de la OMI para incrementar la protección marítima (MSC 75/17/1) y tras reconocer el impacto potencial que podrían tener con respecto a los puertos y las actividades navieras de la subregión, se había acordado lo siguiente:

- .1 solicitar a la OMI que preste asistencia a los países de la subregión con respecto a la implantación y enmienda de los instrumentos de la Organización que vayan a verse afectados por las decisiones que se van a adoptar en el ámbito de la prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo;
- .2 pedir a la comunidad marítima internacional y al sector, por medio de la OMI, que preste asistencia a los países de la subregión con respecto a la creación de capacidad e infraestructura de protección marítima;
- .3 hacer que la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC) participe todo lo posible en el proceso en curso y asesore a los Países Miembros en materia de protección marítima en la subregión.

18.18 El Comité también tomó nota de que en la reunión de Accra se había:

- .1 alentado a los países participantes a que adoptasen las medidas oportunas para garantizar la colaboración y coordinación de las distintas administraciones nacionales en una respuesta táctica conjunta a los ataques de piratas y a los robos a mano armada y a que, en especial, se tuviese en consideración toda actividad ilegal conexas, tales como el tráfico ilícito de drogas, la inmigración ilegal, polizonaje, etc;
- .2 acordado hacer uso de todos los medios a su alcance para elaborar un enfoque subregional sostenible con respecto al problema de la violencia en el mar, tomando en consideración la existencia de la OMAOC, como la organización principal a escala subregional, así como el Memorando de entendimiento de Abuja sobre supervisión por el Estado rector del puerto y una iniciativa reciente destinada a la creación de un servicio de guardia costera que cubra la zona desde Angola a Senegal;
- .3 también se acordó invitar a la OMAOC a que, en colaboración con la OMI, entable consultas con los gobiernos de la subregión a los efectos de convocar, cuando sea oportuna, una reunión en la que se examine la conveniencia de ampliar el ámbito de la estrategia subregional sobre protección marítima a fin de abarcar que la colaboración y coordinación en materia de prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
- .4 propuesto que, de forma similar a la labor de la OMI en la constitución de acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, la OMI debería iniciar un proceso que concluya en la adopción de acuerdos subregionales sobre protección marítima y en la creación de sistemas subregionales que den respuesta a cuestiones de protección marítima;
- .5 reconocido que, en muchos puertos de la subregión, los piratas y ladrones hacían uso de restos de naufragio como bases para sus actividades ilícitas. Por estas razones, en la Reunión se señaló que la OMI debería prestar asistencia a los Estados ribereños para la remoción de estos restos de naufragio; y
- .6 acordado que era necesario un mayor control en cuanto a la matriculación e identificación de botes pequeños, dado que frecuentemente se usan para cometer actos de piratería y robos a mano armada contra buques.

18.19 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de Ghana por haber acogido esta misión de estudio y evaluación.

### **Conclusión de un acuerdo regional**

18.20 El Comité recordó que el Secretario General le había informado, en su 74º periodo de sesiones de que, de conformidad con la solicitud efectuada en la reunión regional de marzo de 2001 en Singapur, se había puesto en contacto con todos los países que habían enviado representantes a dicha reunión invitándolos a participar, en su momento oportuno, en una reunión regional en la que se examinaría la firma de un acuerdo regional sobre cooperación en la lucha contra los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques.

18.21 El Comité tomó nota de que hasta el momento solamente dos países (de los 10 que habían participado en la reunión) habían respondido positivamente a la invitación del Secretario General.

18.22 El Presidente se refirió a la Reunión de expertos en protección marítima UE-ASEAN (Manila, 25 y 26 de febrero de 2002); a la cual asistió en representación de la OMI, y manifestó su agradecimiento al Gobierno de las Filipinas por haber acogido la reunión.

18.23 El Comité también tomó nota de la información facilitada por la Secretaría consistente en una reseña de dos o tres reuniones recientes, una en Yakarta (5 a 7 de marzo de 2002) y otra en Tokio (12 y 13 de marzo de 2002) para la firma de un acuerdo regional sobre colaboración en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. El Comité también tomó nota de que la reunión de Yakarta tenía como propósito facilitar y fortalecer la colaboración en el ámbito de las actividades de lucha contra la piratería, incluidas las actividades de seguimiento a la Conferencia regional sobre lucha contra la piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, celebrada en Tokio en abril de 2000, y de que se habían alcanzado algunos avances con respecto a la conclusión de un acuerdo regional; mientras que en la reunión de Tokio, tras examinar las cuestiones pertinentes a la colaboración regional entre las autoridades que dictan la política marítima y entidades privadas del sector, se había acordado que era necesario:

- .1 proseguir los esfuerzos para que exista colaboración a nivel internacional y mantenerla;
- .2 mejorar el flujo de información sobre actos de piratería;
- .3 adoptar las medidas de respuestas oportunas a escala nacional basándose en el perfil actual de los actos de piratería; y
- .4 incrementar la protección marítima a fin de acabar con los actos de piratería.

18.24 La delegación del Japón informó de que su país seguiría tomando medidas y contribuyendo a la erradicación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, afianzando los vínculos con los países afectados en el marco de este acuerdo.

18.25 El Comité tomó nota de que el proceso encaminado al fomento y a la firma de acuerdos regionales viables para luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques avanzaba lentamente e instó a los Gobiernos Miembros a que prestaran urgentemente

más atención a la cuestión y dieran a las autoridades competentes de sus países instrucciones de abordarla con prontitud.

18.26 El Comité pidió a la Secretaría que, en colaboración con la ROCRAM y con la OMAOC, hiciera un seguimiento de las propuestas relativas a la convocatoria de reuniones regionales para el fomento de la cooperación regional con respecto a temas de interés.

18.27 La Secretaría informó al Comité de que, una vez dada por finalizada la segunda fase del proyecto de lucha contra la piratería, se tenía la intención de hacer todo lo posible para facilitar asistencia técnica y coordinar misiones a los países que se esperaba que solicitaran asistencia, haciendo uso a estos efectos de las respuestas a los cuestionarios entregados a los participantes en las reuniones de Singapur, Guayaquil y Accra.

18.28 El Comité refrendó la propuesta de plan reseñada *supra* y observó que era posible que se hubieran de adoptar nuevas medidas a la luz de las actividades en curso en el seno de las Naciones Unidas.

## **RESULTADOS DE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL PROCESO ABIERTO DE CONSULTAS OFICIOSAS SOBRE LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR DE LAS NACIONES UNIDAS**

18.29 El Comité recordó que en su 74º periodo de sesiones había tomado nota de que de conformidad con lo señalado en la resolución A/55/7 de la Asamblea General, la Secretaría de las Naciones Unidas había dado comienzo a un proceso abierto de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar, en el marco del cual se examinan, entre otras cosas, la cuestión de coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, con el objetivo de redactar los textos apropiados para su presentación a la Asamblea General, para su examen y la adopción de las medidas oportunas. A estos efectos en febrero y marzo de 2001 se celebraron dos reuniones preparatorias en la sede de las Naciones Unidas, que culminaron en la celebración de una reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas en Nueva York del 7 al 11 de mayo de 2001.

18.30 La Secretaría (MSC 75/18/2), de conformidad con la decisión del Comité en su 74º periodo de sesiones (MSC 74/24, párrafo 17.39), transmitió al Comité de los siguientes extractos del informe (cuestiones O, P, Q, R y S) correspondientes a la segunda reunión (7 a 11 de mayo de 2001) del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas, relativos a la piratería y a los robos a mano armada en el mar, que eran de interés para la labor en curso de la OMI:

### **.1 Coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar**

*Cuestión Q - Política general para promover la cooperación y garantizar la coordinación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar*

Por consiguiente los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes deberían examinar si en sus políticas se presta la atención adecuada a las necesidades de prevenir la piratería y el robo a mano armada en el mar, proporcionar un marco adecuado para responder ante estos delitos y garantizar una respuesta eficaz ante los incidentes que se vayan produciendo. La prevención eficaz de la piratería y el robo a mano armada en el mar y la respuesta ante esos delitos exigirá la asistencia de la comunidad internacional, que deberá prestar el

apoyo adecuado a los países en desarrollo, especialmente a los países ribereños y los países en desarrollo del pabellón, en las esferas de la transferencia de tecnología y el fomento de la capacidad en sus esfuerzos por impedir la piratería y el robo a mano armada en el mar. **Los sectores empresariales, como las cámaras de navegación marítima, las industrias de seguros marítimos y los sindicatos, también pueden desempeñar una función útil en apoyo a la labor que lleva a cabo la Organización Marítima Internacional en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar.**

*Cuestión P - Prevención de la piratería y el robo a mano armada en el mar*

En la prevención eficaz participarán los Estados de los pabellones de los barcos que viajan a las zonas en que se sabe que es probable que se produzcan actos de piratería y de robo a mano armada en el mar, los dueños, los capitanes y la tripulación de esos barcos, los Estados ribereños de regiones en que se han producido incidentes de ese tipo y las organizaciones regionales e internacionales interesadas en la navegación marítima y la prevención del delito. **Se debería invitar a la Organización Marítima Internacional a que examinara la posibilidad de exigir que los marinos de las regiones en que es probable que se produzcan incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar reciban capacitación sobre las precauciones que se deben tener en cuenta para protegerse de los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar, de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.** Los Gobiernos deberían garantizar que sus procedimientos de inscripción de buques no permitieran los registros fraudulentos, pudieran proporcionar respuestas rápidas y precisas acerca de los detalles relacionados con los buques que pueden verse involucrados en incidentes de piratería o robo a mano armada en el mar, y consignaran los detalles de esos acontecimientos. **Se debería invitar a la Organización Marítima Internacional a que concluyera rápidamente su trabajo en relación con las directrices sobre la forma en que esto podría llevarse a cabo. Se acoge con agrado el trabajo que lleva a cabo la OMI para exigir que los barcos estén equipados con sistemas automáticos de identificación, y se deberían alentar los trabajos que se realicen en ese sentido.** Los Estados deberían garantizar que las autoridades portuarias adoptaran medidas apropiadas para desalentar los intentos de robos a mano armada en los puertos, y que el personal de los puertos recibiera la capacitación apropiada en relación con esas medidas.

*Cuestión Q - El marco para las respuestas ante la piratería y el robo a mano armada*

En los artículos 100 a 107 y en el párrafo 2 del artículo 58 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establece el marco apropiado para responder ante los actos de piratería. **El Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación y su Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental ("Convenio de Roma y su Protocolo") también pueden utilizarse para prevenir y reprimir el robo a mano armada en el mar.** Se propone que la Asamblea General reitere su llamamiento a los Estados que aún no lo ha hecho para que pasen a ser Partes en el Convenio de Roma y su Protocolo. Los Estados ribereños que aún no lo hayan hecho deberían aprobar

leyes para garantizar que existiera un marco apropiado para dar respuesta a los incidentes de robo a mano armada en el mar. Se sugiere que sería conveniente que el enfoque que se adoptara en la elaboración de esa legislación fuera compatible con los enfoques adoptados por otros Estados de esa región.

*Cuestión R - Respuesta ante incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar*

Las respuestas eficaces ante incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar tienen que basarse en medidas orientadas a la prevención, la presentación de informes sobre los incidentes y el cumplimiento de las leyes, incluida la capacitación del personal encargado de hacerlas cumplir y el suministro de buques y equipo para las actividades relacionadas con el cumplimiento de la ley. La capacidad de los Estados para proporcionar respuestas eficaces se ve sustancialmente fortalecida cuando se han establecido acuerdos regionales de cooperación. El objetivo debería ser la creación de una red de contactos entre las autoridades públicas interesadas, sobre la base de la confianza mutua, la asistencia y el fomento de un enfoque común respecto de la aplicación de las leyes y el fomento de la capacidad entre los Estados en relación con las técnicas utilizadas para hacer cumplir las leyes, técnicas utilizadas para hacer cumplir las leyes, y **respecto de la investigación de los delitos y el enjuiciamiento de los delincuentes**. Esos acuerdos regionales de cooperación pueden, en los casos convenientes, quedar fortalecidos por la conclusión de acuerdos oficiales. **Se sugiere que la Asamblea General acoja con agrado las iniciativas emprendidas por la Organización Marítima Internacional y determinados Gobiernos a estos efectos.**

## .2 Cuestiones generales de coordinación y cooperación

*Cuestión S - Coordinación y cooperación en el marco del sistema de las Naciones Unidas*

Se propone que la Asamblea General siga invitando al Secretario General a que incluya, en su informe anual sobre los océanos y el derecho del mar, material sobre el progreso alcanzado en los procesos de colaboración y coordinación entre las partes pertinentes de la Secretaría de las Naciones Unidas y el sistema de las Naciones Unidas en su conjunto, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 de la resolución 54/33 y en el párrafo 42 de la resolución 55/7.

18.31 El Comité tomó nota de la anterior información y pidió a la Secretaría que siguiera de cerca las novedades en el marco del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas e informara de ello al Comité, según proceda, y tras comunicársele que la Organización ya había adoptado medidas con respecto a los aspectos señalados *supra* (por ejemplo, mediante la aprobación de la resolución A.922(22) - Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques" y de la resolución A.923(22) - Medidas para prevenir la inscripción de "buques fantasma").

**RESULTADOS DEL QUINGUAGÉSIMO SEXTO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS**

18.32 El Comité tomó nota de que la Asamblea General de las Naciones Unidas en su quincuagésimo sexto periodo de sesiones adoptó el 28 de noviembre de 2001 la resolución A/RES/56/12 "Los océanos y el derecho del mar". Entre otras cosas, en la resolución se pide al Secretario General que, en cooperación con las operaciones y programas internacionales competentes, incluida la Organización Marítima Internacional, examine los esfuerzos que se está realizando para la creación de capacidad, identifique las duplicaciones que es preciso evitar y las disposiciones que puede ser preciso corregir a fin de garantizar unos planteamientos coherentes, a nivel tanto nacional como regional, para aplicar la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, y que incluya una sección sobre este asunto en su informe anual sobre los océanos y el derecho en el mar.

18.33 La Secretaría transmitió al Comité (MSC 75/18/3) los siguientes extractos de la antedicha resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas que guardan relación directa con la labor actual de la OMI:

.1 **"IX Piratería y robos a mano armada**

[La Asamblea General:]

29. *Insta* a todos los Estados y órganos internacionales pertinentes a que impidan la piratería y el robo a mano armada en el mar y luchen contra ellos adoptando medidas de prevención, incluso ayudando al fomento de la capacidad; denunciando e investigando incidentes; y llevando a los presuntos autores ante la justicia, de conformidad con el derecho internacional; especialmente capacitando a los navegantes, al personal portuario y al personal encargado de hacer cumplir la ley, suministrando buques y equipo para las actividades relacionadas con el cumplimiento de la ley e impidiendo la matriculación fraudulenta de buques;
30. *Acoge con agrado las iniciativas emprendidas por la Organización Marítima Internacional* y los Gobiernos encaminadas a fortalecer la cooperación internacional, especialmente en el plano regional, y estimula el desarrollo por los Gobiernos, basándose en la confianza mutua, de un enfoque común respecto de la aplicación de las leyes, la investigación y el enjuiciamiento, cuando se trate de piratería y robo a mano armada en el mar;
31. *Exhorta* a los Estados y a las entidades privadas interesadas a que **cooperen plenamente con la Organización Marítima Internacional**, especialmente presentándole informes sobre los incidentes y aplicando sus directrices sobre la prevención de los ataques de piratería y el robo a mano armada;
32. *Insta* a los Estados a que pasen a **ser Partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo**, y a que velen por su aplicación efectiva, especialmente mediante la aprobación de leyes, según proceda, a fin de

garantizar que haya un marco apropiado para responder a los incidentes de robo a mano armada en el mar."

18.34 El Comité tomó nota de esta información y pidió a la Secretaría que siguiera de cerca las novedades al respecto y le informara de ellas, según corresponda.

#### **CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.922(22))**

18.35 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, había adoptado, mediante la resolución A.922(22), el Código de Prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

18.36 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la resolución, el Secretario General había remitido una copia al Secretario General de las Naciones Unidas.

18.37 El Comité también recordó que, durante la Asamblea, el Brasil había presentado conjuntamente con Venezuela el documento A.22/9/3 en el que, en su opinión, se presenta la solución para las cuestiones pendientes de resolver. Por la urgencia de adoptar el Código en ese periodo de sesiones, se decidió no hacer ninguna modificación. Sin embargo, la Comisión 2 (Asuntos técnicos) se mostró de acuerdo en incluir en la resolución un nuevo párrafo dispositivo 6 en el que se solicita al Comité que mantenga la resolución sometida a examen.

18.38 El Comité examinó un documento presentado por el Brasil (MSC 75/18/4), en el que se señala que el Código, tal como fue adoptado por medio de la resolución A.922(22), contiene un error jurídico grave en la definición de "robos a mano armada perpetrados contra los buques", puesto que en ella se agrupan diferentes tipos de actos delictivos bajo un mismo concepto. Se correría el riesgo de atentar contra la soberanía de los Estados Miembros al tratar, en el plano internacional, actos delictivos que contemplan las legislaciones penales nacionales. Además, el Código parece contradecir el derecho de clasificar los actos delictivos según su gravedad (es decir, delitos y faltas). El Brasil propuso, por tanto enmendar la resolución A.922(22) y su anexo, y en concreto las definiciones que figuran en la misma, especialmente la de "robos a mano armada perpetrados contra los buques" (2.2). También se debería enmendar el título de la resolución y del Código de manera que diga "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y de robos a mano armada **en el mar**". El objetivo principal de las propuestas del Brasil era aclarar qué delitos recaen dentro del ámbito del derecho internacional, por oposición a la legislación nacional. Asimismo, el Brasil propuso que el Comité pidiera a la Secretaría que, cuando elaborase el informe en el que se recoja información y datos estadísticos, de conformidad con la resolución A.545(13), y la circular MSC/Circ.597:

- .1 clasifique por separado los sucesos de piratería, los robos a mano armada **en el mar** y los robos a mano armada **en puerto**;
- .2 considere solamente los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento; y
- .3 tenga en cuenta solamente los sucesos en que se haya cometido un robo a mano armada contra un buque en un puerto que haya sido notificado a las autoridades locales.

18.39 El Comité tomó nota de que el Comité Jurídico, en su 84º periodo de sesiones (MSC 75/2/1/Add.1, párrafos 39 a 44), también había examinado la misma propuesta del Brasil (LEG 84/7/1) y que había acordado mantener la cuestión en su programa de trabajo y orden del día de su 85º periodo de sesiones e informar al Comité al respecto.

18.40 Tras ciertos debates, el Comité observó que la propuesta del Brasil de que se clasificaran por separado los sucesos de piratería y los robos a mano armada perpetrados **en el mar** y los robos a mano armada perpetrados **en puerto** gozaba de apoyo general; no obstante sólo recibió un apoyo limitado la otra propuesta del Brasil de que el Comité sólo tomase en consideración los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento y los sucesos de robos a mano armada contra buques en puertos que hayan sido comunicados a las autoridades locales. El Comité también tomó nota de que la propuesta del Brasil de enmendar la resolución A.922(22) - Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques sólo contaba con un apoyo limitado.

18.41 Por tanto el Comité le pidió a la Secretaría que comenzase a clasificar por separado los sucesos de piratería y robos a mano armada cometidos en el **mar**, y los robos a mano armada perpetrados en **los puertos**, así como las tentativas de robos a mano armada, en sus informes mensuales sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, con efectos a partir del 1 de julio de 2002.

18.42 El Comité también decidió postergar hasta su 77º periodo de sesiones el examen de la propuesta del Brasil de examinar solamente los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en puertos que hayan sido comunicados a las autoridades locales, incluidas las propuestas de enmienda a la resolución A.922(22).

18.43 El observador de la IMB informó al Comité de que según las estadísticas del Centro de notificación de ataques de piratería de su Oficina en Kuala Lumpur (Malasia) solamente el 3% de los sucesos que se han dado a conocer han sido notificados por los Estados de abanderamiento.

## 19 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

### RELACIONES CON ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

19.1 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones, había recomendado al Consejo que:

- .1 no se otorgue el carácter consultivo a la Confederación Internacional de Fabricantes de Embalajes de Plástico (ICPP), a la Asociación de Medicina Marítima (IMHA) y a la Asociación Mundial de los GLP (WLPGA), por considerarse que las organizaciones antedichas sólo han contribuido marginalmente a la labor del Comité, que no tienen un carácter plenamente internacional y que pueden tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones; y
- .2 se otorgue el carácter consultivo a la Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHMA), a la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), a la Asociación Internacional de Terminales de Graneles (IBTA) y a la *Royal Institution of Naval Architects* (Instituto real de arquitectos navales) (RINA), por considerarse que las organizaciones antedichas satisfacen los criterios de admisión y que, en particular,

según se ha evaluado, todas ellas están en condiciones de contribuir directamente a la labor de la OMI y no tienen acceso directo a la misma a través de otras organizaciones.

19.2 En lo que respecta a la solicitud presentada por la WLPGA, el Comité decidió en su 73º periodo de sesiones que era necesario obtener más información sobre la capacidad de la Asociación para contribuir directamente a la labor del Comité y determinar si tiene acceso a la OMI a través de otras organizaciones.

19.3 El MSC 73 no pudo tomar una decisión respecto de la solicitud presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA), ya que se necesita más información para evaluar el compromiso de la FIATA con la seguridad de las operaciones relativas al transporte y determinar si es posible que la FIATA participe en las actividades de la OMI a través del CEFIC, la ICMA, la ICC o la IRU.

19.4 El Comité tomó nota de las decisiones del Consejo, según figuran en el documento MSC 75/19, con respecto a la VOHMA, la ICMA, la IBTA, la RINA, la ICPP, la IMHA y el IIMS.

19.5 La delegación de China, haciendo referencia a la solicitud presentada por la FIATA ante la OMI para obtener el carácter consultivo, opinó que el Comité no debía examinarla hasta que el nombre de la sede del miembro de la FIATA de Taipei, China, no cambiase de conformidad con la política de las Naciones Unidas y la OMI.

19.6 La delegación de Chipre, tras haber apoyado también la propuesta de China, añadió que la WLPGA sólo podría contribuir marginalmente a la labor de la OMI y que por ende no se le debería otorgar el carácter consultivo. Varias delegaciones apoyaron esta opinión de la delegación de Chipre.

19.7 El Comité tomó nota que la FIATA no ha adoptado las medidas necesarias para armonizar su práctica con la política de la OMI y recomendó por tanto que el Consejo no autorice la solicitud y que, en vez de ello, invite a la FIATA a que vuelva a solicitar el carácter consultivo cuando haya tomado medidas efectivas para armonizar su práctica con la política de la OMI.

19.8 El Comité recomendó al Consejo que no se otorgue el carácter consultivo a la WLPGA por considerarse que ha contribuido sólo marginalmente a la labor del Comité y que cuenta con la posibilidad de tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones.

#### **Revisión de las organizaciones que gozan del carácter consultivo**

19.9 El Comité tomó nota de las decisiones del Consejo (MSC 75/19, párrafos 7 a 15) respecto de la BIPAR, la AIPM, la AWES, el WNTI, la ISSA, y Greenpeace International.

#### **Revisión de las Directrices para la atribución de carácter consultivo**

19.10 El Comité tomó nota de las decisiones del Consejo (MSC 75/19, párrafos 16 a 19) sobre las enmiendas a estas Directrices, que habían sido aprobadas posteriormente en el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea.

### **Información enviada por la RINA**

19.11 El Comité tomó nota de la información provista por la RINA en el documento MSC 75/INF.37.

### **Resolución del Parlamento Europeo**

19.12 El Comité tomó nota de la resolución sobre "Pesca: seguridad y causas de accidentes", aprobada por el Parlamento Europeo el 5 de abril de 2001 (MSC 75/19/1).

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

19.13 El Comité recordó que en su 74º periodo de sesiones había acordado que, teniendo en cuenta la importante ayuda que las interpretaciones unificadas de las disposiciones de los instrumentos de la OMI brindan a las Administraciones para la implantación de tales instrumentos, la IACS debería presentar sus interpretaciones al Comité, para que éste pueda decidir caso por caso las medidas pertinentes. Dentro del mismo contexto, también se acordó en dicho periodo de sesiones que la IACS sólo debería remitir al Comité, y también al MEPC, si éste así lo decidiera, aquellas interpretaciones que la IACS considere de interés a efectos de supervisión por el Estado rector del puerto.

19.14 El Comité tomó nota de que la IACS indicó posteriormente que los Miembros de la IACS, cuando actúen en representación de la Administración de un Estado de abanderamiento, podrán aplicar las interpretaciones unificadas adjuntas en el documento MSC 75/19/2, que serían de interés para las inspecciones del Estado rector del puerto, hasta que la OMI, tras haber examinado las cuestiones abordadas en dicho documento, llegase a un acuerdo que hiciese innecesaria la aplicación de dichas interpretaciones.

19.15 Al concluir el debate, el Comité, tras haber tomado nota que las Administraciones no aceptan algunas de las interpretaciones unificadas de la IACS, acordó remitir el documento MSC 75/19/2 a los Subcomités BLG, FP, DE y SLF, encomendándoles que revisen, conforme a su competencia, las interpretaciones contenidas en el anexo de dicho documento y que preparen, a partir de las interpretaciones unificadas pertinentes, los respectivos instrumentos de la OMI con miras a que los apruebe el Comité y se distribuyan entre los Gobiernos Miembros para que éstos los utilicen al aplicar las disposiciones conexas de tales instrumentos de la OMI.

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

20.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado de aceptación, al 28 de febrero de 2002, de los convenios, protocolos y enmiendas relacionados con la seguridad, así como de la implantación de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios relacionados con la seguridad (MSC 75/20 y MSC 75/INF.15). El Comité tomó nota además de la información adicional que le ha transmitido verbalmente la Secretaría sobre los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de convenios y protocolos de la OMI relacionados con la seguridad depositados ante el Secretario General, y también sobre la implantación de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios relacionados con la labor del Comité, que fueron recibidos durante o después de la preparación de los documentos antedichos.

## **21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ**

### **EXAMEN DE LA ESTRUCTURA DE LOS SUBCOMITÉS**

#### **Generalidades**

21.1 El Comité recordó que, en su 74º periodo de sesiones, tras haber considerado el proyecto de mandato para el examen de la estructura de los subcomités presentado por los presidentes del Comité y del MEPC, les pidió que prepararan un plan de trabajo para abordar la cuestión, convocaran una reunión con el presidente del Comité FAL y los presidentes de los Subcomités y elaboraran un documento sobre la implantación de dicho plan para que lo examine el MSC 76 y el MEPC 48.

#### **Resultados de la vigésima segunda Asamblea**

21.2 El Comité tomó nota del resultado del examen de esta cuestión en el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 75/21), y en particular de que la Asamblea había:

- .1 ampliado el mandato al que se hace referencia en el párrafo 21.1 con el objeto de abordar cualquier posible impacto que el examen pudiese tener en términos de recursos (MSC 75/21, anexo 1);
- .2 refrendado el plan de acción acordado por el Comité y el MEPC y aprobado por el Consejo;
- .3 tomado nota del plan de trabajo para llevar a cabo este examen (MSC 75/21, anexo 2); y
- .4 tomado nota asimismo de las opiniones de las delegaciones ante el Consejo, y en particular, de que la labor no debería limitarse al examen de la estructura de los subcomités, sino dar lugar también a que se examine el modo de llevar a cabo la labor de la Organización con la mayor eficacia y rendimiento posibles.

#### **Resultados del 47º periodo de sesiones del MEPC**

21.3 El Comité tomó nota (MSC 75/21/3) de que el MEPC, en su 47º periodo de sesiones, tras haber recibido un documento presentado por los presidentes del Comité y el MEPC, en el que se proponen ideas para fomentar el debate sobre la posible reestructuración de los subcomités, había formulado observaciones generales en lo que respecta a acrecentar la eficacia de la OMI, ampliar la participación de todos los Miembros en el proceso de toma de decisiones, utilizar técnicas de comunicación modernas, establecer prioridades en las tareas, determinar claramente cuáles son los problemas antes de adoptar medidas correctoras y mejorar inmediatamente los actuales métodos de trabajo.

21.4 El Comité también tomó nota de que muchas delegaciones que asistieron al 47º periodo de sesiones del MEPC formularon observaciones sobre puntos específicos del documento del Presidente:

- .1 varias delegaciones apoyaron la necesidad de que los comités responsables de la seguridad y del medio ambiente sean independientes;

- .2 un gran número de delegaciones se opusieron a que la Secretaría presidiera los grupos de redacción, según lo propuesto;
- .3 varias delegaciones propusieron que se considerara la utilización, por parte de los grupos de trabajo interperiodos, de las comunicaciones por correo electrónico y la videoconferencia. La mayoría de las delegaciones participantes señalaron que el número de grupos de trabajo por correspondencia podría ser más flexible, pese a que se necesita establecer un límite máximo;
- .4 pese a que algunas delegaciones se mostraron conformes con la estructura de los subcomités, otras propusieron que el número de éstos se redujera y que algunos se fusionaran;
- .5 algunas delegaciones indicaron que el MEPC debería hacer mayor uso de los subcomités en vez de procurar reorganizarlos; y
- .6 varias delegaciones apoyaron la propuesta de que los grupos de trabajo se reúnan durante los periodos de sesiones de los subcomités.

21.5 El Comité tomó nota asimismo que, respecto de los procedimientos para proseguir el debate sobre el examen de la estructura de los subcomités, un gran número de delegaciones en el 47º periodo de sesiones del MEPC habían propuesto que se estableciera, después del 75º periodo de sesiones del Comité y de la proyectada reunión de los presidentes, un grupo de trabajo interperiodos abierto a todas las delegaciones.

21.6 En cuanto a dicha reunión, el Comité tomó nota de que, debido a motivos prácticos, la reunión de los presidentes, cuya celebración estaba prevista para el sábado 25 de mayo de 2002 (es decir, el día siguiente al actual periodo de sesiones del Comité), había aplazado al sábado 15 de junio de 2002 (es decir, un día después del cierre del 88º periodo de sesiones del Consejo).

### **Examen de las observaciones y las propuestas presentadas en este periodo de sesiones**

21.7 Tras haber examinado el documento MSC 75/21/1 (Presidentes del MSC y MEPC), que contiene básicamente la misma información presentada en el documento MEPC 47/18/4 (véase el párrafo 21.3), junto con la ponencia del Brasil (MSC 75/21/2) en la que se proponen nuevos conceptos encaminados a mejorar el rendimiento de los subcomités, el Comité señaló las siguientes opiniones expuestas durante las deliberaciones:

- .1 si bien subrayó su interés en la revisión de la estructura de los subcomités, la delegación de los Países Bajos señaló al Comité el hecho de que, para realizar nuevas actividades sobre esta cuestión, habría que tener en cuenta los resultados de las deliberaciones del Consejo respecto de la elaboración de una estrategia y políticas de carácter general para la Organización;
- .2 algunas delegaciones hicieron hincapié en que el examen de la estructura de los subcomités y la elaboración de una estrategia y políticas de carácter general para la Organización eran dos cuestiones interdependientes, que deberían examinarse conjuntamente, dándose prioridad a corto plazo a la labor que lleve a cabo el Consejo;

- .3 varias delegaciones añadieron que debería adoptarse un enfoque más orgánico, con arreglo al cual el examen definitivo de la estructura de los Subcomités debería ser el resultado del examen general de la estrategia y las políticas de la Organización, incluido el de todo su programa de trabajo;
- .4 la mayoría de las delegaciones que intervinieron durante las deliberaciones estuvieron de acuerdo en que la reunión antes mencionada de los presidentes de los comités y subcomités debería llevarse a cabo, según se había previsto, el sábado 15 de junio de 2002, si bien la mayor parte de las delegaciones no apoyaron el establecimiento de un grupo de trabajo interperiodos, como se había propuesto durante el MEPC 47; y
- .5 varias delegaciones observaron que el documento de trabajo elaborado por los presidentes del MSC y del MEPC (MSC 75/21/1) y el documento del Brasil (MSC 75/21/2) deberían examinarse más a fondo durante la próxima reunión de los presidentes, en la que se debería aconsejar a los presidentes que tengan presente la necesidad de mejorar la eficacia y la eficiencia, de garantizar una flexibilidad adecuada para introducir los cambios necesarios y de considerar una utilización más amplia de la informática.

21.8 Tras tomar nota de que el Consejo examinaría, en su 88º periodo de sesiones, la cuestión de la estrategia y las políticas de la Organización en relación con el punto 13 de su orden del día, el Comité convino en que la reunión de los Presidentes se deberían tener en cuenta los resultados de las decisiones del Consejo al respecto.

## **22 PROGRAMA DE TRABAJO**

### **GENERALIDADES**

#### **Medidas consecutivas a la vigésima segunda Asamblea**

22.1 Tras examinar los resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 75/22/1) y las medidas específicas cuya adopción se había pedido al Comité, éste tomó nota de que:

- .1 en el contexto de la resolución A.907(22) - *Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2008)*, se le había pedido que mantenga la lista de temas del plan de trabajo sometida a revisión, sin dejar de tener presentes las directrices que figuran en las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21), y que presente informes o formule recomendaciones a la Asamblea, según proceda, en su vigésimo tercer periodo de sesiones; que se asegure de que los temas propuestos para su futura labor son aquéllos acerca de los cuales cabe razonablemente esperar que se pueda realizar una labor apreciable en un futuro previsible; que tenga presente que los puntos propuestos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios existentes, debería evaluarse de acuerdo con las directrices que figuran en la resolución A.550(XII), y que debería demostrarse que existe una "necesidad imperiosa" de adoptar normas nuevas o revisadas; y que tenga presente, al revisar el plan de trabajo a largo plazo y formular recomendaciones para el programa de trabajo correspondiente a periodos ulteriores, la conveniencia de no programar más de una conferencia al año, salvo en circunstancias excepcionales;

- .2 en el contexto de la resolución A.911(22) - *Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI*, se le había pedido que utilizara las Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y otros instrumentos en los convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización; con este fin, el Comité encargó a los subcomités que en su labor se guiaran por las Directrices, según proceda; y
- .3 en el contexto de las resoluciones A.912(22), A.913(22), A.915(22), A.916(22), A.917(22), A.918(22), A.922(22), A.923(22), y A.927(22), en las que se adoptan diferentes códigos, directrices, normas, medidas, procedimientos y normativas, se le había pedido que las mantuviera sometidas a examen y las enmendara, según fuera necesario.

22.2 El Comité recordó las medidas que había adoptado:

- .1 al tratar los puntos 2 (Decisiones de otros órganos de la OMI) y 11 (Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento), en relación con peticiones específicas de la Asamblea en el contexto de la resolución A.920(22) - *Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar* (véanse los párrafos 11.42 a 11.54 y 22.30); y
- .2 al tratar el punto 17 del orden del día (Prevención y represión de los actos de terrorismo perpetrados contra el transporte marítimo), en relación con las peticiones específicas de la Asamblea en el contexto de la resolución A.924(22) - *Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques* (véase la sección 17).

## **PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES**

### **Generalidades**

22.3 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los Subcomités que se habían reunido desde la celebración del MSC 74 (MSC 75/22 y adiciones 1 y 2), las diferentes propuestas relativas a los nuevos puntos del programa de trabajo presentadas a este periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, una evaluación preliminar (MSC 75/WP.1) de tales propuestas efectuada por el Presidente con ayuda de la Secretaría, y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los programas de trabajo de los Subcomités y los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (Directrices BSMA)**

22.4 El Comité examinó el documento MSC 75/22/2 (Australia), en el que se propone que las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (resolución A.469(XII)) sean sometidas a examen y pasen a ser de obligado cumplimiento en virtud del Convenio SOLAS 1974, bien convirtiéndolas en un Código o incorporando directamente en el Convenio las disposiciones técnicas de las Directrices, así como las

prescripciones relativas a los reconocimientos y certificación. Esta propuesta estaba motivada por el hecho de que las Directrices habían sido adoptadas en 1981 y se basaban en las prescripciones del Convenio enmendado ese mismo año, mientras que desde entonces ya se habían adoptado varias enmiendas al Convenio SOLAS y a otros instrumentos de la OMI (como por ejemplo, el Código de Estabilidad sin Avería), que podrían afectar a las Directrices. Tras el oportuno examen, durante el cual se acordó que no debería conferirse carácter obligatorio a las Directrices, el Comité decidió incluir, en los programas de trabajo de los subcomités FP, COMSAR, NAV, DE (coordinador) y SLF, un punto de prioridad alta titulado "Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro", asignándoles tres periodos de sesiones para su ultimación.

22.5 En este contexto, y tras una intervención de la delegación del Reino Unido, el Comité tomó nota de que en las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (resolución A.673(16)), destinadas a permitir el transporte de cantidades limitadas de tales sustancias a bordo de los buques de apoyo mar adentro, se hacía referencia a las Directrices BSMA. Puesto que en las Directrices se establece que son de aplicación aun cuando también lo sean las Directrices BSMA y se dispone que, cuando las Directrices establezcan normas de seguridad distintas de las que figuran en las Directrices BSMA, debían aplicarse las disposiciones de las Directrices, según resultara adecuado, el Comité convino en que los subcomités antes mencionados deberían tener en cuenta estas Directrices durante la revisión de las Directrices BSMA, e invitó al MEPC a que tomara nota de la decisión precedente.

#### **Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares**

22.6 El Comité examinó una propuesta de la Federación de Rusia (MSC 75/22/7) de revisar los modelos de los certificados de seguridad para buques nucleares a fin de armonizar su contenido con las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, enmendado desde su entrada en vigor en 1980. Tras examinar la cuestión, el Comité decidió incluir en los programas de trabajo de los Subcomités DE (coordinador), COMSAR y NAV, un punto de bajo prioridad titulado "Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

22.7 En este contexto, la delegación del Japón señaló la existencia de problemas en las referencias a las reglas del Convenio SOLAS en el Inventario del Equipo e indicó que tenía intención de presentar un documento al respecto en el MSC 76.

#### **Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994**

22.8 El Comité recordó la decisión que había tomado en relación con el punto 12 del orden del día (Proyecto y Equipo del buque), de incluir en los programas de trabajo de los Subcomité DE (coordinador), COMSAR y NAV y en los órdenes del día provisionales para el DE 46 y el COMSAR 7, un punto con prioridad alta sobre "Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y el Código NGV 1994", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación, y pidió al NAV 48 que iniciara la labor al respecto.

#### **Protección marítima**

22.9 El Comité recordó el examen del tema en relación con el punto 17 del orden del día y decidió incluir en los programas de trabajo de los subcomités DSC, COMSAR, NAV y STW y en

los órdenes del día provisionales para el DSC 7, el COMSAR 7 y el STW 34, un punto con prioridad alta sobre "Medidas para incrementar la protección marítima", cuyo plazo de ultimación previsto es 2004, y pidió al NAV 48 que iniciara la labor al respecto (véase también el párrafo 17.109).

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

##### **Resultados del MEPC 47**

22.10 El Comité tomó nota de que el MEPC 47 (MSC 75/2/4, párrafo 13) había aprobado los puntos del programa de trabajo del Subcomité relacionados con el medio ambiente.

##### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 7**

22.11 El programa de trabajo del Subcomité aprobado por el Comité figura en el anexo 29 (véase también el párrafo 22.39).

22.12 El Comité confirmó la aprobación del orden del día provisional del BLG 7, que figura en el anexo 30 (véase también el párrafo 19.15), y encargó a la Secretaría que informara de ello al MEPC.

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

##### **Resultados del MEPC 47**

22.13 El Comité tomó nota de que el MEPC 47 (MSC 75/2/4, párrafos 9.1 y 13) había adoptado decisiones respecto de cuestiones que el DSC le había pedido que examinara sobre los puntos relacionados con el medio ambiente del programa de trabajo del Subcomité, y de que había aprobado dichos puntos.

##### **Manual de sujeción de la carga e información sobre la carga**

22.14 El Comité examinó el documento MSC 75/22/9 (Noruega y Suecia), en el que se le pide que confirme que la revisión de las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (que deberá incluir información sobre cómo verificar la sujeción adecuada dentro de las unidades de transporte, así como pautas sobre la manera de tratar los casos que no pueden ser rápidamente verificados o documentados) debería efectuarse en el marco del programa de trabajo del Subcomité sobre "Manual de sujeción de la carga". Tras el oportuno debate, el Comité decidió pedir al DSC 7 que examine la cuestión en relación con dicho punto del orden del día e informe al MSC 76, a fin de que el Comité pueda adoptar las medidas convenientes teniendo en cuenta todo documento pertinente.

##### **Manual de defectos estructurales graves en los contenedores (CSC)**

22.15 Tras examinar el documento MSC 75/7/2 (España), en el que se propone la elaboración de un manual de defectos estructurales graves en los contenedores CSC, que sirva de orientación en las inspecciones que se realicen en el ámbito del artículo VI del Convenio CSC, así como el documento MSC 75/7/3 (IICL), en el que se apoya la propuesta de España y se ofrece al Comité los manuales de inspección del IICL para identificar los defectos estructurales graves en los contenedores CSC, el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el

orden del día provisional del DSC 7, un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 7**

22.16 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29.

22.17 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 7, que figura en el anexo 30, incluidos los nuevos puntos mencionados en los párrafos 22.9 y 22.15.

### ***SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)***

#### **Nuevos subpuntos del programa de trabajo propuesto por el FP 46**

22.18 El Comité, tras refrendar una propuesta del FP 46, decidió incluir, bajo el punto 1 del programa de trabajo del Subcomité, titulado "Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios" y en el orden del día provisional correspondiente al FP 47, los siguientes subpuntos:

- .1 utilización del aparato respiratorio del tipo casco antihumo, asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación; y
- .2 revisión del expediente de siniestros causados por incendios, asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación.

#### **Uso de señales acústicas direccionales como ayuda para la evacuación de los pasajeros**

22.19 El Comité recordó que, bajo el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño), había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 47 un punto con prioridad alta sobre "Uso de señales acústicas direccionales para la evacuación de los pasajeros", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación (véanse también los párrafos 4.6 y 4.25).

#### **Reducción del riesgo de incendios mediante la detección de las neblinas de aceite**

22.20 El Comité examinó el documento MSC 75/22/3 (Reino Unido), en el que se propone la elaboración de una circular MSC sobre directrices para la fabricación e instalación de detectores de neblinas de aceite, cuya finalidad es reducir el riesgo de incendios causados por los sistemas de hidrocarburos inflamables de los espacios de máquinas (la instalación de tales equipos supondría una adición al sistema de alarma y detección de incendios ya prescrito) y decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al FP 47, un punto de alta prioridad titulado "Directrices para la fabricación e instalación de detectores de neblinas de aceite", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación.

#### **Ensayos de producción de humo y toxicidad para revestimientos de suelos**

22.21 Tras examinar una propuesta del Reino Unido (MSC 75/22/8) para examinar el límite actual de concentración de gas del dióxido de azufre cuando se lleven a cabo los ensayos de producción de humo y toxicidad para revestimientos de suelos de conformidad con lo dispuesto en el Código PEF, el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el

orden del día provisional correspondiente al FP 47, un punto de alta prioridad titulado "Revisión del límite de concentración de gas del dióxido de azufre en los revestimientos de suelos", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 47**

22.22 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29 (véase asimismo el párrafo 22.4).

22.23 El Comité aprobó el orden del día provisional del FP 47, que figura en el anexo 30, incluidos los nuevos puntos mencionados en los párrafos 22.4 y 22.18 a 22.21 (véase también el párrafo 19.15).

### ***SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)***

#### **Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el FSI 10**

22.24 El Comité, tras refrendar una propuesta formulada por el FSI 10, atendiendo a la correspondiente petición del MSC 74, decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FSI 11, un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de disposiciones sobre la transferencia de clase", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación.

#### **Medidas consecutivas a la vigésima segunda Asamblea**

22.25 El Comité, tras examinar los resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, acordó encargar al Subcomité que tenga a bien:

- .1 en el contexto de la resolución A.912(22) - *Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento*, examinar medidas (que no sean las especificadas en la resolución) que pudiera ser necesario adoptar para garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial, prestando especial atención a las dificultades específicas a las que se enfrenten los Gobiernos;
- .2 en el contexto de la resolución A.914(22) - *Medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento*, examinar medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento, en el marco del desarrollo de una cultura de la seguridad y una conciencia del medio ambiente en todas las actividades emprendidas por la Organización, que se mencionan en la resolución A.900(21); y
- .3 en el contexto de la resolución A.925(22) - *Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995*, y al tratar el punto modificado de su orden del día titulado "Pesca ilícita, no regulada y no declarada, e implantación de la resolución A.925(22)", examinar la situación relativa a la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995, y, a la luz de los resultados de dicho examen, recomendar las medidas que considere oportunas.

## **Resultados del MEPC 47**

22.26 El Comité tomó nota de que el MEPC 47 (MSC 75/2/4, párrafo 13 y MEPC 47/20, párrafo 18.22 y anexo 7) había aprobado los puntos del programa de trabajo del Subcomité relacionados con el medio ambiente y de que el FSI 10, tras examinar la cuestión de reciclaje de buques atendiendo a la petición del MEPC 47, había propuesto, a reserva de la aprobación del MEPC, la inclusión, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al FSI 11, de un punto de alta prioridad titulado "Cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques", asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación. El Comité tomó nota asimismo de que el MEPC 47 había pedido a los subcomités BLG y DE que se ocupasen de las cuestiones derivadas del reciclaje de buques y de que estos subcomités podrían tratar estas cuestiones bajo los puntos del orden del día "Otros asuntos" o "Decisiones de otros órganos de la OMI", según estimen oportuno.

## **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 11**

22.27 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29.

22.28 El Comité aprobó el orden del día provisional del FSI 11, que figura en el anexo 30, incluidos los nuevos puntos mencionados en el párrafo 22.24 (véase también el párrafo 22.25) y encargó a la Secretaría que informara al respecto al MEPC.

## ***SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)***

### **Nuevo subpunto del programa de trabajo propuesto por el COMSAR 6**

22.28 El Comité, tras refrendar una propuesta del COMSAR 6, decidió incluir, en el punto 6 del programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al COMSAR 7, un punto de alta prioridad titulado "Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento", asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación.

## **Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar**

22.30 El Comité recordó que, al tratar los puntos 2 y 11 del orden del día, había considerado la cuestión del examen de las medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del COMSAR 7 (véase también el párrafo 11.53):

- .1 un punto con prioridad alta sobre "Examen de las disposiciones de los convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar", cuya fecha de ultimación será 2004; y
- .2 un punto con prioridad baja sobre "Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio de Salvamento Marítimo para tratar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar", (que se examinará junto con la labor que llevan a cabo el Comité de Facilitación y el Comité Jurídico, respectivamente), cuya fecha de ultimación será 2004.

## **Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales para embarcaciones de supervivencia**

22.31 Tras examinar la propuesta de Noruega (MSC 75/22/6) de enmendar la resolución A.809(10) sobre Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia a fin de eliminar el riesgo de pérdida del equipo durante situaciones de peligro y los problemas que plantean los medios técnicos que son aceptables en la actualidad de conformidad con lo dispuesto en las normas de funcionamiento recogidas en la resolución A.809(19), el Comité decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al COMSAR 7, un punto de alta prioridad titulado "Examen de las disposiciones sobre normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios de sujeción del aparato radiotelefónico al usuario", asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 7**

22.32 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29 (véanse también los párrafos 22.4 y 22.5).

22.33 El Comité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 7, que figura en el anexo 30, incluidos los nuevos puntos mencionados en los párrafos 22.8, 22.9, 22.29, 22.30 y 22.31.

### ***SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)***

#### **Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el NAV 47**

22.34 El Comité, tras refrendar una propuesta del NAV 47, decidió incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al NAV 48, un punto de alta prioridad titulado "Examen de las normas de funcionamiento del equipo de radar", asignándole 2003 como plazo previsto para su ultimación. El Comité acordó que cualquier aspecto que guardase relación con el tema podría plantearse en el ámbito de este nuevo punto del programa de trabajo.

#### **Prescripciones para la presentación y utilización de la información proporcionada por los SIA en las pantallas de navegación de a bordo**

22.35 Tras examinar el documento MSC 75/22/4 (Reino Unido), en el que se propone la elaboración de directrices generales relativas a la presentación y utilización de la información proporcionada por los SIA con formato gráfico en las pantallas de navegación instaladas en el puente de los buques, a fin de que el equipo SIA pueda rendir al máximo sin por ello imponer al navegante tareas complementarias, el Comité decidió incluir, en el programa del trabajo del Subcomité, un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones para la presentación y utilización de la información proporcionada por los SIA en las pantallas de navegación de a bordo", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación y, dado que esta propuesta se había presentado simultáneamente al NAV 48, encargó a éste que iniciara la labor sobre el particular.

#### **Visibilidad desde el puente**

22.36 Tras examinar el documento MSC 75/22/5, en el que, a reserva de la decisión que adopte el Comité en el presente periodo de sesiones sobre la conveniencia de enmendar la regla V/2 del Convenio SOLAS sobre la definición de "eslora", Noruega propone solicitar el asesoramiento del

Subcomité NAV respecto de dicha definición antes de adoptar una decisión sobre el particular, y el documento MSC 75/6/1 (Noruega) en el que se proponen las pertinentes enmiendas a las reglas V/2 y V/22.1 del Convenio SOLAS, el Subcomité no aceptó las enmiendas propuestas y decidió remitir el documento MSC 75/6/1 al NAV 48, pidiendo al Subcomité que examine la cuestión en relación con su punto del orden del día titulado "Otros asuntos" y asesore al MSC 76 en consecuencia.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 48**

22.37 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29 (véanse también los párrafos 22.4, 22.6, 22.8 y 22.9). Tras volver a incluir el punto sobre "Sistema mundial de radionavegación" en el programa de trabajo del Subcomité, el Comité pidió a los subcomités que indiquen subpuntos específicos para el mismo, con las fechas de ultimación correspondientes.

22.38 El Comité aprobó el orden del día provisional del NAV 48, que figura en el anexo 30, incluidos los nuevos puntos mencionados en el párrafo 22.34 (véanse también los párrafos 22.8, 22.9, 22.35 y 22.36).

### ***SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)***

#### **Resultados del MEPC 47**

22.39 El Comité tomó nota de que el MEPC 47 (MSC 75/2/4, párrafo 13 y MEPC 47/20, párrafo 18.15 y anexo 7) había incluido en el programa de trabajo del Subcomité un punto de baja prioridad sobre "Protección de las cámaras de bombas de los buques tanque y acceso a los programas informáticos en tierra para las operaciones de salvamento", asignándole dos periodos de sesiones para que lo ultime, si es necesario en colaboración con el Subcomité BLG.

### **Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 46**

22.40 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29 (véanse también los párrafos 22.4, 22.6 y 22.8).

22.41 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 46, que figura en el anexo 30, que incluye el nuevo punto mencionado en el párrafo 22.8 (véase también el párrafo 19.15).

### **Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 77**

22.42 El Comité tomó nota de que, debido a la gran proximidad entre el DE 46 y el MSC 77, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, debería considerar, en su 77º periodo de sesiones que se celebrará en la primavera de 2003, únicamente las cuestiones urgentes derivadas del DE 46, y tomó nota asimismo de que el MSC 77 también deberá examinar las propuestas del DE 45 sobre cuestiones urgentes (DE 45/27, párrafo 24.6). No obstante, el Comité decidió adoptar una decisión sobre el particular en el MSC 76, a fin de tener en cuenta las novedades relacionadas con las cuestiones de interés para la labor del Subcomité, sobre las cuales el DE 46 podría tomar medidas con carácter urgente.

***SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)*****Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 45**

22.43 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29 (véase asimismo el párrafo 22.4). El Comité convino en que el punto sobre "Criterios de estabilidad mejorada y pruebas sistemáticas con modelos" podía volver a incorporarse en el programa de trabajo de los subcomités sin necesidad de justificación.

22.44 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 45, que figura en el anexo 30 (véase también el párrafo 19.15).

***SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)*****Punto del programa de trabajo propuesto por el STW 33**

22.45 El Comité recordó (véase el párrafo 22.9) su decisión, que refrenda una propuesta del STW 33, de incluir un punto de alta prioridad titulado "Medidas para incrementar la protección marítima" en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al STW 34, asignando 2004 como plazo previsto para su ultimación.

22.46 Tras examinar otras propuestas presentadas en el STW 33, el Comité acordó incluir, en el punto del programa de trabajo del Subcomité titulado "Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación", los siguientes subpuntos:

- .1 "Preparación de procedimientos para la actualización periódica de la denominada "Lista blanca" y consideración de la necesidad de enmendar el Convenio y el Código de Formación", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación; y
- .2 "Guardia estando el buque fondeado", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación.

**Subpuntos del programa de trabajo del Subcomité acordados por el Comité**

22.47 El Comité recordó que, en relación con el punto 9 de su orden del día, había convenido en incluir en el programa de trabajo del Subcomité, en el punto titulado "Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación", subpuntos sobre:

- .1 "Preparación de enmiendas al Código de Formación destinadas a aclarar el título de los certificados y refrendos relacionados con el Convenio de Formación revisado", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación; y
- .2 "Examen de las prescripciones y los procedimientos del Convenio de Formación relativos al reconocimiento de certificados de conformidad con lo estipulado en la regla I/10 del Convenio", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación.

**Cuestiones relacionadas con la fatiga**

22.48 El Comité, tras recordar la deliberación que mantuvo en relación con el punto 15 del orden del día, convino en incluir en el programa de trabajo y en el orden del día provisional correspondientes al STW 34 un punto de alta prioridad sobre las "Prescripciones obligatorias de

instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga", asignándole 2004 como plazo previsto para su ultimación.

22.49 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 29.

22.50 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 34, que figura en el anexo 30, incluidos los nuevos puntos mencionados en los párrafos 22.45 y 22.48.

#### **REUNIONES INTERPERIODOS Y PREPARATIVOS PARA LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA Y LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES**

##### **Reuniones interperiodos**

22.51 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería reducirse al mínimo imprescindible, lo dispuesto en el párrafo 37 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, así como la decisión adoptada en el MSC 66 de que todos los subcomités deberían cerciorarse de la necesidad de convocar reuniones interperiodos y, únicamente cuando estimen esencial que dichas reuniones tengan lugar, presentarle con antelación suficiente una petición plenamente justificada para su examen, el Comité, habida dado cuenta de las decisiones adoptadas en el marco de los diversos puntos del orden del día, aprobó la celebración de las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 una segunda reunión del Grupo de trabajo sobre protección marítima, del 9 al 13 de septiembre de 2002;
- .2 la 9ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que se celebrará en Hong Kong (China) del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002; y
- .3 dos reuniones en 2003, del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, de una semana de duración cada una.

#### **CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDEN INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MSC 76 Y EL MSC 77**

22.52 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus 76º y 77º periodos de sesiones según figuran en el documento MSC 75/WP.5, enmendado.

##### **Constitución de grupos de trabajo durante el MSC 76**

22.53 El Comité recordó las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo relativas al número de grupos que puede establecerse en cada periodo de sesiones y, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diversos puntos del orden del día, acordó que durante su 76º periodo de sesiones deberían establecerse grupos de trabajo encargados de examinar las siguientes cuestiones:

- .1 seguridad de los graneleros; y
- .2 protección marítima.

**PREPARATIVOS PARA EL MSC 76 Y LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA, DURACIÓN Y FECHAS DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES**

22.54 El Comité acordó que, a fin de garantizar la buena marcha y el éxito tanto del MSC 76 como de la Conferencia diplomática sobre protección marítima, convenía ampliar la duración de ambas reuniones combinadas de una semana y media (del 4 al 13 de diciembre de 2002), como estaba inicialmente previsto, a dos semanas de trabajo completas, y manifestó su profundo agradecimiento a los Gobiernos del Reino Unido y de los Estados Unidos por haberse ofrecido a cubrir el costo de los dos días adicionales necesarios (2 y 3 de diciembre).

22.55 El Comité acordó que a fin de sacar el máximo provecho de la Conferencia diplomática, será preciso adoptar las siguientes medidas:

- .1 la reunión de septiembre de 2002 del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima (ISWG) deberá presentar su informe al MSC 76, que se inaugurará el lunes 2 de diciembre;
- .2 en su sesión de apertura, el MSC 76 establecerá un grupo de trabajo sobre protección marítima para que examine los resultados de la segunda reunión del ISWG mencionado en el subpárrafo .1 e informe detenidamente a la Conferencia diplomática;
- .3 la Conferencia diplomática se inaugurará el lunes 9 de diciembre (por la mañana) para:
  - .3.1 aprobar su orden del día y el calendario de actividades;
  - .3.2 elegir la Mesa;
  - .3.3 aprobar su Reglamento interior; y
  - .3.4 constituir:
    - una Comisión Plenaria;
    - una Comisión de Redacción; y
    - una Comisión de Verificación de Poderes;
- .4 la Conferencia diplomática encargará a la Comisión Plenaria (que celebrará su reunión con interpretación a todos los idiomas oficiales de la Organización) que ultime el texto de las prescripciones obligatorias y recomendatorias sobre protección marítima que se haya preparado hasta ese momento y que informe al Pleno de la Conferencia el jueves 12 de diciembre (por la mañana);
- .5 el jueves 12 de diciembre, por la mañana, el Pleno de la Conferencia adoptará las enmiendas al Convenio SOLAS, el Código internacional de protección de los buques y de las instalaciones portuarias (partes A y B), las resoluciones conexas de la Conferencia y el Acta final de la Conferencia; y

- .6 se invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que asistan a la sesión final de la Conferencia el viernes, 13 de diciembre (por la tarde), para la firma del Acta final de la Conferencia.

22.56 El Comité tomó nota de que, según el calendario previsto, el MSC 76 se reunirá sin interrupción durante la primera semana de la reunión combinada, es decir, del 2 al 6 de diciembre, e interrumpirá su labor cuando el Pleno de la Conferencia esté reunido, como se ha explicado anteriormente. No obstante, el Comité se reunirá al mismo tiempo que la Conferencia, mientras la Comisión Plenaria de esta última esté reunida, facilitándose a ambos órganos interpretación en todos los idiomas oficiales. En otras palabras, durante la semana correspondiente al 9-13 de diciembre, el MSC 76 no se reunirá:

- por la mañana, el lunes, 9 de diciembre;
- por la mañana, el jueves, 12 de diciembre; y
- por la tarde, el viernes, 13 de diciembre.

22.57 El Comité aprobó los preparativos antedichos e invitó al Consejo a que muestre su conformidad al respecto para la celebración de la Conferencia diplomática y del MSC 76, y encomendó a la Secretaría que distribuya lo antes posible la Nota Verbal en la que se invita a enviar la oportuna representación a la Conferencia y todos los demás documentos pertinentes (véase el párrafo 17.141).

22.58 El Comité tomó nota de que se había previsto provisionalmente que su 77º periodo de sesiones se celebre del 28 de mayo al 6 de junio de 2003.

## **23 OTROS ASUNTOS**

### **INSPECCIONES MÚLTIPLES**

#### **Generalidades**

23.1 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones, durante el examen del informe del Secretario General sobre la reunión mantenida por la OMI y el sector respecto de las inspecciones múltiples, celebrada en la sede de la OMI el 9 de febrero de 2000, había tomado nota de que la reunión había concluido con una serie de recomendaciones relacionadas con las Administraciones de los Estados de abanderamiento, las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, los socios del sector y las sociedades de clasificación y la IACS.

23.2 El Comité recordó también que en dicho periodo de sesiones, tras aprobar la circular MSC/Circ.994, que trata del efecto beneficioso del Código IGS y su función como indicador de la seguridad operacional y la protección del medio ambiente, tal como se había recomendado en la reunión, y tras adoptar varias decisiones en respuesta a las recomendaciones formuladas en la reunión, solicitó a la Secretaría que informara al MSC 75 acerca de las medidas que se adopten en cumplimiento de dichas decisiones.

23.3 El Comité, tras recibir información de la Secretaría (MSC 75/23) respecto de las medidas adoptadas en respuesta a las solicitudes del MSC 73, observó que:

- .1 en relación con la petición del MSC 73 de que el Secretario General se dirigiera a los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto con el fin de informarles de las conclusiones y recomendaciones de la reunión, el Secretario General, al llevar a cabo la tarea encomendada, había pedido información a dichos memorandos de entendimiento y acuerdos y a la IACS sobre su evaluación del efecto del Código IGS desde su aplicación por primera vez y sobre los resultados en los buques en los cuales se había aplicado. En el anexo 1 del documento MSC 75/23 figura un resumen de las respuestas recibidas;
- .2 en relación con la petición formulada por el MSC 73 de que el Secretario General se dirigiera a las organizaciones representantes del sector y a la IACS, según fuera el caso, en relación con las conclusiones y recomendaciones de la reunión, el Secretario General, al llevar a cabo la labor encomendada, había solicitado información de cualquier medida que aquéllas hubiesen adoptado en relación con la puesta en práctica de las recomendaciones de la reunión y del progreso realizado en este particular. En el anexo 2 del documento MSC 75/23 se incluyen las respuestas recibidas; y
- .3 en relación con la recomendación formulada en la reunión de que la OMI prosiga con su labor en pro de la creación de una red mundial eficaz de sistemas de supervisión constituida por memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, se señaló a la atención del Comité un proyecto financiado por el fondo de cooperación técnica que se está ejecutando en este momento, el cual, entre otras cosas, incluye la asistencia de la Secretaría de la OMI a las reuniones del Comité sobre memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, con el fin de reunir información sobre la aplicación de los sistemas de supervisión en las diversas regiones y de prestar asesoramiento sobre la armonización de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector de puerto y otros asuntos conexos. Además, el proyecto también ofrece financiación para la realización periódica de cursillos para secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para directores de sus centros de información. Los cursillos se han proyectado para debatir problemas y experiencias comunes y ayudar a armonizar y coordinar prácticas de supervisión y determinar la ayuda técnica requerida y aspectos de atención prioritaria. El primero de la serie de cursillos tuvo lugar del 7 al 9 de junio de 2000, mientras que se prevé realizar el segundo en la Sede de la OMI del 3 al 5 de julio de 2002.

23.4 El observador del OCIMF, al informar sobre los significativos progresos para alentar a los fletadores a que usen los informes de la base de datos SIRE en lugar de emprender sus propias inspecciones de petroleros, le indicó al Comité que el sector petrolífero cada vez aplica más el sistema SIRE para reducir el número de inspecciones. Por término medio, se accede a 1400 informes al mes y sólo se llevan a cabo unas 700 inspecciones adicionales en el mismo periodo. Esto es una indicación de que las recientes mejoras introducidas en los métodos de inspección son positivas. No obstante, el OCIMF está preocupado ante el uso aparentemente limitado de SIRE por parte de las divisiones de inspección encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto. Hasta la fecha, los Estados rectores del puerto sólo acceden por término medio a cuatro informes al mes, y sólo once divisiones de inspección encargadas de tal supervisión tienen vínculos con SIRE. Esto les priva a muchos funcionarios encargados de la supervisión por el

Estado rector del puerto del acceso a valiosos datos de inspección con respecto a más de 6 000 petroleros, gaseros y quimiqueros. El observador del OCIMF también informó al Comité que durante más de dos años se había puesto a disposición de todos los Estados rectores de puertos el acceso a SIRE con carácter totalmente gratuito. El OCIMF también está dispuesto a facilitar formación en el uso del sistema, de nuevo gratuitamente. Por lo tanto, el OCIMF recomendó que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto usen SIRE como fuente de información actualizada sobre seguridad.

23.5 Al tomar nota de las medidas adoptadas por el Secretario General, el Comité examinó brevemente la información recogida en las respuestas recibidas del sector y que figuran en los anexos 1 y 2 del documento MSC 75/23, y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

### **Implantación y eficacia del Código IGS**

23.6 El Comité observó que se han llevado a cabo estudios para evaluar el efecto del Código IGS en la seguridad de los buques, aunque los análisis de los mismos indicaban que quizás fuera demasiado pronto para llegar a conclusión alguna sobre el efecto del Código. Sin embargo, en los estudios se demostró que el Código ya había tenido un efecto positivo en cuanto a la seguridad. De hecho, las compañías que cuentan con sistemas de gestión de la seguridad han informado de una reducción de los siniestros y los derrames, así como de una tendencia decreciente en los índices de detención, mientras que las compañías que han adoptado plenamente el Código IGS tienen un mejor planteamiento sobre la gestión de la seguridad.

23.7 En este sentido, el Comité recordó la referencia que hizo el Secretario General en su discurso de apertura a los efectos positivos que el Código IGS tendría para la seguridad, y recordó asimismo la publicación, tras consultas entre los presidentes del MSC y del MEPC y el Secretario General, de la circular MSC/Circ.1020 - MEPC/Circ.387, fechada el 3 de enero de 2002, en la que se advierte de la inminencia de la fecha (1 de julio de 2002) de la implantación de la "Fase 2" del Código IGS y de las medidas que los Gobiernos y el sector deberían adoptar al respecto.

23.8 Tras examinar las cuestiones antedichas, el Comité estimó que debería esperarse que con la implantación de la segunda fase del Código IGS, que afecta a la totalidad de la flota mercante mundial, y un análisis posterior para evaluar el efecto del Código en la seguridad de los buques se tendría una indicación clara de la envergadura de la contribución del Código a la mejora de la seguridad y la calidad de la navegación. A tal fin, se encargó a la Secretaría que recabara información de los acuerdos y memorandos de entendimiento regionales sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, la IACS y las organizaciones del sector sobre el efecto del Código IGS en los buques que tengan la certificación prescrita en el mismo en lo referente a detenciones, deficiencias graves, siniestros, etc., así como su evaluación del efecto del Código y de los resultados alcanzados en sus buques a los que se aplica, y se le encargó también que presentara el resumen de dicha información y evaluación ante el MSC 80.

### **Puesta en práctica por el sector de las recomendaciones y conclusiones de la reunión**

23.9 El Comité observó que de las respuestas a la recomendación formulada en la reunión de que se estableciera una mayor cooperación entre fletadores y expedidores en la aceptación mutua de sus registros de inspección, se desprendía que lo más probable era poder reducir el número de inspecciones comerciales. Observó también que se aceptaba de manera general que las inspecciones comerciales obedecen principalmente a la falta de confianza en las inspecciones

efectuadas por otros socios del sector, falta de confianza que empuja a las Partes interesadas, tales como aseguradores, expedidores y fletadores, a adoptar medidas que les permitan asegurarse por sí mismas de las normas reales por las que se rigen los buques que aseguran y utilizan. Tras la reunión, los socios del sector reconocieron que podían adoptarse medidas para reducir el número de inspecciones. En este sentido, INTERTANKO señaló que el número total de inspecciones podría reducirse a una media de nueve por año. Es más, los fletadores que han participado en el estudio han reconocido la posibilidad de introducir una sola inspección anual común.

23.10 El Comité tomó nota del esfuerzo realizado hasta la fecha por el sector para abordar los problemas relacionados con las inspecciones múltiples y de que era en las inspecciones comerciales donde había lugar para reducciones en número. En consecuencia, el Comité alentó a las organizaciones del sector a que cooperaran estrechamente, posiblemente mediante la constitución de un grupo interindustrial sobre la cuestión que determine, partiendo del análisis de las inspecciones y su armonización posibles esferas en las que se acepten los resultados de las inspecciones reglamentarias y otras (con lo que se elimina la duplicación del trabajo y la necesidad de que otros socios del sector efectúen inspecciones similares) y de elaborar recomendaciones que habrán de poner en práctica los socios del sector con el objeto de reducir el número de inspecciones.

### **Sistemas de supervisión por el Estado rector del puerto**

23.11 El Comité observó que de la información facilitada por los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto en respuesta a las recomendaciones de la Reunión, se desprende que algunos de ellos ya habían emprendido determinadas iniciativas para abordar los problemas relacionados con las inspecciones múltiples y que habían adoptado diversas medidas con objeto de mejorar la eficacia de las inspecciones del Estado rector del puerto y evitar la duplicación innecesaria de la labor, medidas como por ejemplo:

- .1 abstenerse de inspeccionar buques que hayan sido inspeccionados por otros miembros del mismo Memorando de entendimiento en un determinado periodo de tiempo, a menos que existan motivos fundados para realizar nuevas inspecciones;
- .2 establecer un intercambio de datos interregional con otros memorandos de entendimiento y permitir un acceso directo a sus respectivas bases de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto;
- .3 armonizar los procedimientos de supervisión;
- .4 participar activamente en el sistema de información Equasis, etc.

23.12 El Comité tomó nota de las iniciativas emprendidas por los acuerdos y memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto para armonizar y coordinar las prácticas de supervisión con objeto de reducir el número de inspecciones, y alentó la continuación de dichas actividades. En este sentido, el Comité invitó a los participantes en el antedicho segundo cursillo para secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y directores de sus centros de información a que intercambien las experiencias que han tenido con la puesta en marcha de las mencionadas iniciativas en el contexto de las inspecciones múltiples y a que decidan recomendar a los Comités de los memorandos de entendimiento que estudien la mejor manera de armonizar

todavía más el funcionamiento de los diferentes regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a fin de responder a las inquietudes del sector y reducir el número de inspecciones.

23.13 Al tomar nota de la información facilitada por el OCIMF indicada en el párrafo 23.4, el Comité recomendó que la accesibilidad y los beneficios potenciales para las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto de los datos de seguridad sobre los buques del sitio en la Red de SIRE deberían señalarse a la atención de este segundo cursillo y pidió a la Secretaría que tomara las medidas apropiadas al respecto.

#### **SISTEMA DE INFORMACIÓN EQUASIS**

23.14 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones, había aprobado (MSC 73/21, párrafo 20.9) la participación de la OMI en calidad de observador en el Comité de Supervisión del Sistema Equasis, a reserva de que así lo autorizara el Consejo; y que había pedido a la Secretaría que mantuviese informado al Subcomité FSI de cualquier aspecto de interés. El Consejo, en su 86º periodo de sesiones, aprobó (C 86/D, párrafo 3.10) la participación de la Secretaría de la OMI en el Comité de Supervisión del Sistema Equasis en calidad de observadora, tomando nota de que tal participación no tendría consecuencias financieras, y tomó nota de que el Secretario General había recomendado que se invitara a participar en calidad de observadores en el sistema Equasis a los representantes de los Acuerdos regionales o los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto, salvo los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio, y al Servicio de guardacostas de los Estados Unidos. La participación de la Secretaría de la OMI se aceptó con la condición de que ésta investigara cualquier posible responsabilidad financiera para la Organización y el Consejo pidió a la Secretaría que informase al Comité en el periodo de sesiones actual sobre cualquier novedad y encomendó a la vez al Comité que le comunicara sus resultados en su 88º periodo de sesiones.

23.15 El Comité observó que la Secretaría de la OMI había asistido a la 4ª reunión del Subcomité Supervisor de Equasis, celebrada en noviembre de 2001, en la que se debatieron varios temas técnicos y administrativos. Se hizo especial hincapié en que la afiliación al sistema podría incrementarse bien incorporando más representantes de los planes de supervisión por el Estado rector del puerto que participan en la actualidad bien mediante la participación de otros planes similares, y que con ello se abordaría la recomendación del Secretario General en la que se solicita la participación de todos los acuerdos regionales y memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

23.16 Con respecto a la petición del Consejo de que se investigue cualquier posible responsabilidad financiera para la OMI que se derive de su participación en el sistema de información Equasis, el Comité tomó nota del análisis facilitado por la Oficina Jurídica de la OMI, reseñado en los párrafos 5 a 10 del documento MSC 75/23/3 (Secretaría), en el que se recomienda que la OMI debería asistir a las reuniones del Comité de Supervisión de Equasis solamente en calidad de observadora y que debería introducirse una enmienda en el Memorando de entendimiento sobre el sistema de información Equasis por la que se declare que la OMI, en calidad de observadora, no participaría en la adopción de decisiones en el marco de Equasis y no sería responsable de la precisión ni de la fiabilidad de los datos ni de los registros del sistema. Partiendo de tal condición, el Comité recomendó al Consejo que la participación continuada de la OMI en el Comité de Supervisión de Equasis en calidad de observadora debería estar condicionada a la aceptación de una enmienda oportuna al Memorando de entendimiento, que esté en consonancia con el asesoramiento prestado por la Oficina Jurídica, y que el sitio de Equasis en la Red debería incluir una indicación de descargo de la responsabilidad para la Organización que fuera análogo al de la Comisión Europea.

23.17 El Comité observó que, tal como había pedido en su 74º periodo de sesiones, se había informado al FSI 10 de las novedades del sistema Equasis y que, si bien varias delegaciones que asistieron al periodo de sesiones del Subcomité cuestionaron la política de Equasis de incluir datos sólo de un número limitado de planes de supervisión por el Estado rector del puerto, ya que consideraban que con ello los datos de Equasis eran incompletos, las delegaciones de países que participan en el programa Equasis habían aclarado que los responsables de Equasis estarían dispuestos a estudiar la posible inclusión de datos de otros memorandos de entendimiento siempre que las cuestiones técnicas relativas a los datos se abordaran adecuadamente. Estas delegaciones invitaron a los memorandos de entendimiento interesados a iniciar las negociaciones con Equasis a fin de resolver dichas cuestiones y concluir un acuerdo de participación oficial. Posteriormente, el Comité decidió remitir el examen pormenorizado de todas las cuestiones relacionadas con Equasis al Subcomité FSI a fin de que éste hiciera el seguimiento de las novedades que se produjeran en el programa y adoptara las medidas oportunas.

#### **APLAZAMIENTO DEL EXAMEN DE LOS DOCUMENTOS**

23.18 Por falta de tiempo, el Comité decidió aplazar el examen de los documentos MSC 75/23/1 (Secretaría), MSC 75/23/2 (Secretaría), MSC 75/23/4 (Secretaría), MSC 75/23/5 (Alemania), MSC 75/23/6 (Secretaría), MSC 75/23/7 (Sudáfrica), MSC 75/23/8 (Australia), MSC 75/23/9 (AISM), MSC 75/23/10 (Reino Unido), MSC 75/23/11 (Reino Unido y Francia), MSC 75/INF.16 (Reino Unido) y MSC 75/INF.21 (España).

#### **CLAUSURA DEL PERIODO DE SESIONES**

23.19 En sus observaciones finales, el Secretario General manifestó su esperanza de que los ingentes esfuerzos realizados por el Comité en todo el periodo de sesiones contribuirían notablemente a mejorar los aspectos de seguridad y protección del transporte marítimo y a un mar más limpio. En su opinión, se trataba de un periodo de sesiones histórico, no tanto por el extraordinario volumen de labor que el Comité ha podido completar y por los miles de páginas de documentos que había examinado, como por la importancia de las decisiones que ha tomado.

El mayor logro del Comité han sido los avances en los aspectos de protección marítima, que han allanado el camino para celebrar una conferencia exitosa en diciembre. Si bien hay que reconocer que aún queda mucho por hacer, confía en que el Comité haya sentado las bases para obtener los resultados positivos que la comunidad marítima se ha acostumbrado a obtener sistemáticamente y que el sector se merece, habida cuenta de su firme voluntad de no convertirse en un blanco fácil para el terrorismo internacional. Valoró especialmente los esfuerzos realizados por la División de Seguridad Marítima y la División de Conferencias.

Entre otros logros conseguidos en el periodo de sesiones, el Secretario General destacó especialmente los siguientes:

- los adelantos conseguidos en los esfuerzos del Comité por mejorar la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y de los graneleros;
- las actividades relativas a la implantación del Convenio de Formación revisado y a la inclusión de Partes adicionales en la denominada "Lista blanca";

- la aprobación de enmiendas al Convenio SOLAS, el Protocolo de 1988 relativo al mismo y las Directrices sobre el programa mejorado de reconocimientos;
- las decisiones sobre los informes de los órganos auxiliares del Comité; y
- las deliberaciones del Comité sobre el examen de la estructura de los subcomités.

#### **EXPRESIONES DE AGRADECIMIENTO**

23.20 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados, observadores y personal de la Secretaría, que han dejado recientemente de desempeñar sus tareas, se han jubilado o se han trasladado a otros puestos, o están a punto de hacerlo, por su valiosa contribución a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación o, según sea el caso, mucho éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. C. Canales (Chile – Vicepresidente del Subcomité DE) (por su vuelta a su país de origen);
- Sr. J.U. Boegh (Dinamarca - persona competente y presidente del panel) (por su jubilación);
- Sr. H. Hormann (Alemania, antiguo Presidente del Subcomité SLF) (por su jubilación);
- Sr. D. Steinicke (Alemania) (por su jubilación);
- Sr. R.L. Markle (Estados Unidos – antiguo Presidente del Subcomité LSA) (por su jubilación);
- Sr. T.M. Hopkins (ISO) (por su jubilación);
- Sr. R.M. Bradley (Secretario Permanente de la IACS) (por su jubilación);
- Sr. M. Pouliot (IMPA) (por su jubilación como Presidente de la IMPA);
- Sr. A.M. Woodroffe (ILF) (por su jubilación); y
- Sra. T. Agonafir (Secretaría) (por su jubilación).

\*\*\*

(Los anexos se publicarán en una adición al presente documento)



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
75º periodo de sesiones  
Punto 24 del orden del día

MSC 75/24/Add.1  
31 mayo 2002  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
CORRESPONDIENTE A SU 75º PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan al presente documento los anexos 1 a 31 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 75º periodo de sesiones (MSC 75/24).

**LISTA DE ANEXOS**

- ANEXO 1            ORDEN DEL DÍA DEL 75º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
- ANEXO 2            RESOLUCIÓN MSC.123(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 3            RESOLUCIÓN MSC.124(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 4            RESOLUCIÓN MSC.125(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)
- ANEXO 5            PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XII DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 6            DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CONEXAS
- ANEXO 7            MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 8            RESOLUCIÓN MSC.126(75) - SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES
- ANEXO 9            RESOLUCIÓN MSC.127(75) - MODIFICACIONES DE LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTES
- ANEXO 10           PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN
- ANEXO 11           RESOLUCIÓN MSC.128(75) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DE ALARMA PARA LAS GUARDIAS DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE
- ANEXO 12           RESOLUCIÓN MSC.122(75) - ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (IMDG)
- ANEXO 13           PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-2/3 Y 19 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 14           PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO CNI
- ANEXO 15           PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

- ANEXO 16 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/18 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 17 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA
- ANEXO 18 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - DIRECTRICES MEJORADAS APLICABLES A LOS EXTINTORES PORTÁTILES DE INCENDIOS PARA USOS MARINOS
- ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - USO APROPIADO DE LOS CANALES DE ONDAS MÉTRICAS EN EL MAR
- ANEXO 20 POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-03 RELATIVOS A CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS
- ANEXO 21 DECLARACIÓN DE LA OMI SOBRE SU PARTICIPACIÓN EN FUTURAS CONFERENCIAS MUNDIALES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MSC.129(75) - RADIOCOMUNICACIONES SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA Y RADIOCOMUNICACIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD
- ANEXO 23 RESOLUCIÓN MSC.130(75) - NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES TERRENAS DE BUQUE DE INMARSAT APTAS PARA COMUNICACIONES BIDIRECCIONALES
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MSC.131(75) - SERVICIO DE ESCUCHA CONTINUA EN EL CANAL 16 DE ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS MIENTRAS ESTÉN EN EL MAR E INSTALACIÓN DE MEDIOS PARA LA LSD POR ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES NO REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 25 RESOLUCIÓN MSC.132(75) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS MEDIOS DE REMOLQUE DE EMERGENCIA DE LOS BUQUES TANQUE (RESOLUCIÓN MSC.35(63))
- ANEXO 26 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/31 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 27 PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA III/26 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 28 PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC - PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LOS INCUMPLIMIENTOS GRAVES QUE SE OBSERVEN CON RESPECTO A LO PRESCRITO EN EL CÓDIGO IGS
- ANEXO 29 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 30	ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS
ANEXO 31	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA

\*\*\*

## ANEXO 1

## ORDEN DEL DÍA DEL 75º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

**Punto 1 del orden del día - Aprobación del orden del día; informe sobre los poderes de las delegaciones**

MSC 75/1/Rev.1	Secretaría	Orden del día provisional revisado
MSC 75/1/1	Secretaría	Anotaciones al orden del día provisional

**Punto 2 del orden del día - Decisiones de otros órganos de la OMI**

MSC 75/2 y Add.1	Secretaría	Resultados del 86º periodo de sesiones del Consejo y del 21º periodo de sesiones extraordinario del Consejo
MSC 75/2/1 y Add.1	Secretaría	Resultados del 83º y 84º periodos de sesiones del Comité Jurídico
MSC 75/2/2	Secretaría	Resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea
MSC 75/2/2/Add.1	Secretaría	Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 75/2/2/Add.2	Noruega	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 75/2/3	Secretaría	Resultado del 29º periodo de sesiones del Comité de Facilitación
MSC 75/2/3/Add.1	Reino Unido	Aspectos de facilitación de otros certificados y formularios de la OMI- Armonización de certificados y documentos
MSC 75/2/3/Add.2	Secretaría	Resultado de la labor del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto durante el FAL 29
MSC 75/2/4	Secretaría	Resultado del 47º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino
MSC 75/2/5	Secretaría	Resultados del 50º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

**Punto 3 del orden del día - Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento**

MSC 75/3	Secretaría	Enmiendas al Convenio SOLAS 1974
MSC 75/3/1	Secretaría	Enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS

MSC 75/3/2	Secretaría	Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))
MSC 75/3/3	IACS	Enmiendas a las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))
MSC 75/INF.3 (en inglés)	Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Reino Unido, Suecia	<i>Amendments to SOLAS 1974, as amended – North Atlantic Ice Patrol</i>
MSC 75/WP.17 y Corrs. 1 y 2	Grupo de redacción	Informe del Grupo de redacción

#### **Punto 4 del orden del día - Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**

MSC 75/4	Secretaría	Resultados de la labor del NAV 47, SLF 44, STW 33 y FP 46 sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
MSC 75/4/Add.1	Secretaría	Resultados del COMSAR 6 y el DE 45 sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
MSC 75/4/1	Estados Unidos	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia
MSC 75/4/2	Noruega	Propuesta para emplear una hipótesis de trabajo del significado de la expresión "de gran tamaño"
MSC 75/4/3	Alemania	
MSC 75/4/4	Alemania	Propuesta de una estrategia de trabajo revisada
MSC 75/4/5	Reino Unido	El uso de señales acústicas direccionales para ayudar a la evacuación de los pasajeros
MSC 75/INF.14 (en inglés)	Países Bajos	<i>Systematic incident analysis – finding</i>
MSC 75/INF.17 (en inglés)	Reino Unido	<i>the causes of dangerous occurrences</i> <i>The use of directional sound as an aid to passenger evacuation</i>

MSC 75/INF.36 (en inglés)	RINA	<i>Results of a workshop on passenger ship safety</i>
MSC 75/WP.12	Grupo de trabajo	Informe del Grupo de trabajo

**Punto 5 del orden del día - Seguridad de los graneleros**

MSC 75/5	Secretaría	Resultados del CSM 74 y del SLF 44
MSC 75/5/Add.1	Secretaría	Resultados del COMSAR 6 y del DE 45
MSC 75/5/1	Reino Unido	Informe sobre la marcha del estudio de colaboración internacional sobre la EFS
MSC 75/5/2	Japón	Informe sobre el estudio de la Evaluación formal de la seguridad (EFS) de los graneleros
MSC 75/5/3	Reino Unido	Informe sobre la marcha de las pruebas con modelos de graneleros
MSC 75/5/4	CIOSL	Precauciones contra la inundación de los espacios de proa y mejora de los dispositivos de salvamento
MSC 75/5/5	Francia	Estudio internacional de la EFS sobre la seguridad de los graneleros Etapa 2 de la evaluación formal de la seguridad de los graneleros (análisis del riesgo)
MSC 75/INF.6 (en inglés)	Japón	<i>Step 2 of FSA on bulk carrier safety (risk analysis)</i>
MSC 75/INF.9 (en inglés)	INTERCARGO	<i>Bulk carrier casualty report</i>
MSC 75/INF.22 (en inglés)	Francia	<i>International collaborative FSA study Step 2 of FSA (risk analysis) WP 11 Develop risk contribution tree component</i>
MSC 75/INF.23 (en inglés)	IACS	<i>IACS takes action to improve the safety regime for bulk carriers</i>
MSC 75/WP.19	Grupo de trabajo	Informe del Grupo de trabajo

**Punto 6 del orden del día - Seguridad de la navegación (informe del 47º periodo de sesiones del Subcomité)**

MSC 75/6	Secretaría	Informe del 47º periodo de sesiones
NAV 47/13	Subcomité	Informe del 47º periodo de sesiones
MSC 75/6/1	Noruega e IACS	Propuesta para enmendar las disposiciones sobre "visibilidad desde el puente de navegación" que figuran en el capítulo V del SOLAS 1974
MSC 75/6/2	Alemania, Dinamarca, Países Bajos y Suecia	Presentación visual de información náutica, aspectos operacionales y sistemas integrados de puente (SIP)

MSC 75/6/3	Alemania	Presentación de información náutica, aspectos operacionales y sistemas integrados de puente (SIP)
MSC 75/6/4 MSC 75/6/5	Francia OHI y AISM	Presentación integrada de la información náutica en los equipos del puente
MSC 75/INF.2 (en inglés)	Suecia	<i>North Atlantic Right Whales</i>
MSC 75/INF.4 (en inglés)	Secretaría	<i>The Marine Electronic Highway Project</i>
MSC 75/INF.7 (en inglés)	AISM	<i>Recommendation on the performance and monitoring of a DGNSS service in the frequency band 283.5 – 325 kHz</i>
MSC 75/INF.8 (en inglés)	AISM	<i>IALA Guidelines on Universal Shipborne Automatic Identification System (AIS) – 1.0</i>

#### **Punto 7 del orden del día - Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores**

MSC 75/7 DSC 6/15 y Add.1 MSC 75/7/1	Secretaría Subcomité Alemania	Resultados del 6º periodo de sesiones Resultados del 6º periodo de sesiones Excepciones para el Código IMDG obligatorio
MSC 75/7/2	España	Manual de defectos estructurales graves en los contenedores (CSC)
MSC 75/7/3	IICL	Manual de defectos estructurales graves en los contenedores (CSC)
MSC 75/INF.5 (en inglés)	Secretaría	<i>Outcome of the 6<sup>th</sup> session of the Sub-Committee: Amendment 31-02 to the IMDG Code</i>

#### **Punto 8 del orden del día - Estabilidad, líneas de carga y seguridad de los buques pesqueros**

MSC 75/8 SLF 44/18 MSC 75/INF.18 (en inglés)	Secretaría Subcomité IACS	Informe del 44º periodo de sesiones Informe del 44º periodo de sesiones <i>Hatch cover scantlings requirements for bulk carriers (IACS UR S21)</i>
---	---------------------------------	--

#### **Punto 9 del orden del día - Formación y guardia**

MSC 75/9 STW 33/17	Secretaría Subcomité	Informe del 33º periodo de sesiones Informe del 33º periodo de sesiones
-----------------------	-------------------------	--

MSC 75/9/1	Secretaría	Avances en la labor de los paneles de personas competentes encargados de evaluar la información comunicada de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV y en la regla I/7 del Convenio de Formación enmendado
MSC 75/9/2	Secretaría	Lista de personas competentes mantenida por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/7 del Código de Formación
MSC 75/9/3 MSC 75/9/4	Dinamarca Brasil	Orientaciones sobre los arreglos entre las Partes para permitir el reconocimiento de títulos estipulados en la regla I/10 del Convenio de Formación
MSC 75/9/5	Bahamas	Referencia a las enmiendas al título del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978
MSC 75/INF.24 (en inglés y francés)	Francia	<i>Database for management of STCW certificates</i>
MSC 75/WP.2	Secretario General	Informe del Secretario General al Comité de Seguridad Marítima sobre la evaluación de la información comunicada de conformidad con el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación revisado
MSC 75/WP.3	Secretaría	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 comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio
MSC 75/WP.4	Secretaría	Lista de personas competentes que mantendrá el Secretario General según lo prescrito en la sección A-I/7 del Código de Formación
MSC 75/WP.13	Secretaría	Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre las referencias al "STCW 95" en los títulos, refrendos y pruebas documentales

### **Punto 10 del orden del día - Protección contra incendios**

MSC 75/10 FP 46/16 MSC 75/10/1	Secretaría Subcomité Reino Unido, Alemania y CILC	Informe del 46º periodo de sesiones Informe del 46º periodo de sesiones Análisis de la evacuación de los buques de pasaje y de las naves de gran velocidad
MSC 75/10/2	Suecia	Interpretación unificada del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS
MSC 75/10/3	IACS	Convenio SOLAS, reglas II-2/4.2.3.1 y II-2/4.2.2.4 (Enmiendas 2000) - Posición prescrita para la descarga de tuberías de ventilación de los tanques de aceite lubricante
MSC 75/WP.9	Presidente del Subcomité de Protección contra Incendios	Preámbulo de las Directrices provisionales para el análisis simplificado de la evacuación de los buques de pasaje

### **Punto 11 del orden del día - Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento**

MSC 75/11 COMSAR 6/22 MSC 75/11/1	Secretaría Subcomité Francia	Informe del 6º periodo de sesiones Informe del 6º periodo de sesiones Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 75/11/2	Alemania	Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de y la introducción del SMSSM
MSC 75/11/3	Francia, Alemania y Suecia	Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia SAR de 1979 y la introducción del SMSSM - Elaboración de directrices para el uso del botiquín médico de emergencia a bordo de determinados buques que no sean de transbordo rodado y satisfagan criterios comparativos
MSC 75/11/4	IMSO	Proyecto de enmienda del Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite
MSC 75/11/5	Alemania	Códigos suplementarios para identificar los casos de socorro en el sistema Inmarsat-E

MSC 75/11/6	Secretaría	Proyecto de circular COMSAR sobre orientaciones acerca de la utilización voluntaria de cuestionarios y formularios normalizados para la notificación de falsos alertas, a fin de recabar datos sobre los falsos alertas
MSC 75/WP.14	Grupo de redacción	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar

**Punto 12 del orden del día - Proyecto y equipo del buque**

MSC 75/12	Secretaría	Informe del 44º periodo de sesiones
MSC 75/12/Add.1	Secretaría	Cuestiones urgentes derivadas del 45º periodo de sesiones
DE 44/19	Subcomité	Informe del 44º periodo de sesiones
DE 45/27	Subcomité	Informe del 45º periodo de sesiones
MSC 75/12/1	Secretaría	Proyecto de resolución MSC sobre la adopción de enmiendas a las Directrices relativas a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque
MSC 75/12/2	Australia	Propuestas de enmiendas destinadas a actualizar el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código NSD) y el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994)
MSC 75/12/3	INTERTANKO	Cuestiones relacionadas con el proyecto de regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS revisado y disposiciones técnicas sobre los medios de acceso durante las inspecciones, relativas a la resolución A.744(18)
MSC 75/12/4	Secretaría	Reciclaje de buques - Resultados del CPMM 47
MSC 75/WP.16	Grupo oficioso	Proyecto de circular MSC sobre las Propuestas de enmiendas destinadas a actualizar el Código NSD y el Código NGV 1994

### **Punto 13 del orden del día - Implantación por el Estado de abanderamiento**

MSC 75/13	Secretaría	Cuestiones urgentes derivadas del 10º periodo de sesiones
FSI 10/17	Subcomité	Informe del 10º periodo de sesiones
MSC 75/13/1	Noruega	Enmiendas que se proponen al documento MSC/Circ.1013 con respecto a la resolución A.746(18) "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación"
MSC 75/13/2	Bahamas	Propuesta de nueva designación
MSC 75/WP.15	Grupo oficioso	Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS

### **Punto 14 del orden del día - Subprograma de asistencia técnica en seguridad marítima**

MSC 75/14	Secretaría	Novedades sobre las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad, realizadas con el apoyo de la División de Seguridad Marítima
MSC 75/14/1	Secretaría	Informe periódico sobre los cursos modelo

### **Punto 15 del orden del día - Influencia del factor humano**

MSC 75/15	Secretaría	Información sobre las actividades del Comité relacionadas con el factor humano
MSC 75/15/1	Dinamarca	Revisión de la situación de las actividades de la Organización relacionadas con el factor humano
MSC 75/15/2	Estados Unidos	Formación sobre la fatiga
MSC 75/INF.11 (en inglés)	INTERCARGO	<i>ISM Code</i>
MSC 75/INF.12 (en inglés)	Países Bajos	<i>Conclusions of the Mare Forum Conference "Corporate Governance in Shipping: the Human Factor"</i>
MSC 75/INF.13 (en inglés)	Países Bajos	<i>Brochure on the underlying causes of unsafe behaviour: "The Human Factor and a Safe Freight Transport: a Framework for Policy"</i>
MSC 75/WP.10	Grupo de trabajo	Informe del Grupo de trabajo

**Punto 16 del orden del día - Evaluación formal de la seguridad**

MSC 75/16 MSC 75/INF.19 (en inglés)	Secretaría IACS	Resultados del CSM 74 <i>FSA training</i>
MSC 75/INF.20 (en inglés)	Reino Unido	<i>Application of the Guidelines for formal safety assessment</i>

**Punto 17 del orden del día - Prevención y represión de los actos de terrorismo perpetrados contra los buques**

MSC 75/17	Secretaría	Decisiones del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea y del 1º periodo de sesiones extraordinario del Comité
MSC 75/17/Add.1	Secretaría	Actividades de la OMI relacionadas con la seguridad y la prevención y represión de los actos de terrorismo perpetrados contra los buques
MSC 75/17/1	Secretaría	Informe del Grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima
MSC 75/17/2	Secretaría	Decisiones del 6º periodo de sesiones del Subcomité COMSAR
MSC 75/17/2/Add.1	Secretaría	Resultados del 45º periodo de sesiones del Subcomité DE
MSC 75/17/2/Add.2	Secretaría	Resultado del 10º periodo de sesiones del Subcomité FSI
MSC 75/17/2/Add.3	Secretaría	Resultados del 84º periodo de sesiones del Comité Jurídico
MSC 75/17/3	Federación de Rusia	Proyecto de enmienda de la regla V/19 del Convenio SOLAS
MSC 75/17/4	ICS	Implicaciones de la decisión de adelantar la fecha de introducción obligatoria del equipo del SIA
MSC 75/17/5	IADC	Aplicación de medidas de protección a las unidades móviles de perforación mar adentro
MSC 75/17/6	ICC	Protección marítima
MSC 75/17/7	AIMS	Medios para el alerta de los buques: utilización del Sistema de identificación automática (SIA)
MSC 75/17/8	OMA	Plan de acción de la OMA e informe de la reunión sobre colaboración entre la OMA y las empresas

MSC 75/17/9	IHMA	Examen de las propuestas y de la información remitida sobre cuestiones relativas a la protección marítima
MSC 75/17/10	OCDE	Resultados del Grupo especial de trabajo sobre protección marítima del Comité de Transporte Marítimo de la OCDE
MSC 75/17/11	OIT	Examen de las propuestas y de la información sobre cuestiones relativas a la protección marítima e información sobre la labor actual de la OIT al respecto
MSC 75/17/12	Bélgica, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Portugal, España y Suecia	Examen de las propuestas sobre cuestiones relativas a la protección del tráfico marítimo
MSC 75/17/13	Nigeria	Necesidad de deliberar y formular propuestas respecto de las instalaciones mar adentro
MSC 75/17/14	Nigeria	Examen de la propuesta relativa al Programa de cooperación técnica
MSC 75/17/15	Alemania	Normas mejoradas sobre la identificación de la gente de mar
MSC 75/17/16	Australia y Nueva Zelandia	Examen de propuestas y de la información remitida sobre cuestiones relativas a la protección marítima - Identidad de la gente de mar
MSC 75/17/17	Singapur	Formación del oficial de protección del buque (OPB) y de los tripulantes
MSC 75/17/18	Singapur	Examen de propuestas e información sobre cuestiones relativas a la protección marítima - Objetivos a largo plazo
MSC 75/17/19	Brasil	Propuesta de un sistema para la identificación a nivel mundial y el seguimiento de los buques
MSC 75/17/20	Japón	Observaciones y propuesta sobre las nuevas prescripciones de protección aplicables a los buques en virtud del Convenio SOLAS
MSC 75/17/21	CIRM	Sistemas discretos de vigilancia y alarma
MSC 75/17/22	OGP	Propuesta de incluir las instalaciones en tierra en el proyecto de enmiendas del capítulo IX del Convenio SOLAS

MSC 75/17/23	CILC	Inscripción del número IMO en el casco de los buques
MSC 75/17/24 MSC 75/17/25	Francia Islas Marshall, Nueva Zelandia, Suecia Reino Unido, Estados Unidos, BIMCO e INTERTANKO	Registro sinóptico continuo - Medidas para fomentar la seguridad y protección marítimas
MSC 75/17/26	Islas Marshall	Transparencia de la propiedad y el control de los buques
MSC 75/17/27 y Corr.1	Chipre y Malta	Medidas para mejorar la seguridad y la protección marítimas - Mercado del número de identificación del buque
MSC 75/17/28	Estados Unidos	Sistema de identificación automática
MSC 75/17/29	Estados Unidos	Obligaciones de los Gobiernos
MSC 75/17/30	Estados Unidos	Protección de los buques
MSC 75/17/31	Estados Unidos	Protección de la instalación portuaria
MSC 75/17/32	Estados Unidos	Protección de los contenedores
MSC 75/17/33	Estados Unidos	Seguridad de los contenedores: Iniciativa sobre Seguridad de Contenedores del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos
MSC 75/17/34	Estados Unidos	Identificación de la gente de mar
MSC 75/17/35	Estados Unidos	Evaluaciones de la vulnerabilidad de las instalaciones portuarias
MSC 75/17/36	Estados Unidos	Medios para enviar un mensaje de alerta
MSC 75/17/37	BIMCO y CILC	Identificación del buque (buques "fantasma")
MSC 75/17/38	ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA, OCIMF e INTERTANKO	Documentos de identidad
MSC 75/17/39	ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA, OCIMF y WNTI	Orientaciones para la elaboración de Planes de protección de los buques
MSC 75/17/40	ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA y OCIMF	Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques
MSC 75/17/41	ICS, BIMCO, SIGTTO, IPTA y OCIMF	Grados de amenaza y evaluación de la amenaza
MSC 75/17/42	IAPH e ICS	Protección de los puertos y protección marítima - Orientaciones para la elaboración de los planes de protección del buque y del puerto

MSC 75/17/43	Turquía	Examen de la Circular MSC/Circ.443 (Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques) relativa a las prescripciones sobre las tareas y la formación del oficial de protección del buque
MSC 75/17/44	Chipre	Medidas para mejorar la protección marítima - Información sobre la propiedad y el control de un buque
MSC 75/17/45	Chipre y Malta	Medidas para incrementar la protección marítima - Riesgos derivados de las manifestaciones y las acciones de protesta llevadas a cabo contra buques, instalaciones mar adentro e instalaciones portuarias
MSC 75/INF.10 (en inglés)	Secretaría	<i>Report on the ICAO High-Level, Ministerial Conference on Aviation Security (Montreal, 19 and 20 February 2002)</i>
MSC 75/INF.25 (en inglés)	Islas Marshall	<i>Initiatives taken to enhance maritime security concerning issuance of seafarer documents</i>
MSC 75/INF.26 (en inglés)	IAPH	<i>Port and maritime security – IAPH policy and guidance paper</i>
MSC 75/INF.27 (en inglés)	Liberia	<i>Proposed security manual for ships and mobile offshore drilling units</i>
MSC 75/INF.28 (en inglés)	Singapur	<i>International Maritime and Port Security Conference</i>
MSC 75/INF.29 (en inglés)	BIMCO	<i>Co-operation between the shipping industry and government agencies</i>
MSC 75/INF.30 (en inglés)	IUMI	
MSC 75/INF.31 (en inglés)	CIRM	<i>Availability of ship data reporting systems and long-range tracking services</i>
MSC 75/INF.32 (en inglés)	CIRM	<i>Security EPIRBs</i>
MSC 75/INF.33 (en inglés)	Canadá	<i>Reporting requirements for ships entering Canadian waters</i>
MSC 75/INF.34 (en inglés)	Canadá	<i>Canada – United States Smart Border Declaration</i>
MSC 75/INF.35 (en inglés)	Canadá	<i>Authorized representative</i>
MSC 75/WP.6	Secretaría	Documento recapitulativo

MSC 75/WP.7	Presidente	Anteproyectos de enmienda a los capítulos V y XI del SOLAS y al proyecto de código internacional de protección marítima
MSC 75/WP.7/Add.1	Presidente	Proyectos de resoluciones de la Conferencia
MSC 75/WP.8 MSC 75/WP.18 y Add.1	Presidente Grupo de trabajo	Aspectos fundamentales Informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima

**Punto 18 del orden del día - Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques**

MSC 75/18	Secretaría	Informes anuales, trimestrales y mensuales
MSC 75/18/Add.1 MSC 75/18/1	Secretaría Secretaría	Informes de los Estados ribereños Misión de estudio y evaluación en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (Guayaquil (Ecuador), 25 y 26 de septiembre de 2001)
MSC 75/18/2	Secretaría	Resultados de la segunda reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar de las Naciones Unidas (UNICPOLOS), (sede de las Naciones Unidas, 7 a 11 de mayo de 2001)
MSC 75/18/3	Secretaría	Resultados del 56° periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas
MSC 75/18/4	Brasil	Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques

**Punto 19 del orden del día - Relaciones con otras organizaciones**

MSC 75/19	Secretaría	Solicitudes para la obtención del carácter consultivo - Resultados del 86° periodo de sesiones del Consejo
MSC 75/19/Add.1	Secretaría	Solicitudes para la obtención del carácter consultivo - Resultados del 21° periodo de sesiones extraordinario del Consejo
MSC 75/19/1	Secretaría	Resolución del Parlamento Europeo

MSC 75/19/2	IACS	Interpretaciones unificadas de la IACS
y Corr.1 (en inglés) MSC 75/INF.37	RINA	<i>Introductory statement</i>

**Punto 20 del orden del día - Implantación de instrumentos y asuntos conexos**

MSC 75/20	Secretaría	Convenios y códigos/ recomendaciones
MSC 75/INF.15 (en inglés)	Secretaría	<i>Conventions and codes/ recommendations</i>

**Punto 21 del orden del día - Aplicación de las Directrices relativas a la labor del Comité**

MSC 75/21	Secretaría	Examen de la estructura de los subcomités - Resultados de la vigésima segunda Asamblea
MSC 75/21/1	Presidentes del MSC y MEPC	Examen de la estructura de los subcomités
MSC 75/21/2	Brasil	Reestructuración de los comités y subcomités
MSC 75/21/3	Secretaría	Examen de la estructura de los subcomités - Resultados de la labor del CPMM 47

**Punto 22 del orden del día - Programa de trabajo**

MSC 75/22	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités BLG, DSC, FP, NAV, SLF y STW y órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones
MSC 75/22/Add.1	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités COMSAR y DE y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones
MSC 75/22/Add.2	Secretaría	Programa de trabajo del Subcomité FSI y orden del día provisional para su 11º periodo de sesiones
MSC 75/22/1	Secretaría	Resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea
MSC 75/22/2	Australia	Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro
MSC 75/22/3	Reino Unido	Reducción del riesgo de incendios mediante la detección de las neblinas de aceite

MSC 75/22/4	Reino Unido	Subcomité de Seguridad de la Navegación - Prescripciones para la presentación y utilización de información del SIA en las pantallas de navegación de a bordo
MSC 75/22/5	Noruega	Visibilidad desde el puente de navegación
MSC 75/22/6	Noruega	Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos bidireccionales para embarcaciones de supervivencia
MSC 75/22/7	Federación de Rusia	Revisión del modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje y del modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares
MSC 75/22/8	de carga Reino Unido	Ensayos de producción de humo y toxicidad para revestimientos de suelos
MSC 75/22/9	Noruega y Suecia	Capítulo VI del Convenio SOLAS - Transporte de cargas - Manual de sujeción de la carga e información sobre la carga
MSC 75/WP.1	Presidente	Evaluación preliminar de las propuestas para incluir nuevos puntos del programa de trabajo
MSC 75/WP.5	Secretaría	Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes a los periodos de sesiones 76º y 77º del Comité
MSC 75/WP.20	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones

### **Punto 23 del orden del día - Otros asuntos**

MSC 75/23	Secretaría	Inspecciones múltiples
MSC 75/23/1	Secretaría	Manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar
MSC 75/23/2	Secretaría	Colaboración entre la OMI y la IACS en relación con el plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC)
MSC 75/23/3	Secretaría	Sistema de información Equasis
MSC 75/23/4	Secretaría	Resultado de la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques

MSC 75/23/5	Alemania	Microclima en una embarcación de supervivencia totalmente cerrada
MSC 75/23/6	Secretaría	Revisión del Reglamento Sanitario Internacional
MSC 75/23/7	Sudáfrica	Informe acerca del 14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14)
MSC 75/23/8	Australia	Informe de la Comisión Naviera Internacional acerca del <i>Inquiry into Ship Safety</i> (Investigación sobre la seguridad de los buques)
MSC 75/23/9	AISM	Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM)
MSC 75/23/10	Reino Unido	Investigaciones para determinar las tácticas normales de extinción de incendios a bordo de los buques
MSC 75/23/11	Reino Unido y Francia	Número de identidad único para las compañías navieras y de gestión naviera
MSC 75/INF.16 (en inglés)	Malta y Reino Unido	<i>Development of a pro-active maritime safety culture thematic network for safety assessment for waterborne transport</i>
MSC 75/INF.21 (en inglés y español)	España	<i>Maritime configuration of ports: Access channels and protected water areas</i>

**Punto 24 del orden del día - Examen del informe del Comité correspondiente a su 75º periodo de sesiones**

MSC 75/WP.11 y Adds.1, 2, 3 y 4	Secretaría	Proyecto de informe
MSC 75/24 y Add.1	Secretaría	Informe
***		
MSC 75/INF.1 (en inglés)	Secretaría	<i>List of participants</i>
***		

**ANEXO 2****RESOLUCIÓN MSC.123(75)**  
(aprobada el 24 de mayo de 2002)**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA  
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al Anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO, en su ° periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2003 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2004, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo especificado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

## ANEXO

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

#### CAPÍTULO IV

#### RADIOCOMUNICACIONES

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

- 1 Se suprimen los párrafos 3, 4, 5, 6 y 7.
- 2 El párrafo 8 existente se vuelve a numerar como párrafo 3.

##### **Regla 3 – Exenciones**

- 3 El término "o" al final del párrafo 2.2 se sustituye por un punto (.).
- 4 Se suprime el párrafo 2.3.

##### **Regla 4 – Prescripciones funcionales**

- 5 En el párrafo 1.6, la referencia a "las reglas V/12 g) y V/12 h)" se sustituye por la de "la regla V/19.2.3.2".

##### **Regla 7 – Equipo radioeléctrico – Generalidades**

- 6 Se suprimen los párrafos 2, 3 y 4.
- 7 El párrafo 5 existente se vuelve a numerar como párrafo 2.

##### **Regla 12 – Servicios de escucha**

- 8 Se suprime el párrafo 4.

##### **Regla 14 – Normas de funcionamiento**

- 9 En el párrafo 1, se suprimen en la segunda frase las palabras "A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 siguiente,".
- 10 Se suprime el párrafo 2.

## CAPÍTULO V

### SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

#### **Regla 21 - Código internacional de señales**

11 El título de la regla se sustituye por el siguiente:

"Código internacional de señales y Manual IAMSAR".

12 El párrafo actual se renombra como párrafo 1.

13 Se añade el nuevo párrafo 2 siguiente:

"2 Todos los buques llevarán un ejemplar actualizado del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR)."

## CAPÍTULO VI

### TRANSPORTE DE CARGAS

#### **Regla 2 - Información sobre la carga**

14 En el párrafo 2.3 existente, los términos "la regla VII/2" se sustituyen por los términos "el Código IMDG, según se define en la regla VII/1.1".

#### **Regla 5 - Estiba y sujeción**

15 En el párrafo 1 existente, los términos "la carga y las unidades de carga" se sustituyen por los términos "la carga, las unidades de carga\* y las unidades de transporte\*\*".

16 En el párrafo 2 existente, la expresión "carga transportada en unidades de carga" se sustituye por "carga, unidades de carga y unidades de transporte".

17 En el párrafo 4 existente, se sustituye la expresión "unidades de carga" por "unidades de carga y unidades de transporte" (dos veces).

18 En el párrafo 5 existente, la expresión "contenedores" se sustituye por "contenedores de carga" y, en la última línea, después de "(CSC)", se añade "enmendado".

---

\* Véase el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, adoptado por la Organización mediante la resolución A.714(17), enmendada.

\*\* Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122 (75).

19 Se sustituye el párrafo 6 por el siguiente:

"Todas las cargas que no sean cargas sólidas o líquidas a granel, las unidades de carga y las unidades de transporte, se cargarán, estibarán y sujetarán durante el viaje con arreglo al Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques de carga rodada, según éstos se definen en la regla II-2/3.41, la sujeción de tales cargas, unidades de carga y unidades de transporte, de conformidad con el Manual de sujeción de la carga, se efectuará antes de que el buque salga del muelle. El Manual de sujeción de la carga se elaborará de acuerdo con normas de un nivel equivalente, como mínimo, a las de las directrices pertinentes elaboradas por la Organización.\*"

### **Regla 6 - Aceptabilidad para el embarque**

20 En el párrafo 3 existente, se sustituye "la regla VII/2" por "el Código IMDG, según se define en la regla VII/1.1".

## **CAPÍTULO VII**

### **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

21 La parte A existente se sustituye por las siguientes nuevas partes A y A-1:

#### **"PARTE A**

#### **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN BULTOS**

##### **Regla 1**

##### **Definiciones**

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente capítulo regirán las siguientes definiciones:

1 "*Código IMDG*": el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG) adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.122 (75), según se enmienda, a condición de que tales enmiendas sean adoptadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con la salvedad del capítulo I.

2 "*Mercancías peligrosas*": las sustancias, materias y artículos contemplados en el Código IMDG.

3 "*En bultos*": las formas de contención especificadas en el Código IMDG.

---

\* Véanse las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745).

## **Regla 2**

### **Ámbito de aplicación\***

- 1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente parte es aplicable al transporte de las mercancías peligrosas en bultos en todos los buques regidos por las presentes reglas y en los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500.
- 2 Las disposiciones de la presente parte no son aplicables a las provisiones ni al equipo de a bordo.
- 3 El transporte de mercancías peligrosas en bultos está prohibido a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones de la presente parte.
- 4 Como complemento de las disposiciones de la presente parte, cada Gobierno Contratante publicará o hará publicar instrucciones detalladas sobre medidas de emergencia y primeros auxilios para los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas en bultos teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la Organización.\*\*

## **Regla 3**

### **Prescripciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas**

El transporte de mercancías peligrosas en bultos se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

## **Regla 4**

### **Documentos**

- 1 En todos los documentos relativos al transporte marítimo de mercancías peligrosas en bultos éstas serán designadas por su nombre de expedición correcto (no se admitirán sólo nombres comerciales) y estarán debidamente descritas de acuerdo con la clasificación establecida en el Código IMDG.

---

\* Véase:

- .1 la parte D, en la que figuran prescripciones especiales aplicables al transporte de carga de CNI; y
- .2 la regla II-2/19, en la que figuran prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas.

\*\* Véase:

- .1 Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (MSC/Circ.1025); y
- .2 la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (guía GPA) (MSC/Circ.857),

publicados por la Organización.

2 Entre los documentos de expedición preparados por el expedidor figurará, ya incluida en ellos, ya acompañándolos, una certificación o declaración firmada que haga constar que la remesa que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/envasada, marcada, etiquetada o rotulada, según proceda, y se haya en condiciones de ser transportada.

3 Las personas responsables de la arrumazón o la carga de mercancías peligrosas en unidades de transporte\*, contenedores o vehículos de carretera facilitarán un certificado firmado de arrumazón del contenedor o del vehículo que haga constar que el cargamento de la unidad ha sido adecuadamente arrumado y sujeto y que se han cumplido todas las prescripciones aplicables de transporte. Tal certificado podrá combinarse con los documentos mencionados en el párrafo 2.

4 Cuando haya motivo fundado para sospechar que una unidad de transporte en que vayan arrumadas mercancías peligrosas no se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 2 ó 3, o cuando no se disponga de un certificado de arrumazón del contenedor o del vehículo, no se aceptará dicha unidad para el transporte.

5 Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en el Código IMDG, indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la partida, se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designadas por la autoridad del Estado rector del puerto.

## **Regla 5**

### **Manual de sujeción de la carga**

La carga, las unidades de carga\*\* y las unidades de transporte, incluidos los recipientes, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización.\*\*\*

---

\* Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122 (75).

\*\* Según se definen en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, adoptado por la Organización mediante la resolución A.715(17), enmendada.

\*\*\* Véanse las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745).

## **Regla 6**

### **Notificación de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas**

1 Cuando se produzca un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos, el capitán, o la persona que esté al mando del buque, notificará los pormenores de tal suceso, sin demora y con los mayores detalles posibles, al Estado ribereño más próximo. La notificación estará basada en las directrices y los principios generales elaborados por la Organización.\*

2 En caso de que el buque a que se hace referencia en el párrafo 1 sea abandonado, o en caso de que un informe procedente de ese buque esté incompleto o no pueda recibirse, la compañía, tal como se define en la regla IX/1.2, asumirá, en la mayor medida posible, las obligaciones que, con arreglo a lo dispuesto en la presente regla, recaen en el capitán.

## **PARTE A-1**

### **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS SÓLIDAS A GRANEL**

## **Regla 7**

### **Definiciones**

*"Mercancías peligrosas sólidas a granel"*: cualquier materia no líquida ni gaseosa constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea, contemplada en el Código IMDG y que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ninguna forma intermedia de contención, incluidas las materias transportadas en gabarras en un buque portagabarras.

## **Regla 7-1**

### **Ámbito de aplicación\*\***

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente parte es aplicable al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel en todos los buques regidos por las presentes reglas y en los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500.

2 El transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel está prohibido a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones de la presente parte.

---

\* Véanse los Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar, adoptados por la Organización mediante la resolución A.851(20).

\*\* Véase la regla II-2/19, en la que figuran prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas.

3 Como complemento de las disposiciones de la presente parte, cada Gobierno Contratante publicará o hará publicar instrucciones detalladas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas sólidas a granel\*, que incluirán instrucciones sobre medidas de emergencia y primeros auxilios para los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas sólidas a granel, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.\*\*

### **Regla 7-2**

#### **Documentos**

1 En todos los documentos relativos al transporte marítimo de mercancías peligrosas sólidas a granel, éstas serán designadas por el nombre de expedición de la carga a granel (no se admitirán sólo nombres comerciales).

2 Todo buque que transporte mercancías peligrosas sólidas a granel llevará una lista o un manifiesto especial que indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la partida se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designadas por la autoridad del Estado rector del puerto.

### **Regla 7-3**

#### **Prescripciones de estiba y segregación**

1 Las mercancías peligrosas sólidas a granel se embarcarán y estibarán de forma segura y apropiada, teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías incompatibles deberán segregarse unas de otras.

2 No se transportarán mercancías peligrosas sólidas a granel que puedan experimentar calentamiento o combustión espontáneos, a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para reducir al mínimo la posibilidad de que se produzcan incendios.

3 Las mercancías peligrosas sólidas a granel que desprendan vapores peligrosos se estibarán en un espacio de carga bien ventilado.

---

\* Véase el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel), adoptado por la Organización mediante la resolución A.434(XI), en su forma enmendada.

\*\* Véase la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (guía GPA) (MSC/Circ.857).

## **Regla 7-4**

### **Notificación de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas**

1 Cuando se produzca un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas sólidas a granel, el capitán, o la persona que esté al mando del buque, notificará los pormenores de tal suceso, sin demora y con los mayores detalles posibles, al Estado ribereño más próximo. La notificación se redactará basándose en los principios generales y las directrices elaborados por la Organización.\*

2 En caso de que el buque a que se hace referencia en el párrafo 1 sea abandonado, o en caso de que un informe procedente de ese buque esté incompleto o no pueda recibirse, la compañía, tal como se define en la regla IX/1.2, asumirá, en la mayor medida posible, las obligaciones que, con arreglo a lo dispuesto en la presente regla, recaen en el capitán."

## **PARTE D**

### **PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES**

#### **Regla 14 - Definiciones**

22 Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente texto:

"*Carga de CNI*: combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos, transportados como carga con arreglo a la Clase 7 del Código IMDG."

23 Se suprime el párrafo 6 existente.

---

\* Véanse los Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar, adoptados por la Organización mediante la resolución A.851(20).

**APÉNDICE**  
**CERTIFICADOS**

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)**

24 Se suprimen en la Sección 3 los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página conexas.

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de pasaje (Modelo R)**

25 Se suprimen en la Sección 2 los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página conexas.

26 Se suprime la sección 4.

\*\*\*

**ANEXO 3****PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.124 (75)  
(aprobada el 24 de mayo de 2002)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO  
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD  
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante denominado "el Convenio" y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS", referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 75º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2003, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2004, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL  
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

**MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO  
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

**Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de pasaje (Modelo P)**

1 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

**Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga (Modelo R)**

2 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 2, así como las correspondientes notas a pie de página.

3 Se suprime la sección 4.

**Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de carga (Modelo C)**

4 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

\*\*\*

**ANEXO 4****RESOLUCIÓN MSC.125 (75)**  
(aprobada el 24 de mayo de 2002)**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA  
MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS  
DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.744(18), mediante la cual la Asamblea adoptó las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) y la regla XI/2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), en relación con el procedimiento de enmienda de las directrices antedichas,

TOMANDO NOTA de que la Asamblea, al adoptar la resolución A.744(18), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantuviesen las Directrices sometidas a examen y las actualizaran según fuera necesario, teniendo en cuenta la experiencia adquirida al aplicarlas,

HABIENDO EXAMINADO, en su 75º periodo de sesiones, las enmiendas a las Directrices propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2003, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2004, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo especificado en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO  
DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS  
DE GRANELEROS Y PETROLEROS  
(RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)**

**ANEXO A**

**DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES  
DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS**

- 1 Se modifica el "Índice" según se indica a continuación:
  - .1 el texto actual del punto 1.3 se sustituye por el siguiente:

"1.3 Reparaciones";
  - .2 se añade el nuevo punto siguiente después del punto 3.5 existente:

"3.6 Prescripciones adicionales relativas al reconocimiento anual de la bodega de carga más cercana a proa de los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio SOLAS";
  - .3 el texto actual de los puntos 4 a 4.4 se sustituye por el siguiente:

"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO  
4.1 Generalidades  
4.2 Graneleros de edad comprendida entre 5 y 10 años  
4.3 Graneleros de edad comprendida entre 10 y 15 años  
4.4 Graneleros de edad superior a 15 años";
  - .4 se elimina el texto actual de los puntos 6 y 6.1, y los puntos 7, 8 y 9 se vuelven a numerar como puntos 6, 7 y 8;
  - .5 se añaden los nuevos apéndices 4 y 5 siguientes después del apéndice 3 del anexo 8:

"Apéndice 4 - Mineraleros - Mediciones de espesores y sección transversal típica que muestra los miembros longitudinales y transversales  
Apéndice 5 - Mineraleros - Mediciones de espesores y prescripciones aplicables a los reconocimientos minuciosos";
  - .6 se añaden los nuevos anexos 11 y 12 siguientes después del anexo 10:

"Anexo 11 - Directrices para la medición del mamparo transversal estanco acanalado verticalmente, situado entre las bodegas N° 1 y N° 2  
Anexo 12 - Prescripciones adicionales relativas al reconocimiento anual de la bodega de carga más cercana a proa de los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio SOLAS."

- 2 Se añaden los nuevos párrafos 1.2.15 y 1.2.16 siguientes después del actual párrafo 1.2.14:

"1.2.15 *Reparación pronta y completa*: reparación permanente que se efectúa de modo satisfactorio a juicio del inspector al realizar el reconocimiento, siendo así innecesario imponer ninguna condición a la clasificación correspondiente.

1.2.16 *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada."

- 3 El texto actual de la sección 1.3 se sustituye por el siguiente:

### **"1.3 Reparaciones**

1.3.1 Todo daño consistente en un deterioro que sobrepase los límites admisibles (incluidos pandeo, fisuración, desprendimiento o fractura), o cuya extensión sobrepase los límites admisibles, y que afecte o, a juicio de la Administración, vaya a afectar a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque, se reparará de manera pronta y completa. Entre las zonas que se han de considerar figuran:

- .1 las cuadernas del forro del costado, las uniones de sus extremos o el forro exterior adyacente;
- .2 la estructura y las planchas de cubierta;
- .3 la estructura y las planchas del fondo;
- .4 los mamparos estancos o estancos a los hidrocarburos; y
- .5 las tapas o brazolas de escotillas.

En los casos en que se no se disponga de instalaciones de reparación adecuadas, la Administración podrá permitir al buque que se dirija directamente a una instalación de reparación. Ello puede exigir que haya que descargar la carga y/o efectuar reparaciones provisionales para realizar el viaje previsto.

1.3.2 Además, cuando en un reconocimiento se observe que existen una corrosión considerable o defectos estructurales que, a juicio de la Administración, impidan al buque seguir en servicio, se tomarán medidas para corregir tales defectos antes de que el buque continúe en servicio."

- 4 Se añade el texto siguiente al final del párrafo 2.6.1:

"El anexo 11 contiene directrices adicionales sobre las mediciones de espesores, aplicables al mamparo transversal estanco acanalado verticalmente, situado entre las bodegas N° 1 y N° 2, de los buques que han de cumplir lo dispuesto en la regla XII/6.2 del Convenio."

- 5 Se añade el nuevo párrafo 3.6 siguiente a continuación del actual párrafo 3.5.1:

**"3.6 Reconocimiento anual adicional de la bodega de carga más cercana a proa de los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio de conformidad con lo prescrito en el anexo 12**

Los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio son los que satisfacen todas las condiciones siguientes:

- .1 son graneleros de eslora igual o superior a 150 m y forro sencillo en el costado;
- .2 transportan cargas sólidas a granel de una densidad igual o superior a 1 780 kg/m<sup>3</sup>;
- .3 han sido construidos antes del 1 de julio de 1999; y
- .4 han sido construidos con un número insuficiente de mamparos transversales estancos que les permitan resistir la inundación de la bodega de carga más cercana a proa en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en una condición satisfactoria de equilibrio, según se especifica en la regla XII/4.3 del Convenio."

6 El texto actual de la sección 4 se sustituye por el siguiente:

#### **"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO**

##### **4.1 Generalidades**

4.1.1 Los elementos que sean complementarios de los comprendidos en las prescripciones relativas al reconocimiento anual podrán ser examinados en el segundo o tercer reconocimiento anual o entre ambos.

4.1.2 La amplitud del reconocimiento depende de la edad del buque según se especifica en 4.2, 4.3 y 4.4.

##### **4.2 Graneleros de edad comprendida entre 5 y 10 años**

###### **4.2.1 Tanques de lastre**

4.2.1.1 Por lo que respecta a los espacios utilizados para transportar agua salada de lastre, se efectuará un reconocimiento general de los tanques representativos que seleccione el inspector. Si la inspección no revela ningún defecto estructural visible, se podrá limitar la amplitud del examen a verificar que el revestimiento protector continúa siendo eficaz.

4.2.1.2 Cuando en los espacios utilizados para transportar agua salada de lastre el estado del revestimiento sea DEFICIENTE, haya corrosión o se observen otros defectos, o cuando no se haya aplicado un revestimiento protector desde la fecha de construcción, se extenderá el reconocimiento a otros espacios de lastre del mismo tipo.

4.2.1.3 Cuando en los espacios utilizados para transportar agua salada de lastre que no sean los tanques del doble fondo se observe que el estado del revestimiento es DEFICIENTE y no se renueve, o cuando se haya aplicado un revestimiento blando o cuando no se haya aplicado revestimiento protector desde la fecha de construcción, los tanques en cuestión se examinarán y se efectuarán mediciones de espesores, según se estime necesario, anualmente. Cuando en los tanques de lastre de agua salada del doble

fondo se observe un deterioro del revestimiento, o cuando se haya aplicado un revestimiento blando o cuando no se haya aplicado revestimiento, los tanques en cuestión se examinarán anualmente. Si el inspector lo considera necesario o si la corrosión es muy extensa, se llevarán a cabo mediciones de espesores.

4.2.1.4 Además de lo prescrito anteriormente, las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior serán objeto de un reconocimiento general y minucioso.

#### 4.2.2 Bodegas de carga

4.2.2.1 Se efectuará un reconocimiento general de todas las bodegas de carga, incluido un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente, del 25% de las cuadernas como mínimo, a fin de determinar el estado de:

- .1 las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales de la bodega de carga que se encuentre más hacia proa y otra bodega de carga seleccionada; y
- .2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.2.2.2 Cuando el inspector lo considere necesario como consecuencia de los reconocimientos general y minucioso descritos en 4.2.2.1, se ampliará el reconocimiento de modo que incluya un reconocimiento minucioso de todas las cuadernas del forro y de las planchas del forro adyacentes de dicha bodega de carga, así como un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente de las demás bodegas de carga.

#### 4.2.3 Amplitud de las mediciones de espesores

4.2.3.1 Las mediciones de espesores serán de amplitud suficiente para poder determinar tanto el grado general como local de la corrosión en las zonas sometidas al reconocimiento minucioso descrito en 4.2.2.1. En el reconocimiento intermedio mejorado, las mediciones de espesores abarcarán como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.2.3.2 Cuando se encuentre una corrosión importante la amplitud de las mediciones de espesores debería aumentarse de conformidad con lo dispuesto en el anexo 10.

4.2.3.3 Las mediciones de espesores podrán suprimirse siempre que el inspector juzgue que el reconocimiento minucioso es satisfactorio, que no existe deterioro estructural y que el revestimiento protector, de haber sido aplicado, continúa siendo eficaz.

4.2.3.4 Cuando se observe que el revestimiento protector de las bodegas de carga, al que se hace referencia en la nota explicativa siguiente, se encuentra en BUEN estado, la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión especial por parte de la Administración.

**Nota explicativa:**

Al realizarse una nueva construcción, se aplicará un revestimiento protector eficaz (revestimiento epoxídico o equivalente), de conformidad con las recomendaciones del fabricante, a todas las superficies internas y externas de las brazolas y tapas de escotilla y a todas las superficies internas de las bodegas de carga, excluidas las zonas planas del techo del doble fondo y las partes inclinadas de los tanques laterales de pantoque hasta unos 300 mm aproximadamente por debajo de las cuadernas y cartabones del forro del costado. Al seleccionar el revestimiento, el propietario tendrá tener en cuenta las condiciones de carga que se prevé puedan existir durante el servicio. Por lo que respecta a los graneleros existentes, al decidir los propietarios si hay que aplicar un revestimiento o una nueva capa del mismo a las bodegas de carga, se podrá tener en cuenta la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores. Antes de aplicar el revestimiento a las bodegas de carga de los buques existentes, se comprobarán los escantillones en presencia de un inspector.

**4.3 Graneleros de edad comprendida entre 10 y 15 años**

4.3.1 Tanques de lastre

4.3.1.1 En los graneleros se examinarán:

todos los tanques de lastre de agua salada. Si las inspecciones muestran que no existen defectos estructurales visibles, el examen podrá limitarse a verificar que el revestimiento protector continúa siendo eficaz.

4.3.1.2 En los mineraleros se examinarán:

- .1 todos los anillos de las bulárcamas en un tanque lateral de lastre;
- .2 un bao reforzado en cada uno de los tanques laterales de lastre restantes;
- .3 los dos mamparos transversales en uno de los tanques laterales de lastre;
- .4 un mamparo transversal en cada uno de los tanques laterales de lastre restantes.

4.3.1.3 Además, es aplicable lo prescrito en 4.2.1.2 a 4.2.1.4.

4.3.2 Bodegas de carga

4.3.2.1 Se efectuará un reconocimiento general de todas las bodegas de carga, incluido un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente, del 25% de las cuadernas como mínimo, a fin de determinar el estado de:

- .1 las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales de todas las bodegas de carga; y

- .2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.3.2.2 Cuando el inspector lo considere necesario como consecuencia de los reconocimientos general y minucioso descritos en 4.3.2.1, se ampliará el reconocimiento de modo que incluya un reconocimiento minucioso de todas las cuadernas del forro y de las planchas del forro adyacentes de todas las bodegas de carga.

#### 4.3.3 Amplitud de las mediciones de espesores

4.3.3.1 La amplitud de las mediciones de espesores será suficiente para poder determinar tanto el grado general como local de la corrosión en las zonas sometidas al reconocimiento minucioso descrito en 4.3.2.1. En el reconocimiento intermedio mejorado, las mediciones de espesores abarcarán como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.3.3.2 Además, es aplicable lo prescrito en 4.2.3.2 a 4.2.3.4.

#### 4.4 Graneleros de edad superior a 15 años

4.4.1 Las prescripciones relativas al reconocimiento intermedio mejorado tendrán la misma amplitud que las del reconocimiento periódico anterior prescrito en 2 y 5.1. Sin embargo, no es necesario someter los tanques y las bodegas de carga utilizados para el lastre a una prueba de presión, a menos que el inspector que supervise el reconocimiento lo estime necesario.

4.4.2 En aplicación de lo dispuesto en 4.4.1, el reconocimiento intermedio mejorado podrá iniciarse en la fecha del segundo reconocimiento anual y proseguirse durante el año siguiente con vistas a concluirlo en la fecha del tercer reconocimiento anual, en lugar de aplicar lo dispuesto en 2.1.1."

- 7 El texto actual del párrafo 5.2.2 se sustituye por el siguiente:

"5.2.2 La entrada en los tanques y espacios estará exenta de peligro, es decir, éstos estarán desgasificados, ventilados e iluminados."

- 8 Se elimina el texto del capítulo 6, y los capítulos 7, 8 y 9 siguientes se vuelven a numerar según corresponda.

- 9 Se añade el nuevo apartado .5 siguiente al final del párrafo 7.3.1 existente (numerado de nuevo como 6.3.1):

".5 el programa de reconocimiento prescrito en 5.1 hasta que se haya ultimado el reconocimiento periódico."

- 10 El texto existente de la sección 8.1 (numerada de nuevo como sección 7.1) se sustituye por el siguiente:

#### "7.1 Generalidades

7.1.1 Si las mediciones de espesores no las lleva a cabo la organización reconocida que actúe en nombre de la Administración, estarán supervisadas por un inspector de dicha organización reconocida. El inspector se hallará a bordo mientras sea necesario cuando se realicen las mediciones, a fin de verificar la operación.

7.1.2 La compañía que lleve a cabo las mediciones de espesores asistirá a la reunión sobre la planificación del reconocimiento que se celebre antes de que éste se inicie.

7.1.3 En todos los casos, la amplitud de las mediciones de espesores será suficiente para que los resultados de éstas sean representativos del auténtico estado general."

11 Se modifica el cuadro del anexo 2 según se indica a continuación:

.1 En la segunda columna "5<EDAD=10", el texto actual del punto 6 se sustituye por el siguiente:

"6 Las tracas de la obra muerta y de la obra viva de las secciones transversales consideradas en el punto 2 *supra*."

.2 En la tercera columna "10<EDAD=15", se añade al final el nuevo punto 8 siguiente:

"8 De conformidad con el anexo 12 en buques regidos por la regla XII/6.2 del Convenio."

12 En el anexo 7, se modifica el cuadro titulado "Extracto de las mediciones de espesores" según se indica a continuación:

.1 El texto que encabeza la primera columna se sustituye por el siguiente:

"Posición de tanques/zonas con corrosión importante o de zonas con corrosión crateriforme profunda."

.2 Se añade la nueva nota siguiente al final del cuadro:

"3 Se tomará nota de cualquier plancha del fondo en que el nivel de corrosión crateriforme sea igual o superior al 20%, el deterioro sea debido a una corrosión importante o la profundidad media de la corrosión crateriforme sea igual o superior a 1/3 del espesor de la plancha."

13 En el anexo 8, Generalidades, se añaden los nuevos apéndices siguientes en la lista de apéndices:

"Apéndice 4 - Mineraleros - Mediciones de espesores en mineraleros y sección transversal típica que muestra los miembros longitudinales y transversales

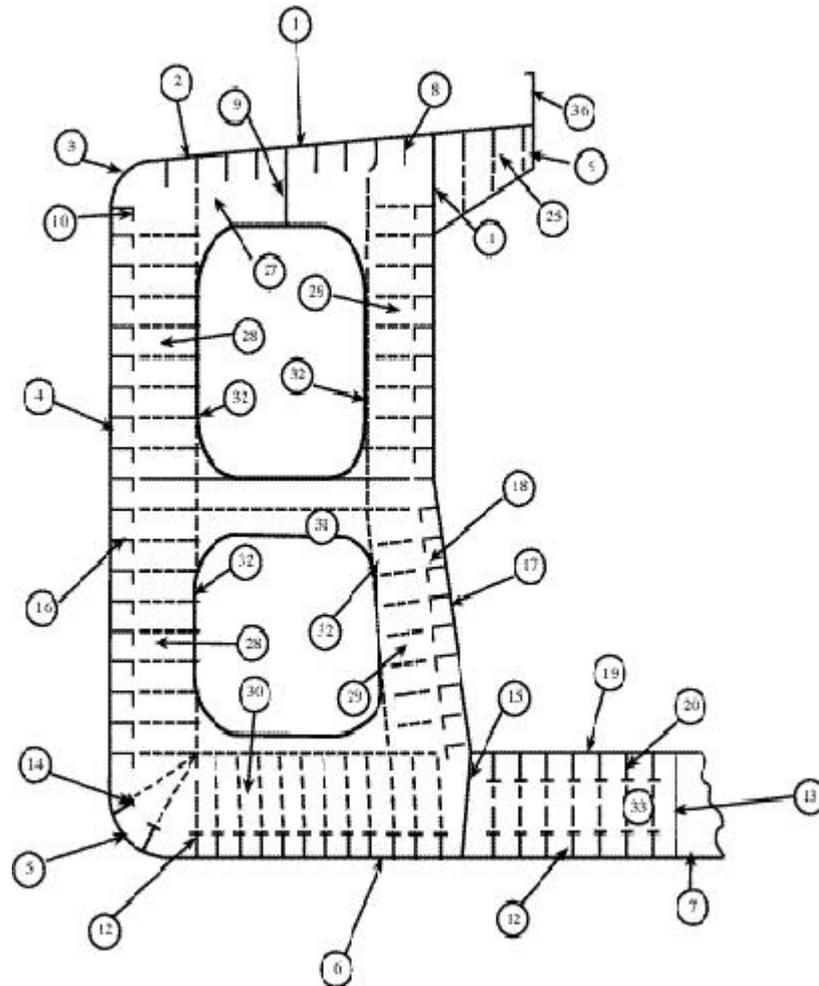
Apéndice 5 - Mineraleros - Mediciones de espesores y prescripciones aplicables al reconocimiento minucioso"

14 En el anexo 8, se añaden los nuevos apéndices 4 y 5 siguientes después del apéndice 3:

## "APÉNDICE 4

### MINERALEROS

Mediciones de espesores y sección transversal típica que muestra los miembros longitudinales y transversales



Informe en el TM2-BC (1) y (2)	
1	Planchas de la cubierta resistente
2	Planchas del trancañil
3	Traca de cinta
4	Planchas de costado del forro
5	Planchas de pantoque
6	Planchas del fondo
7	Planchas de la quilla

Informe en el TM6-BC	
36	Brazola de escotilla
37	Planchas de cubierta entre escotillas
38	Tapas de escotilla

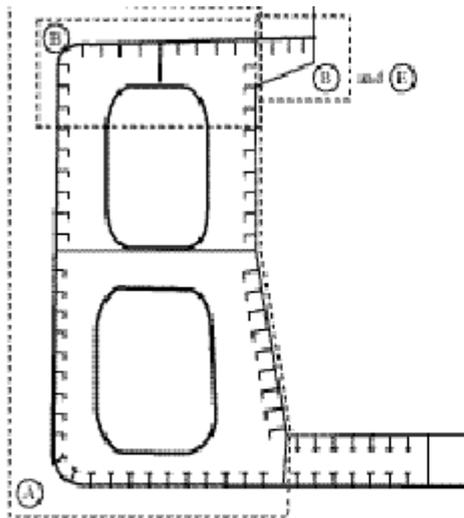
Informe en el TM3-BC	
8	Longitudinales de cubierta
9	Esloras
10	Longitudinales de la traca de cinta
11	Traca superior del mamparo longitudinal
12	Longitudinales del fondo
13	Vagras del fondo
14	Longitudinales de pantoque
15	Traca inferior del mamparo longitudinal
16	Longitudinales del forro de costado
17	Planchas del mamparo longitudinal
18	Longitudinales del mamparo longitudinal
19	Planchas del forro interior
20	Longitudinales del forro interior

Informe en el TM4-BC	
25	Bao reforzado de tanque central
26	Varenga de tanque central
27	Bao reforzado de tanque lateral
28	Bulárcama vertical de costado del forro
29	Bulárcama vertical del mamparo vertical
30	Varenga de tanque lateral
31	Contretes
32	Plancha plana de bulárcama transversal
33	Pisos del doble fondo

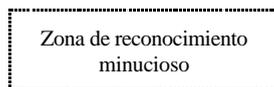
## APÉNDICE 5 MINERALEROS

### Mediciones de espesores y prescripciones aplicables al reconocimiento minucioso

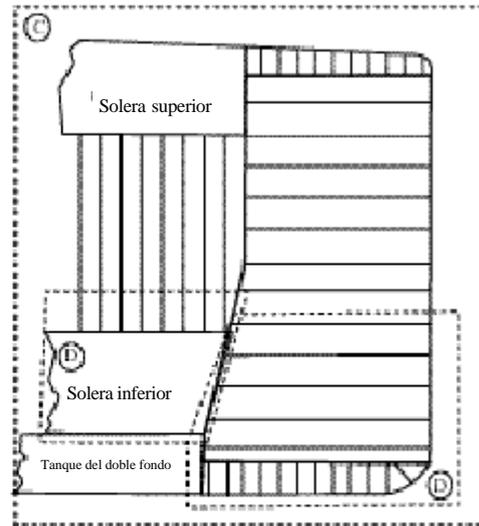
Reconocimiento minucioso de una sección transversal típica



Los espesores se consignarán en TM3-T del anexo B y TM4-T del anexo B, según proceda



Mamparo transversal típico



Los espesores se consignarán en TM5-T del anexo B

En el anexo 10 figuran recomendaciones relativas a la amplitud y configuración de las mediciones

15 En el anexo 10, en el cuadro titulado "Estructura de cubierta incluidas las tracas transversales, las escotillas principales de carga, las tapas de escotilla, las brazolas y los tanques laterales altos", el texto existente del punto a) de la columna titulada "Alcance de la medición", en el lugar correspondiente a "3. Tapas de escotilla" que figura en la columna de "Miembro estructural" se sustituye por el siguiente:

"a) Lado y extremos de la falda, en tres sitios."

16 Se añaden los nuevos anexos 11 y 12 siguientes después del anexo 10 existente:

### "ANEXO 11

#### **DIRECTRICES PARA LA MEDICIÓN DEL MAMPARO TRANSVERSAL ESTANCO ACANALADO VERTICALMENTE, SITUADO ENTRE LAS BODEGAS N° 1 Y N° 2**

1 Las mediciones son necesarias para determinar el estado general de la estructura y establecer la extensión de las posibles reparaciones y/o refuerzos que requiere dicho mamparo transversal estanco acanalado verticalmente a fin de verificar el cumplimiento de las normas relativas a la resistencia de los mamparos y el doble fondo de los graneleros, definidas en la regla XII/1.5 del Convenio.

2 Teniendo en cuenta el modelo de pandeo especificado en las normas relativas a la resistencia de los mamparos y del doble fondo de los graneleros, definidas en la regla XII/1.5 del Convenio, para evaluar la resistencia del mamparo, es fundamental determinar la disminución de espesor en los niveles críticos que se muestran en las figuras 1 y 2 del presente anexo.

3 La medición se efectuará en los niveles descritos a continuación. Para evaluar debidamente los escantillones de cada una de las acanaladuras verticales, se medirá el ala, el alma, la plancha inclinada y el cartabón de unión de cada una de ellas en los niveles indicados a continuación.

Nivel a) Buques sin solera inferior (véase la figura 1):

Lugares:

- en la mitad de la anchura de las alas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas;
- en la mitad de los cartabones de unión entre las alas de las acanaladuras, si los hubiere;
- en la mitad de las planchas inclinadas;
- en la mitad de la anchura de las almas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas.

Nivel b) Buques con solera inferior (véase la figura 2):

Lugares:

- en la mitad de la anchura de las alas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas;
- en la mitad de los cartabones de unión entre las alas de las acanaladuras, si los hubiere;
- en la mitad de las planchas inclinadas;
- en la mitad de la anchura de las almas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas.

Nivel c) Buques con o sin solera inferior (véanse las figuras 1 y 2):

Lugares:

- en la mitad de la anchura de las alas y almas de las acanaladuras, a media altura aproximadamente de la acanaladura.

4 Cuando varíe el espesor en un mismo nivel horizontal, se medirá la plancha más delgada.

5 Las renovaciones y/o los refuerzos de acero cumplirán lo dispuesto en las normas relativas a la resistencia de los mamparos y el doble fondo de los graneleros, definidas en la regla XII/1.5 del Convenio.

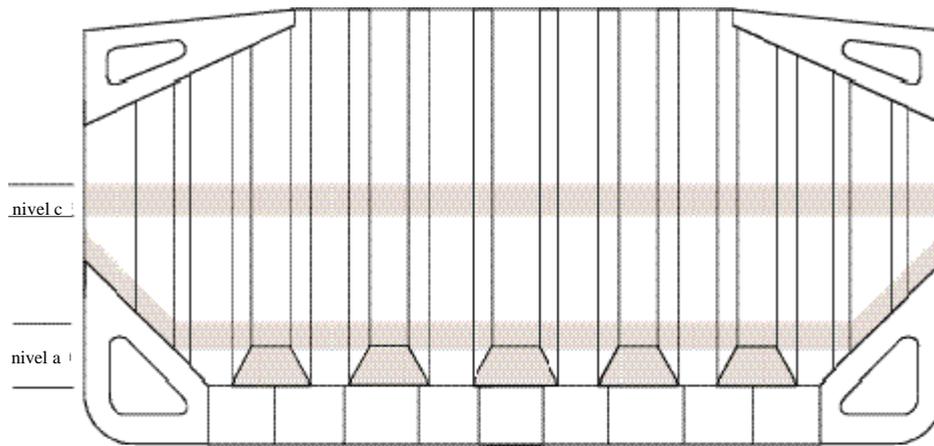


Figura 1 - Buques sin solera inferior

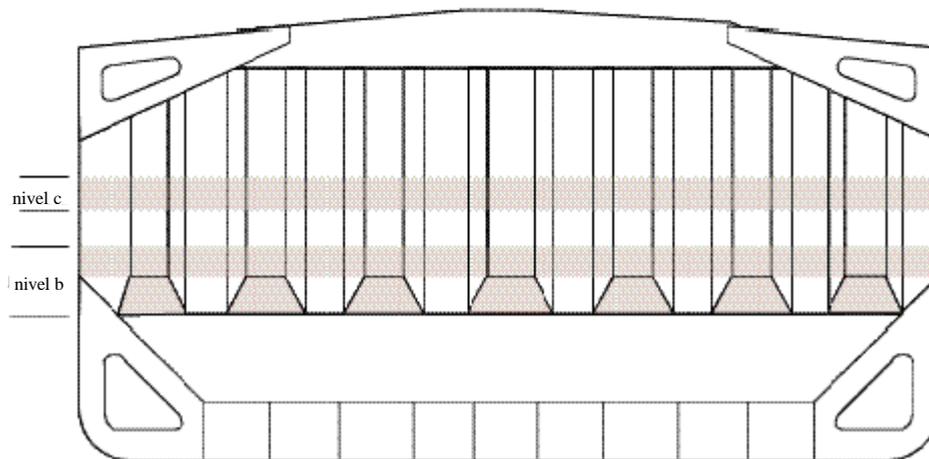


Figura 2 - Buques con solera inferior

## ANEXO 12

### **PRESCRIPCIONES ADICIONALES RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO ANUAL DE LA BODEGA DE CARGA MÁS CERCANA A PROA DE LOS BUQUES REGIDOS POR LA REGLA XII/9.1 DEL CONVENIO SOLAS**

#### **1 Generalidades**

En el caso de graneleros de edad superior a cinco años, el reconocimiento anual, además de cumplir lo prescrito en el capítulo 3 de las presentes directrices para los reconocimientos anuales, incluirá un examen de los elementos siguientes.

#### **2 Amplitud del reconocimiento**

2.1 En los graneleros de edad comprendida entre 5 y 15 años:

2.1.1 Se efectuará un reconocimiento general de la bodega de carga más cercana a proa, incluido un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente, del 25% de las cuadernas como mínimo, a fin de determinar el estado de:

- .1 las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales; y
- .2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

2.1.2 Cuando el inspector lo considere necesario como consecuencia de los reconocimientos general y minucioso descritos en 2.1.1 *supra*, se ampliará el reconocimiento de modo que incluya un reconocimiento minucioso de todas las cuadernas del forro y de las planchas del forro adyacentes de la bodega de carga.

2.2 En los graneleros de edad superior a 15 años:

Se efectuará un reconocimiento general de la bodega de carga más cercana a proa, incluido un reconocimiento minucioso a fin de determinar el estado de:

- .1 todas las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales; y
- .2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

#### **3 Amplitud de las mediciones de espesores**

3.1 Las mediciones de espesores serán de amplitud suficiente para poder determinar tanto el grado general como local de la corrosión en las zonas sometidas al reconocimiento minucioso descrito en 2.1 y 2.2. Las mediciones de espesores abarcarán como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior. Cuando se

encuentre una corrosión importante, la amplitud de las mediciones de espesores se aumentará de conformidad con lo prescrito en el anexo 10.

3.2 Las mediciones de espesores podrán suprimirse siempre que el inspector juzgue que el reconocimiento minucioso es satisfactorio, que no existe deterioro estructural y que el revestimiento protector, de haber sido aplicado, continúa siendo eficaz.

#### **4 Decisión especial**

Cuando se observe que el revestimiento protector, según se indica en la nota explicativa siguiente, de las bodegas de carga más cercanas a proa se encuentra en BUEN estado, la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión especial.

##### **Nota explicativa:**

Al realizarse una nueva construcción, se aplicará un revestimiento protector eficaz (revestimiento epoxídico o equivalente), de conformidad con las recomendaciones del fabricante, a todas las superficies internas y externas de las brazolas y tapas de escotilla y a todas las superficies internas de las bodegas de carga, excluidas las zonas planas del techo del doble fondo y las partes inclinadas de los tanques laterales de pantoque hasta unos 300 mm aproximadamente por debajo de las cuadernas y cartabones del forro del costado. Al seleccionar el revestimiento, el propietario tendrá en cuenta las condiciones de carga que se prevé puedan existir durante el servicio.

Por lo que respecta a los graneleros existentes, al decidir los propietarios si hay que aplicar un revestimiento o una nueva capa del mismo a las bodegas de carga, se podrá tener en cuenta la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores. Antes de aplicar el revestimiento a las bodegas de carga de los buques existentes, se comprobarán los escantillones en presencia de un inspector."

## **ANEXO B**

### **DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS**

- 17 Se modifica el "Índice" según se indica a continuación:
- .1 se sustituye el texto actual del punto 1.3 por el siguiente:  
"1.3 Reparaciones";
  - .2 se sustituye el texto actual de los puntos 4 a 4.4 por el siguiente:  
"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO  
4.1 Generalidades  
4.2 Petroleros de edad comprendida entre 5 y 10 años  
4.3 Petroleros de edad comprendida entre 10 y 15 años"

4.4 Petroleros de edad superior a 15 años"

18 Se añade el nuevo párrafo 1.2.13 siguiente después del párrafo 1.2.12 existente:

"1.2.13 *Reparación pronta y completa*: reparación permanente que se efectúa de modo satisfactorio a juicio del inspector al realizar el reconocimiento, siendo así innecesario imponer ninguna condición a la clasificación correspondiente."

19 Se sustituye el texto actual de la sección 1.3 por el siguiente:

**"1.3 Reparaciones**

1.3.1 Todo daño consistente en un deterioro que sobrepase los límites admisibles (incluidos pandeo, fisuración, desprendimiento o fractura), o cuya extensión sobrepase los límites admisibles, y que afecte o, a juicio de la Administración, pueda afectar la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque, se reparará de manera pronta y completa. Entre las zonas que se han de considerar figuran:

- .1 las cuadernas del forro del costado, las uniones de sus extremos o el forro exterior adyacente;
- .2 la estructura y las planchas de cubierta;
- .3 la estructura y las planchas del fondo;
- .4 los mamparos estancos o estancos a los hidrocarburos; y
- .5 las tapas o brazolas de escotillas.

En los casos en que no se disponga de instalaciones de reparación adecuadas, la Administración podrá permitir al buque que se dirija directamente a una instalación de reparación. Ello puede exigir que haya que descargar la carga y/o efectuar reparaciones provisionales para realizar el viaje previsto.

1.3.2 Además, cuando en un reconocimiento se observe que existen una corrosión significativa o defectos estructurales que, a juicio de la Administración, impidan al buque seguir en servicio, se tomarán medidas para corregir tales defectos antes de que el buque continúe en servicio."

20 En el párrafo 2.1.3 existente se insertan las palabras ", según se estipula en 2.1.5," entre "tuberías conexas" y "se encuentran en estado satisfactorio".

- 21 Se sustituye el texto actual del párrafo 2.1.5 por el siguiente:

"2.1.5 Las tuberías de carga de cubierta, incluidas las de lavado con crudos, y las tuberías de carga y de lastre situadas en los mencionados tanques y espacios se examinarán y someterán a una prueba de funcionamiento a la presión de trabajo de manera satisfactoria a juicio del inspector que se halle presente, a fin de comprobar que su estanquidad y estado siguen siendo satisfactorios. Se prestará especial atención a toda tubería de lastre de los tanques de carga y a toda tubería de carga de los tanques de lastre y espacios vacíos, y se informará a los inspectores acerca de todas las ocasiones en que dichas tuberías, incluidas sus válvulas y accesorios, se encuentren abiertas durante los periodos de reparación y se pueda examinar su interior."

- 22 Se sustituye el texto actual del párrafo 2.3.1 por el siguiente:

"Si lo hubiere, se examinará el estado del sistema de prevención de la corrosión de los tanques de carga. Todo tanque de lastre cuyo revestimiento protector se encuentre en estado DEFICIENTE y no se haya renovado, o en el que se haya aplicado un revestimiento blando, o en el que no se haya aplicado tal revestimiento protector desde que fue construido, será examinado a intervalos anuales. La medición de espesores se efectuará en la medida que el inspector estime necesario."

- 23 Se añade el nuevo párrafo siguiente al final del párrafo 3.5.2 existente:

"3.5.3 En los petroleros de edad superior a 15 años, se examinará el interior de todos los tanques de lastre adyacentes (es decir, con una superficie límite común) a los tanques de carga provistos de cualquier medio de calefacción. Cuando el inspector lo estime necesario, se efectuarán mediciones de espesores, y si los resultados de dichas mediciones indican que la corrosión es importante, se aumentará la amplitud de las mediciones de espesores de conformidad con lo prescrito en el anexo 4. Los tanques o las zonas en que el reconocimiento intermedio o especial anterior haya puesto de manifiesto que el estado del revestimiento es BUENO, podrán ser objeto de una decisión especial por parte de la Administración."

- 24 Se sustituye el texto actual de los párrafos 4 a 4.4.2 por el siguiente:

## **"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO**

### **4.1 Generalidades**

4.1.1 Los elementos que sean complementarios de los comprendidos en las prescripciones relativas al reconocimiento anual podrán ser examinados en el segundo o tercer reconocimiento anual o entre ambos.

4.1.2 La amplitud del reconocimiento de los tanques de carga y de lastre en función de la edad del buque se especifica en 4.2, 4.3 y 4.4.

4.1.3 En las cubiertas de intemperie se llevará a cabo un examen, siempre que sea factible, de los sistemas de tuberías de carga, lavado con crudos, combustible, lastre, vapor y respiración, así como de los mástiles y colectores de respiración. Si durante el examen se tiene alguna duda acerca del estado de las tuberías, se podrá exigir que se sometan a una prueba de presión, se mida su espesor o se efectúen las dos operaciones.

## **4.2 Petroleros de edad comprendida entre 5 y 10 años**

4.2.1 Es aplicable lo prescrito en 4.1.3.

4.2.2 Por lo que respecta a los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre, se efectuará un reconocimiento general de los tanques representativos que seleccione el inspector. Si la inspección no revela ningún defecto estructural visible, se podrá limitar la amplitud del examen a verificar que el revestimiento protector continúa siendo eficaz.

4.2.3 Cuando en los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre el estado del revestimiento sea DEFICIENTE, haya corrosión o se observen otros defectos, o cuando no se haya aplicado un revestimiento protector desde la fecha de construcción, se extenderá el reconocimiento a otros tanques de lastre del mismo tipo.

4.2.4 Cuando en los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre se observe que el estado del revestimiento es DEFICIENTE y no se renueve, o cuando se haya aplicado un revestimiento blando o cuando no se haya aplicado revestimiento protector desde la fecha de construcción, los tanques en cuestión se examinarán anualmente, efectuándose mediciones de espesores si se estima necesario.

## **4.3 Petroleros de edad comprendida entre 10 y 15 años**

4.3.1 Es aplicable lo prescrito en 4.2.

4.3.2 Se efectuará un reconocimiento general de dos tanques de carga representativos como mínimo.

4.3.3 Por lo que respecta a los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre, incluidos los tanques combinados de carga y de lastre, se efectuará un reconocimiento general de todos ellos. Si la inspección no revela ningún defecto estructural visible, se podrá limitar la amplitud del reconocimiento a verificar que el revestimiento protector continúa siendo eficaz.

4.3.4 Amplitud del reconocimiento minucioso:

- .1 Tanques de lastre: idéntica a la del reconocimiento periódico anterior
- .2 Tanques de carga: dos tanques combinados de carga y de lastre. La amplitud del reconocimiento estará basada en los resultados del reconocimiento periódico anterior y el historial de reparación de los tanques.

La amplitud de los reconocimientos minuciosos se podrá aumentar como se indica en 2.4.3. Por lo que respecta a las zonas de los tanques en que se observe que el estado

del revestimiento es BUENO, la amplitud de los reconocimientos minuciosos podrá ser objeto de una decisión especial por parte de la Administración.

#### 4.3.5 Amplitud de las mediciones de espesores

En el reconocimiento intermedio, las mediciones de espesores abarcarán como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior. Cuando se observe que existe una corrosión importante se aumentará la amplitud de las mediciones de espesores, de conformidad con lo prescrito en el anexo 4.

### 4.4 Petroleros de edad superior a 15 años

4.4.1 Las prescripciones relativas al reconocimiento intermedio tendrán la misma amplitud que las del reconocimiento periódico anterior estipuladas en 2 y 5.1. Sin embargo, no es necesario someter los tanques y las bodegas de carga utilizados para el lastre a una prueba de presión, a menos que el inspector que presencie el reconocimiento lo estime necesario.

4.4.2 En aplicación de lo dispuesto en 4.4.1, el reconocimiento intermedio mejorado podrá iniciarse en la fecha del segundo reconocimiento anual y proseguirse durante el año siguiente con vistas a concluirlo en la fecha del tercer reconocimiento anual, en lugar de aplicar lo dispuesto en 2.1.1."

25 Se sustituye el texto actual del párrafo 5.2.2 por el siguiente:

"5.2.2 La entrada en los tanques y espacios estará exenta de peligro, es decir, éstos estarán desgasificados, ventilados e iluminados."

26 Se añade el nuevo apartado .6 siguiente después del apartado .5 del párrafo 6.3.1 existente:

".6 el programa de reconocimiento prescrito en 5.1 hasta que se haya ultimado el reconocimiento periódico."

27 Se sustituye el texto actual del párrafo 7.1.1 por el siguiente:

"7.1.1 Si las mediciones de espesores prescritas en el ámbito de los reconocimientos para establecer la clasificación estructural del casco no las lleva a cabo la organización reconocida que actúe en nombre de la Administración, estarán supervisadas por un inspector de dicha organización reconocida. El inspector se hallará a bordo mientras sea necesario cuando se realicen las mediciones, a fin de verificar la operación.

7.1.2 La compañía que lleve a cabo las mediciones de espesores asistirá a la reunión sobre la planificación del reconocimiento que se celebre antes de que éste se inicie.

7.1.3 En todos los casos, la amplitud de las mediciones de espesores será suficiente para que los resultados de éstas sean representativos del auténtico estado general."

28 Se enmienda el anexo 9 como sigue:

- .1 En el Informe sobre la evaluación del estado, en el encabezamiento titulado "Contenido del informe sobre la evaluación del estado", se inserta la nueva Sección 4 siguiente después de la Sección 3 existente:

"Sección 4 - Sistema de tuberías de carga y de lastre: - Examinado  
- Comprobado su funcionamiento"

y las secciones 4 a 9 existentes se vuelven a numerar de modo que pasen a ser las secciones 5 a 10;

- .2 El cuadro titulado "Extracto de las mediciones de espesores" se enmienda como sigue:

- .1 El texto existente que encabeza la primera columna se sustituye por el siguiente:

"Posición de tanques/zonas con corrosión considerable o de zonas con corrosión crateriforme profunda"

- .2 Se añade la nota siguiente al final del cuadro:

- "3 Se tomará nota de cualquier plancha del fondo en que el nivel de corrosión crateriforme sea igual o superior al 20%, el deterioro sea debido a una corrosión considerable o la profundidad media de la corrosión crateriforme sea igual o superior a 1/3 del espesor de la plancha."

- 29 La cuarta frase del texto actual del párrafo 3.1 del anexo 11, se sustituye por la siguiente:

"El método consiste básicamente en una evaluación de los riesgos basada en los conocimientos y la experiencia relativos al proyecto y la corrosión."

\*\*\*

**ANEXO 5****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XII DEL CONVENIO SOLAS****CAPÍTULO XII****MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES  
APLICABLES A LOS GRANELEROS**

Las siguientes nuevas reglas 12 y 13 se incluyen al final del capítulo:

**"Regla 12****Alarmas de entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos**

(Esta regla se aplica a los graneleros con independencia de su fecha de construcción)

- 1 Los graneleros estarán equipados con detectores del nivel del agua:
  - .1 en cada bodega de carga, con alarmas audibles y visuales, uno cuando el nivel del agua por encima del doble fondo de cualquier bodega llega a una altura de 0,5 m y otro a una altura no inferior a 15% de la profundidad de la bodega de carga, pero no más de 2,0 m. En los graneleros a los que se aplique la regla 9.2, sólo se requiere instalar la segunda alarma. En el extremo de popa de las bodegas de carga se instalarán detectores del nivel del agua. En el caso de las bodegas que se usan para lastre de agua, se podrá instalar un dispositivo neutralizador de la alarma. Las alarmas visuales distinguirán claramente entre los dos detectores del nivel del agua en cada bodega;
  - .2 en cualquier tanque de lastre a proa del mamparo de colisión prescrito en la regla I-1/11, con una alarma audible y visual cuando el líquido del tanque llegue a un nivel que no exceda del 10% de la capacidad del tanque. Cuando esté en uso el tanque se podrá instalar un dispositivo neutralizador de la alarma; y
  - .3 en los espacios secos o perdidos que no sean la caja de cadenas, ubicados a proa de la bodega de carga más cercana a proa, con una alarma audible y visual a un nivel del agua de 0,1 m por encima de la cubierta. No se requiere instalar tales alarmas en espacios cerrados cuyo volumen no exceda del 0,1% del volumen de desplazamiento máximo del buque.
- 2 Las alarmas audibles y visuales especificadas en el párrafo 1 estarán ubicadas en el puente de navegación.
- 3 Los graneleros construidos antes del [1 de julio de 2004] cumplirán lo prescrito en esta regla a más tardar la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del [1 de julio de 2004].

### **Regla 13** **Disponibilidad de los sistemas de bombeo**

(Esta regla se aplica a los graneleros con independencia de su fecha de construcción)

1 En los graneleros, los medios de drenaje y bombeo de los tanques y de las sentinas de los espacios secos ubicados a proa del mamparo de colisión se podrán poner en funcionamiento desde un espacio cerrado al cual se acceda fácilmente desde el puente de navegación o desde el puesto de control de la maquinaria de propulsión sin tener que atravesar la cubierta de francobordo expuesta o las cubiertas de la superestructura. Cuando las tuberías de dichos tanques o sentinas atraviesan el mamparo de colisión, como medio alternativo del control de las válvulas prescrito en la regla II-1/11.4, se podrá aceptar el funcionamiento de las válvulas mediante accionadores operados a distancia, siempre que la ubicación de los controles de las mismas se ajuste a lo dispuesto en la presente regla.

2 Los graneleros construidos antes del [1 de julio de 2004] cumplirán lo prescrito en esta regla a más tardar la fecha del primer reconocimiento intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del [1 de julio de 2004], si bien en ningún caso después del [1 de julio de 2007]."

\*\*\*

## ANEXO 6

**DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS  
Y MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO CONEXAS**

**A LA ALTURA DE LA COSTA MEDITERRÁNEA DE EGIPTO**

(Cartas náuticas de referencia: Almirantazgo británico N° 2573, 2574 y 2578)

**Nota:** Todas las posiciones se indican en grados, minutos y décimas de minuto, y se basan en el dátum de 1984 del sistema geodésico mundial.)

**Descripción de los nuevos dispositivos de separación del tráfico:**

**Acceso oeste a Damietta (143° - 323°)**

- a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- |    |               |              |
|----|---------------|--------------|
| 1) | 31° 38',60 N, | 31° 47',15 E |
| 2) | 31° 45',10 N, | 31° 41',50 E |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la línea de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- |    |               |              |
|----|---------------|--------------|
| 3) | 31° 39',00 N, | 31° 47',80 E |
| 4) | 31° 45',10 N, | 31° 42',40 E |
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la línea de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- |    |               |              |
|----|---------------|--------------|
| 5) | 31° 37',75 N, | 31° 47',00 E |
| 6) | 31° 45',10 N, | 31° 40',50 E |

**Zona de precaución**

- d) Se establece una zona de precaución al norte de Damietta mediante una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- |  |               |              |
|--|---------------|--------------|
|  | 31° 37',75 N, | 31° 47',00 E |
|  | 31° 38',60 N, | 31° 47',15 E |
|  | 31° 39',00 N, | 31° 47',80 E |
|  | 31° 38',45 N, | 31° 48',25 E |
|  | 31° 37',50 N, | 31° 48',00 E |

**Acceso este a Damietta (055° - 235°)**

- a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- |    |               |              |
|----|---------------|--------------|
| 7) | 31° 38',45 N, | 31° 48',25 E |
| 8) | 31° 44',05 N, | 31° 57',55 E |

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la línea de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

9) 31° 37',50 N, 31° 48',00 E

10) 31° 43',55 N, 31° 58',10 E

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la línea de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

11) 31° 39',00 N, 31° 47',80 E

12) 31° 44',50 N, 31° 57',00 E

#### **Acceso oeste a Port Said (135° - 315°)**

- a) Una zona de separación de media milla de ancho que une las siguientes posiciones geográficas:

13) 31° 44',25 N, 31° 59',30 E

14) 31° 44',00 N, 31° 58',85 E

15) 31° 31',85 N, 32° 12',95 E

16) 31° 32',20 N, 32° 13',40 E

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la línea de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas (de una milla de ancho):

17) 31° 32',70 N, 32° 14',00 E

18) 31° 44',70 N, 32° 00',05 E

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas (de una milla de ancho):

19) 31° 31',30 N, 32° 12',35 E

20) 31° 43',55 N, 31° 58',10 E

#### **Acceso este a Port Said (059° - 239°)**

- a) Una zona de separación de media milla de ancho que une las siguientes posiciones geográficas:

21) 31° 35',45 N, 32° 22',95 E

22) 31° 35',85 N, 32° 22',65 E

23) 31° 42',55 N, 32° 35',65 E

24) 31° 42',15 N, 32° 35',95 E

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas (de una milla de ancho):

25) 31° 34',80 N, 32° 23',40 E

26) 31° 46',00 N, 32° 45',30 E

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas (de una milla de ancho):

27) 31° 46',00 N, 32° 35',20 E

28) 31° 43',20 N, 32° 35',20 E

29) 31° 35',80 N, 32° 20',80 E

### **Zona de precaución**

- d) Se establece una zona de precaución al noroeste de Port Said mediante una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

31° 45',40 N, 31° 55',95 E

31° 43',55 N, 31° 58',10 E

31° 44',70 N, 32° 00',05 E

31° 45',40 N, 31° 59',52 E

### **PROLONGACIÓN DE LA DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS DE 17 METROS HACIA EL INTERIOR DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "AL SUR DE GEDSER"**

### **DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS AL NORDESTE DE GEDSER, ENMENDADA**

(Carta de referencia: alemana 163, INT 1351, edición de 2001.)

**Nota:** Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum de 1984 del sistema geodésico mundial.

**Descripción de la derrota en aguas profundas**

Una derrota en aguas profundas con una sonda mínima de 17 m bajo el nivel medio del mar, limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

Nº existente	Nº nuevo	Posiciones geográficas en el dátum de 1984 del sistema geodésico mundial	
	1)	54° 27',10 N, 012° 10',50 E	Añadida
	2)	54° 27',73 N, 012° 11',30 E	Añadida
1)	3)	54° 31',30 N, 012° 12',80 E	Enmendada
2)	4)	54° 36',46 N, 012° 15',83 E	
3)	5)	54° 46',86 N, 012° 43',23 E	
4)	6)	54° 46',06 N, 012° 44',03 E	
5)	7)	54° 35',36 N, 012° 16',93 E	
6)	8)	54° 31',00 N, 012° 15',20 E	Enmendada
	9)	54° 27',40 N, 012° 13',10 E	Añadida
	10)	54° 26',57 N, 012° 11',90 E	Añadida

**Nota:**

Se recomienda a los buques que, por razón de su calado, no tengan que utilizar la derrota en aguas profundas, que se sirvan de la zona situada fuera de la derrota en aguas profundas, de tal forma que los que se dirijan hacia el este vayan por el lado este y sur de la derrota en aguas profundas y los que se dirijan hacia el oeste vayan por el lado norte y oeste.

**Descripción del dispositivo de separación del tráfico de Ouessant, enmendado:**

(Carta de referencia: 6989)

**Nota:** Todas las posiciones se indican en grados, minutos y décimas de minuto, y se basan en el dátum de 1984 del sistema geodésico mundial.)

1 El dispositivo de separación del tráfico de Ouessant consta de:

Dos vías de circulación;

Una derrota de dos direcciones;

Una zona de navegación costera;

Una zona de separación exterior;

Una zona de separación entre las vías de circulación;

Una zona de separación entre la vía de circulación en dirección nordeste y la derrota de dos direcciones;

Una zona de separación entre la derrota de dos direcciones y la zona de navegación costera.

2 La dirección de la navegación será la siguiente:

- Vía de circulación en dirección nordeste, rumbo verdadero: 028° hasta la línea del punto de viraje situado a 315° del faro de Créac'h, luego: 060° hasta el límite nordeste del dispositivo.

- Vía de circulación en dirección sudoeste, rumbo verdadero: 240° hasta la línea del punto de viraje situado a 315° del faro de Créac'h, luego: 208° hasta el límite sudoeste del dispositivo.

### Descripción del dispositivo de separación del tráfico enmendado:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Posición 1	48°57',00 N	005°32',50 W
Posición 2	48°52',75 N	005°28',60 W
Posición 3	48°48',60 N	005°39',60 W
Posición 4	48°37',40 N	005°48',60 W
Posición 5	48°39',70 N	005°55',20 W
Posición 6	48°52',05 N	005°45',00 W

- b) Se establece, para los buques que salen del Canal de la Mancha, una vía de circulación entre la zona de separación anteriormente mencionada y las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Posición 7	48°42',00 N	006°01',60 W
Posición 8	48°55',60 N	005°50',60 W
Posición 9	49°01',10 N	005°36',05 W

- c) Se establece, para los buques que entran en el Canal de la Mancha, una vía de circulación entre esta zona de separación y las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Posición 10	48°35',10 N	005°42',30 W
Posición 11	48°45',00 N	005°34',30 W
Posición 12	48°48',60 N	005°25',10 W

- d) Se establece, mar adentro del dispositivo de separación del tráfico de Ouessant, una zona de separación exterior limitada por una línea que une las posiciones geográficas 7, 8, 9 y las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Posición 17	48°42',60 N	006°02',80 W
Posición 18	48°56',40 N	005°51',60 W
Posición 19	49°02',00 N	005°36',80 W

- e) Se establece una zona de separación limitada por una línea que une las posiciones geográficas 10, 11, 12 y las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Posición 13	48°39',70 N	005°14',70 W
Posición 14	48°30',60 N	005°26',30 W

- f) Se establece una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Posición 15	48°29',80 N	005°23',50 W
Posición 16	48°38',00 N	005°12',90 W
Posición 20	48°37',20 N	005°11',90 W
Posición 21	48°29',39 N	005°22',05 W

- g) Se establece una zona de navegación costera limitada por una línea que une las posiciones geográficas 20, 21 y las siguientes posiciones geográficas:

	<b>Latitud</b>	<b>Longitud</b>
Faro de Men Korn	48°28',00 N	005°01',40 W
Faro de Jument	48°25',35 N	005°08',00 W

- h) Se establece una derrota de dos direcciones de 2 millas de ancho entre las zonas de separación mencionadas en los párrafos e) y f) para los buques de pasaje de línea regular con origen o destino en un puerto del Canal de la Mancha situado al oeste del meridiano 1°W, y para los buques que naveguen entre los puertos situados entre el cabo de Finisterre y el cabo de La Hague, salvo para los buques que transporten los hidrocarburos enumerados en el apéndice 1 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y los buques que transporten las sustancias a granel clasificadas en las categorías A y B, enumeradas en los apéndices I y II del Anexo II de este Convenio.”

### 3 Disposición especial

Vía de circulación en dirección nordeste mencionada en el apartado 2 c)

Los buques que transporten los hidrocarburos enumerados en el apéndice 1 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y los buques que transporten las sustancias a granel clasificadas en las categorías A y B, enumeradas en los apéndices I y II del Anexo II de este Convenio, deberán, siempre que sea posible, navegar en la banda exterior de esta vía.

### **EN LOS ACCESOS A LOS ÁNGELES - LONG BEACH**

(Carta de referencia: N° 18746 de los Estados Unidos, edición de 2000.

**Nota:** Esta carta ha sido levantada utilizando el datum geodésico norteamericano de 1983.)

### **Descripción del dispositivo de separación del tráfico enmendado**

El dispositivo de separación del tráfico "En los accesos a Los Ángeles - Long Beach" consta de tres partes:

### Acceso oeste

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |    |            |             |
|----|------------|-------------|
| 1) | 33°37',70N | 118°17',60W |
| 2) | 33°36',50N | 118°17',60W |
| 3) | 33°36',50N | 118°23',10W |
| 4) | 33°43',20N | 118°36',90W |
| 5) | 33°44',90N | 118°35',70W |
| 6) | 33°37',70N | 118°20',90W |

- b) Una vía de circulación para el tráfico costero que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |    |            |             |
|----|------------|-------------|
| 7) | 33°38',70N | 118°17',60W |
| 8) | 33°38',70N | 118°20',60W |
| 9) | 33°45',80N | 118°35',10W |

- c) Una vía de circulación para el tráfico costero que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 10) | 33°35',50N | 118°17',60W |
| 11) | 33°35',50N | 118°23',43W |
| 12) | 33°42',30N | 118°37',50W |

### Acceso sur

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 13) | 33°35',50N | 118°10',30W |
| 14) | 33°35',50N | 118°12',75W |
| 15) | 33°19',00N | 118°05',60W |
| 16) | 33°19',70N | 118°03',50W |

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 17) | 33°35',50N | 118°09',00W |
| 18) | 33°20',00N | 118°02',30W |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 19) | 33°35',50N | 118°14',00W |
| 20) | 33°18',70N | 118°06',75W |

### Zona de precaución

- a) La zona de precaución está constituida por la zona delimitada por el rompeolas de Los Ángeles - Long Beach y una línea que une el faro de punta Fermín en 33°42',30N, 118°17',60W, a las siguientes posiciones geográficas:

10)	33°35',50N	118°17',60W
17)	33°35',50N	118°09',00W
21)	33°37',70N	118°06',50W
22)	33°43',40N	118°10',80W

**Nota:** Las zonas de embarco de prácticos se encuentran en la zona de precaución. Debido al intenso tráfico marítimo, se aconseja a los navegantes que no echen el ancla o fondeen en esta zona de precaución, salvo cuando se trate de tomar práctico a bordo o de desembarcarlo.

### EN EL ESTRECHO DE JUAN DE FUCA Y SUS ACCESOS

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos 18400, edición de 2000; 18421, edición de 2000; 18440, edición de 2000; 18460, edición de 1998; 18465, edición de 1995; 18480, edición de 1999; 18485, edición de 1998; Servicio Hidrográfico del Canadá 3440, edición de 1998.

**Nota:** Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

### Descripción del dispositivo de separación del tráfico enmendado

#### Parte I

En los accesos al estrecho de Juan de Fuca hay dos dispositivos de separación del tráfico y una zona de precaución:

#### Acceso oeste

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	48°30',10 N	125°09',00 W
2)	48°30',10 N	125°04',67 W
3)	48°29',11 N	125°04',67 W
4)	48°29',11 N	125°09',00 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5)	48°31',09 N	125°04',67 W
6)	48°31',93 N	125°09',00 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7) 48°27',31 N	125°09',00 W
8) 48°28',13 N	125°04',67 W

### Acceso sudoeste

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

10) 48°23',99 N	125°06',54 W
11) 48°27',63 N	125°03',38 W
12) 48°27',14 N	125°02',08 W
13) 48°23',50 N	125°05',26 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el nordeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

14) 48°22',55 N	125°02',80 W
15) 48°26',64 N	125°00',81 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudoeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

8) 48°28',13 N	125°04',67 W
9) 48°24',94 N	125°09',00 W

### Zona de precaución

Una zona de precaución "JF" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5) 48°31',09 N	125°04',67 W
2) 48°30',10 N	125°04',67 W
3) 48°29',11 N	125°04',67 W
8) 48°28',13 N	125°04',67 W
11) 48°27',63 N	125°03',38 W
12) 48°27',14 N	125°02',08 W
15) 48°26',64 N	125°00',81 W
16) 48°28',13 N	124°57',90 W
18) 48°29',11 N	125°00',00 W
25) 48°30',10 N	125°00',00 W
17) 48°31',09 N	125°00',00 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 5).

*Parte II*

En el estrecho de Juan de Fuca hay cuatro dispositivos de separación del tráfico y una zona de precaución:

**Vías de circulación del oeste**

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

18)	48°29',11 N	125°00',00 W
19)	48°29',11 N	124°43',78 W
20)	48°13',89 N	123°54',84 W
21)	48°13',89 N	123°31',98 W
22)	48°14',49 N	123°31',98 W
23)	48°17',02 N	123°56',46 W
24)	48°30',10 N	124°43',50 W
25)	48°30',10 N	125°00',00 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

26)	48°16',45 N	123°30',42 W
27)	48°15',97 N	123°33',54 W
28)	48°18',00 N	123°56',07 W
29)	48°32',00 N	124°46',57 W
30)	48°31',09 N	124°47',13 W
17)	48°31',09 N	125°00',00 W

El tráfico puede salir de la vía de circulación entre 29) y 30) o puede permanecer en la vía entre 30) y 17), en ruta hacia la zona de precaución.

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

16)	48°28',13 N	124°57',90 W
31)	48°28',13 N	124°44',07 W
32)	48°12',90 N	123°55',24 W
33)	48°12',94 N	123°32',89 W

**Vías de circulación del sur**

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

34)	48°10',82 N	123°25',44 W
35)	48°12',38 N	123°28',68 W
36)	48°12',90 N	123°28',68 W
37)	48°12',84 N	123°27',46 W
38)	48°10',99 N	123°24',84 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

39) 48°11',24 N	123°23',82 W
40) 48°12',72 N	123°25',34 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

33) 48°12',94 N	123°32',89 W
41) 48°09',42 N	123°24',24 W

### Vías de circulación del norte

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

42) 48°21',15 N	123°24',83 W
43) 48°16',16 N	123°28',50 W
44) 48°15',77 N	123°27',18 W
45) 48°20',93 N	123°24',26 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

46) 48°21',83 N	123°25',56 W
26) 48°16',45 N	123°30',42 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

47) 48°20',93 N	123°23',22 W
48) 48°15',13 N	123°25',62 W

### Vías de circulación del este

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

49) 48°13',22 N	123°15',91 W
50) 48°14',03 N	123°25',98 W
51) 48°13',54 N	123°25',86 W
52) 48°12',89 N	123°16',69 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

54) 48°14',27 N	123°13',41 W
55) 48°14',05 N	123°16',08 W
48) 48°15',13 N	123°25',62 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

40) 48°12',72 N	123°25',34 W
53) 48°12',34 N	123°18',01 W

### Zona de precaución

Una zona de precaución "PA", limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

33) 48°12',94 N	123°32',89 W
21) 48°13',89 N	123°31',98 W
22) 48°14',49 N	123°31',98 W
26) 48°16',45 N	123°30',42 W
43) 48°16',16 N	123°28',50 W
44) 48°15',77 N	123°27',18 W
48) 48°15',13 N	123°25',62 W
50) 48°14',03 N	123°25',98 W
51) 48°13',54 N	123°25',86 W
40) 48°12',72 N	123°25',34 W
37) 48°12',84 N	123°27',46 W
36) 48°12',90 N	123°28',68 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 33).

### EN EL PUGET SOUND Y SUS ACCESOS

(Cartas de referencia: Estados Unidos 18421, edición de 2000; 18429, edición de 1999; 18430, edición de 1996; 18440, edición de 2000.

**Nota:** Estas cartas se han levantado utilizando el datum geodésico norteamericano de 1983).

### Descripción del dispositivo de separación del tráfico

El dispositivo de separación del tráfico en el Puget Sound y sus accesos consta de varios dispositivos de separación del tráfico y zonas de precaución que se reparten en tres áreas geográficas, a saber:

Parte I:	Estrecho de Rosario
Parte II:	Accesos al Puget Sound
Parte III:	Puget Sound

#### Parte I

## Estrecho de Rosario

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1) 48°48',98 N	122°55',20 W
2) 48°46',76 N	122°50',43 W
3) 48°45',56 N	122°48',36 W
4) 48°45',97 N	122°48',12 W
5) 48°46',39 N	122°50',76 W
6) 48°48',73 N	122°55',68 W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7) 48°49',49 N	122°54',24 W
8) 48°47',14 N	122°50',10 W
9) 48°46',35 N	122°47',50 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

10) 48°44',95 N	122°48',28 W
11) 48°46',76 N	122°53',10 W
12) 48°47',93 N	122°57',12 W

- d) Que se une a la zona de precaución "CA", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 1,24 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°45',30 N, 122°46',50 W.

- e) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

13) 48°44',27 N	122°45',53 W
14) 48°41',72 N	122°43',50 W
15) 48°41',60 N	122°43',82 W
16) 48°44',17 N	122°45',87 W

- f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

17) 48°44',62 N	122°44',96 W
18) 48°41',80 N	122°42',70 W

- g) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

19) 48°44',08 N	122°46',65 W
20) 48°41',25 N	122°44',37 W

h) Que se une a la zona de precaución "C", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 1,24 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°40',55 N, 122°42',80 W.

i) Se establece una derrota de dos direcciones entre las siguientes posiciones geográficas:

21) 48°39',33 N	122°42',73 W
22) 48°36',08 N	122°45',00 W
23) 48°26',82 N	122°43',53 W
24) 48°27',62 N	122°45',53 W
25) 48°29',48 N	122°44',77 W
26) 48°36',13 N	122°45',80 W
27) 48°38',38 N	122°44',20 W
28) 48°39',63 N	122°44',03 W

j) Que se une a la zona de precaución "RB" limitada al norte por el arco de un círculo de 1,24 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°26',38 N, 122°45',27 W, y que une las siguientes posiciones geográficas:

42) 48°25',97 N	122°47',03 W
83) 48°25',55 N	122°43',93 W

y limitada al sur por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

42) 48°25',97 N	122°47',03 W
43) 48°24',62 N	122°48',68 W
38) 48°23',75 N	122°47',47 W
37) 48°25',20 N	122°45',73 W
86) 48°25',17 N	122°45',62 W
87) 48°24',15 N	122°45',27 W
84) 48°24',08 N	122°43',38 W
83) 48°25',55 N	122°43',93 W

## *Parte II*

### **Accesos al Puget Sound**

El dispositivo de separación del tráfico en el Puget Sound comprende los accesos nordeste/sudoeste, noroeste/sudeste, norte/sur y este/oeste que se unen a zonas de precaución como sigue:

#### **Acceso nordeste/sudoeste**

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

29) 48°24',13 N	122°47',97 W
30) 48°20',32 N	122°57',02 W
31) 48°20',53 N	122°57',22 W
32) 48°24',32 N	122°48',22 W

que se une a la zona de precaución "RA", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 1,24 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°19',77 N, 122°58',57 W y de ahí a:

33) 48°16',25 N	123°06',58 W
34) 48°16',57 N	123°06',58 W
35) 48°19',20 N	123°00',35 W
36) 48°19',00 N	123°00',17 W

- b) Se establece una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

38) 48°23',75 N	122°47',47 W
39) 48°19',80 N	122°56',83 W

que se une a la zona de precaución "RA", y de ahí a:

40) 48°15',70 N	123°06',58 W
41) 48°18',67 N	122°59',57 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

43) 48°24',62 N	122°48',68 W
44) 48°20',85 N	122°57',80 W

que se une a la zona de precaución "RA", y de ahí a:

45) 48°19',70 N	123°00',53 W
46) 48°17',15 N	123°06',57 W

- d) Se une a la zona de precaución "ND", limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

47) 48°11',00 N	123°06',58 W
46) 48°17',15 N	123°06',57 W
48) 48°14',27 N	123°13',41 W
49) 48°12',34 N	123°18',01 W
50) 48°12',72 N	123°25',34 W
51) 48°11',24 N	123°23',82 W
52) 48°10',82 N	123°25',44 W
53) 48°09',42 N	123°24',24 W
54) 48°08',39 N	123°24',24 W

siguiendo desde ahí, a lo largo de la costa, hasta el punto de comienzo en 47).

**Acceso noroeste/sudeste**

- e) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

55) 48°27',79 N	123°07',80 W
56) 48°25',43 N	123°03',88 W
57) 48°22',88 N	123°00',82 W
58) 48°20',93 N	122°59',30 W
59) 48°20',82 N	122°59',62 W
60) 48°22',72 N	123°01',12 W
61) 48°25',32 N	123°04',30 W
62) 48°27',58 N	123°08',10 W

que se une a la zona de precaución "RA", y de ahí a:

63) 48°18',83 N	122°57',48 W
64) 48°13',15 N	122°51',33 W
65) 48°13',00 N	122°51',62 W
66) 48°18',70 N	122°57',77 W

- f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

67) 48°28',15 N	123°07',31 W
68) 48°25',60 N	123°03',13 W
69) 48°23',20 N	123°00',20 W
70) 48°21',00 N	122°58',50 W

que se une a la zona de precaución "RA", y de ahí a:

71) 48°19',20 N	122°57',03 W
72) 48°13',35 N	122°50',63 W

- g) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

73) 48°27',43 N	123°08',94 W
74) 48°25',17 N	123°04',98 W
75) 48°22',48 N	123°01',73 W
76) 48°20',47 N	123°00',20 W

que se une a la zona de precaución "RA", y de ahí a:

77) 48°18',52 N	122°58',50 W
78) 48°12',63 N	122°52',15 W

- h) Se une a la zona de precaución "SA", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 2 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°11',45 N, 122°49',78 W.

**Acceso norte/sur (entre las zonas de precaución "RB" y "SA")**

- i) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

79) 48°24',15 N	122°44',08 W
80) 48°13',33 N	122°48',78 W
81) 48°13',38 N	122°49',15 W
82) 48°24',17 N	122°44',48 W

- j) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

84) 48°24',08 N	122°43',38 W
85) 48°13',10 N	122°48',12 W

- k) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

87) 48°24',15 N	122°45',27 W
88) 48°13',43 N	122°49',90 W

**Acceso este/oeste (entre las zonas de precaución "ND" y "SA")**

- l) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

89) 48°11',50 N	122°52',73 W
90) 48°11',73 N	122°52',70 W
91) 48°12',48 N	123°06',58 W
92) 48°12',23 N	123°06',58 W

- m) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

93) 48°12',22 N	122°52',52 W
94) 48°12',98 N	123°06',58 W

- n) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

95) 48°11',73 N	123°06',58 W
96) 48°10',98 N	122°52',65 W

*Parte III*

**Puget Sound**

El dispositivo de separación del tráfico en el Puget Sound consta de una serie de vías de circulación y zonas de separación que se unen a zonas de precaución.

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

97) 48°11',08 N	122°46',88 W
98) 48°06',85 N	122°39',52 W
99) 48°02',48 N	122°38',17 W
100) 48°02',43 N	122°38',52 W
101) 48°06',72 N	122°39',83 W
102) 48°10',82 N	122°46',98 W

que se une a la zona de precaución "SC", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 0,62 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°01',85 N, 122°38',15 W, y de ahí a:

103) 48°01',40 N	122°37',57 W
104) 47°57',95 N	122°34',67 W
105) 47°55',85 N	122°30',22 W
106) 47°55',67 N	122°30',40 W
107) 47°57',78 N	122°34',92 W
108) 48°01',28 N	122°37',87 W

que se une a la zona de precaución "SE", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 0,62 millas de radio, con centro en la posición geográfica 47°55',40 N, 122°29',55 W, y de ahí a:

109) 47°54',85 N	122°29',18 W
110) 47°46',52 N	122°26',30 W
111) 47°46',47 N	122°26',62 W
112) 47°54',80 N	122°29',53 W

que se une a la zona de precaución "SF", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 0,62 millas de radio, con centro en la posición geográfica 47°45',90 N, 122°26',25 W, y de ahí a:

113) 47°45',20 N	122°26',25 W
114) 47°40',27 N	122°27',55 W
115) 47°40',30 N	122°27',88 W
116) 47°45',33 N	122°26',60 W

que se une a la zona de precaución "SG", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 0,62 millas de radio, con centro en la posición geográfica 47°39',68 N, 122°27',87 W, y de ahí a:

117) 47°39',12 N	122°27',62 W
118) 47°35',18 N	122°27',08 W
119) 47°35',17 N	122°27',35 W
120) 47°39',08 N	122°27',97 W

que se une a la zona de precaución "T", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 0,62 millas de radio, con centro en la posición geográfica 47°34',55 N, 122°27',07 W, y de ahí a:

121)	47°34',02 N	122°26',70 W
122)	47°26',92 N	122°24',10 W
123)	47°23',07 N	122°20',98 W
124)	47°19',78 N	122°26',58 W
125)	47°19',98 N	122°26',83 W
126)	47°23',15 N	122°21',45 W
127)	47°26',85 N	122°24',45 W
128)	47°33',95 N	122°27',03 W

que se une a la zona de precaución "TC", cuyas aguas están comprendidas en un círculo de 0,62 millas de radio, con centro en la posición geográfica 47°19',48 N, 122°27',38 W.

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

129)	48°11',72 N	122°46',83 W
130)	48°07',13 N	122°38',83 W
131)	48°02',10 N	122°37',32 W
132)	47°58',23 N	122°34',07 W
133)	47°55',83 N	122°28',80 W
134)	47°45',92 N	122°25',33 W
135)	47°39',68 N	122°26',95 W
136)	47°34',65 N	122°26',18 W
137)	47°27',13 N	122°23',40 W
138)	47°23',33 N	122°20',37 W
139)	47°22',67 N	122°20',53 W
140)	47°19',07 N	122°26',75 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

141)	48°10',15 N	122°47',58 W
142)	48°09',35 N	122°45',55 W
143)	48°06',45 N	122°40',52 W
144)	48°01',65 N	122°39',03 W
145)	47°57',47 N	122°35',45 W
146)	47°55',07 N	122°30',35 W
147)	47°45',90 N	122°27',18 W
148)	47°39',70 N	122°28',78 W
149)	47°34',47 N	122°27',98 W
150)	47°26',63 N	122°25',12 W
151)	47°23',25 N	122°22',42 W
152)	47°20',00 N	122°27',90 W

## EN EL ESTRECHO DE HARO, EN EL PASO BOUNDARY Y EN EL ESTRECHO DE GEORGIA

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos 18421, edición de 2000; 18423, edición de 2001; 18431, edición de 1996; 18432, edición de 1992; 18433, edición de 2000; Servicio Hidrográfico del Canadá 3441, edición de 1996.

**Nota:** Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

### Descripción del dispositivo de separación del tráfico

El dispositivo de separación del tráfico "En el estrecho de Haro, el paso Boundary y el estrecho de Georgia" consta de una serie de dispositivos de separación del tráfico, vías de circulación de dos direcciones y zonas de precaución que se reparten en dos áreas geográficas, a saber:

- Parte I: Estrecho de Haro y paso Boundary  
Parte II: Estrecho de Georgia

#### *Parte I*

#### **Estrecho de Haro y paso Boundary**

- a) Se establece una zona de precaución "V" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1) 48°21',83 N	123°25',56 W
2) 48°21',13 N	123°24',84 W
3) 48°20',95 N	123°24',24 W
4) 48°20',93 N	123°23',22 W
5) 48°21',67 N	123°21',12 W
6) 48°22',12 N	123°21',12 W
7) 48°22',37 N	123°21',12 W
8) 48°22',85 N	123°21',24 W
9) 48°23',71 N	123°23',88 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 1).

- b) Una zona de separación, que se une a la zona de precaución "V", limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7) 48°22',37 N	123°21',12 W
10) 48°22',39 N	123°18',36 W
11) 48°23',90 N	123°12',78 W
12) 48°23',63 N	123°12',78 W
13) 48°22',15 N	123°18',30 W
6) 48°22',12 N	123°21',12 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5) 48°21',67 N	123°21',12 W
14) 48°21',73 N	123°18',36 W
15) 48°23',84 N	123°10',08 W

- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

8) 48°22',85 N	123°21',24 W
16) 48°22',87 N	123°18',42 W
17) 48°24',28 N	123°13',02 W
18) 48°24',78 N	123°12',42 W

- e) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

19) 48°24',72 N	123°11',40 W
20) 48°28',81 N	123°11',46 W
21) 48°28',37 N	123°10',68 W
22) 48°27',17 N	123°10',26 W
23) 48°24',95 N	123°10',68 W

- f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

15) 48°23',84 N	123°10',08 W
24) 48°27',43 N	123°08',94 W

- g) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

25) 48°28',79 N	123°12',77 W
18) 48°24',78 N	123°12',42 W

- h) Una zona de precaución "HS" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

25) 48°28',79 N	123°12',77 W
26) 48°31',73 N	123°13',02 N
27) 48°31',03 N	123°11',22 W
28) 48°29',45 N	123°09',42 W
29) 48°28',15 N	123°07',31 W
30) 48°27',79 N	123°07',80 W
31) 48°27',58 N	123°08',10 W
24) 48°27',43 N	123°08',94 W
21) 48°28',37 N	123°10',68 W
20) 48°28',81 N	123°11',46 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 25).

i) Una derrota de dos direcciones entre las siguientes posiciones geográficas:

27) 48°31',03 N	123°11',22 W
32) 48°35',18 N	123°12',78 W
33) 48°38',37 N	123°12',36 W
34) 48°39',20 N	123°13',09 W
35) 48°39',41 N	123°16',06 W
26) 48°31',73 N	123°13',02 W

j) Una zona de precaución "TP" limitada al norte por el arco de un círculo de 2,1 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°41',3 N, 123°14',2 W (Faro de Turn Point), y que une las siguientes posiciones geográficas:

36) 48°43',04 N	123°16',06 W
37) 48°43',15 N	123°12',75 W
42) 48°42',23 N	123°11',35 W
43) 48°40',93 N	123°11',01 W

y limitada al sur por el arco de un círculo de 2,1 millas de radio, con centro en la posición geográfica 48°41',3 N, 123°14',2 W (Faro de Turn Point), y que une las siguientes posiciones geográficas:

44) 48°39',76 N	123°11',84 W
34) 48°39',20 N	123°13',09 W
35) 48°39',41 N	123°16',06 W

siguiendo desde ahí una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

35) 48°39',41 N	123°16',06 W
36) 48°43',04 N	123°16',06 W

k) Una derrota de dos direcciones entre las siguientes posiciones geográficas:

37) 48°43',15 N	123°12',75 W
38) 48°46',43 N	123°03',12 W
39) 48°48',19 N	123°00',84 W
40) 48°47',78 N	122°59',12 W
41) 48°45',51 N	123°01',82 W
42) 48°42',23 N	123°11',35 W

*Parte II*

**Estrecho de Georgia**

- a) Una zona de precaución "GS" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

45) 48°52',30 N	123°07',44 W
46) 48°54',81 N	123°03',66 W
47) 48°49',49 N	122°54',24 W
48) 48°47',93 N	122°57',12 W
40) 48°47',78 N	122°59',12 W
39) 48°48',19 N	123°00',84 W

y desde aquí hasta el punto de origen en 45).

- b) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

49) 48°53',89 N	123°05',04 W
50) 48°56',82 N	123°10',08 W
51) 48°56',30 N	123°10',80 W
52) 48°53',39 N	123°05',70 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

46) 48°54',81 N	123°03',66 W
54) 48°57',68 N	123°08',76 W

- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

53) 48°55',34 N	123°12',30 W
45) 48°52',30 N	123°07',44 W

- e) Una zona de precaución "PR" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

53) 48°55',34 N	123°12',30 W
54) 48°57',68 N	123°08',76 W
55) 49°00',37 N	123°13',32 W
56) 48°58',18 N	123°16',74 W

- f) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

57)	48°59',53 N	123°14',66 W
58)	49°03',80 N	123°21',24 W
59)	49°03',14 N	123°22',26 W
60)	48°58',90 N	123°15',63 W

- g) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

55)	49°00',37 N	123°13',32 W
62)	49°04',52 N	123°20',04 W

- h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

61)	49°02',51 N	123°23',76 W
56)	48°58',18 N	123°16',74 W

### **Descripción del dispositivo de separación del tráfico en el golfo de Finlandia, enmendado**

#### **Enmiendas de los dispositivos de separación del tráfico adoptados previamente por la OMI**

(Mapa de referencia (INT 1214). Dátum geodésico del año 1942 (Pulkovo). Para obtener la posición en el dátum del sistema geodésico mundial se deberá desplazar tal posición 0',14 (8",3) hacia el oeste).

#### **Dispositivo de separación del tráfico cerca de la isla Gogland**

El dispositivo de separación del tráfico consta de dos partes:

La Parte I consta de dos vías de circulación separadas por una zona con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	59°59',00N	26°57',40E
2)	59°58',52N	27°03',10E
3)	59°59',47N	27°06',30E

La zona de separación del tráfico es de 0,5 millas de ancho.

Las vías de circulación a ambos lados de la zona de separación del tráfico son de 1 milla de ancho.

La dirección de la navegación será 99°-279° y 59°,3-239°,3.

La Parte II consta de dos vías de circulación separadas por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	59°59',47N	27°06',30E
2)	60°07',55N	27°32',80E

Las vías de circulación a ambos lados de la línea de separación del tráfico son de 1,25 millas de ancho.

La dirección de la navegación será  $59^{\circ},3-239^{\circ},3$ .

### **Dispositivo de separación del tráfico cerca de la isla Sommers**

El dispositivo de separación del tráfico consta de cuatro partes:

La Parte I consta de una confluencia de giro alrededor de la zona de separación del tráfico de 0,5 millas de diámetro con centro en la posición geográfica  $60^{\circ}11',50N$   $27^{\circ}46',20E$ . La vía de circulación de la confluencia de giro es de 1 milla de ancho.

La Parte II consta de dos vías de circulación separadas por una zona con una línea central que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1)  $60^{\circ}07',55N$   $27^{\circ}32',80E$
- 2)  $60^{\circ}10',77N$   $27^{\circ}43',62E$ .

La zona de separación del tráfico es de 0,5 millas de ancho.

Las vías de circulación a ambos lados de la zona de separación del tráfico son de 1 milla de ancho.

La dirección de la navegación será  $59^{\circ},3-239^{\circ},3$ .

La Parte III consta de dos vías de circulación separadas por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1)  $60^{\circ}11',15N$   $27^{\circ}49',05E$
- 2)  $60^{\circ}07',70N$   $28^{\circ}16',10E$ .

Las vías de circulación a ambos lados de la línea de separación del tráfico son de 1 milla de ancho.

La dirección de la navegación será  $104^{\circ},3-284^{\circ},3$ .

La Parte IV consta de dos vías de circulación separadas de una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1)  $60^{\circ}12',70N$   $27^{\circ}47',90E$
- 2)  $60^{\circ}24',54N$   $28^{\circ}05',05E$ .

Las vías de circulación a ambos lados de la línea de separación del tráfico son de 0,5 millas de ancho.

La dirección de la navegación será  $35^{\circ},7-215^{\circ},7$ .

**Establecimiento de una derrota en aguas profundas dentro de los límites del dispositivo de separación del tráfico desde la isla Gogland hasta la isla Rodsher**

La vía de circulación es de 1 000 m de ancho, con la dirección del tráfico establecida, y está concebida para el paso de buques de un calado máximo de 15 m.

<sup>1</sup>	Posiciones geográficas unidas por la línea central de la derrota en aguas profundas (Pulkovo-42)		Dirección, (en grados)	Distancia, (en millas)	Anchura de la vía de circulación, (en cables)
1	60°01',55N 27°11',20E	59°59',12N 27°03',05E	239,3	4,8	5,4
2	59°59',12N 27°03',05E	59°59',90N 26°53',57E	279	4,8	5,4
3	59°59',90N 26°53',57E	60°03',25N 26°40',00E	296,5	7,6	5,4
4	60°03',25N 26°40',00E	60°02',06N 26°30',30E	255,5	5	5,4

\*\*\*

## ANEXO 7

**MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS  
DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO**

**RESERVA ECOLÓGICA DE TORTUGAS Y TORTUGAS BANK**

(Cartas de referencia: Estados Unidos 11434, edición de 1998.

**Nota:** Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

**Descripción de las zonas en las que no se permite fondear****Zona más septentrional de la Reserva ecológica de Tortugas**

Con objeto de evitar la destrucción de este ecosistema frágil, singular e intacto de barreras de coral por las anclas de los buques, éstos evitarán fondear en la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas, que se designa como zona en la que no se permite fondear:

1)	24°46',00 N	083°06',00 W	6)	24°43',00 N	082°54',00 W
2)	24°46',00 N	082°54',00 W	7)	24°39',00 N	082°58',00 W
3)	24°45',80 N	082°48',00 W	8)	24°39',00 N	083°06',00 W
4)	24°43',53 N	082°48',00 W	9)	24°46',00 N	083°06',00 W
5)	24°43',53 N	082°52',00 W			

**Zona más meridional de la Reserva ecológica de Tortugas**

Con objeto de evitar la destrucción de este ecosistema frágil, singular e intacto de barreras de coral por las anclas de los buques, éstos evitarán fondear en la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas, que se designa como zona en la que no se permite fondear:

10)	24°33',00 N	083°09',00 W	13)	24°18',00 N	083°09',00 W
11)	24°33',00 N	083°05',00 W	14)	24°33',00 N	083°09',00 W
12)	24°18',00 N	083°05',00 W			

**Tortugas Bank fuera de la Reserva ecológica de Tortugas**

Con objeto de evitar la destrucción de este ecosistema frágil y singular de barreras de coral por las anclas de buques de gran tamaño, toda embarcación de eslora igual o superior a 50 metros evitará fondear en la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas, que se designa como zona en la que no se permite fondear:

15)	24°32',00 N	083°00',05 W	18)	24°39',00 N	083°00',05 W
16)	24°37',00 N	083°06',00 W	19)	24°32',00 N	083°00',05 W
17)	24°39',00 N	083°06',00 W			

## **A LA ALTURA DE LAS COSTAS DE FLORIDA**

(Cartas de referencia: Estados Unidos 11450, edición de 1998; 11460, edición de 1999; 11462, edición de 1998; 11463, edición de 1997.

**Nota:** Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum geodésico norteamericano de 1983.)

### **Descripción de la zona a evitar más septentrional**

Con objeto de evitar el riesgo de contaminación y de daños al medio ambiente de estas zonas sensibles, todos los buques que transporten cargas de hidrocarburos o materias potencialmente peligrosas y todos los otros buques cuya eslora sea superior a 50 metros evitarán la siguiente zona:

#### **a) En las proximidades de los cayos de Florida**

La zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas se designa como zona a evitar:

- 1) 25°45',00 N 080°06',10 W
- 2) 25°38',70 N 080°02',70 W
- 3) 25°22',00 N 080°03',00 W
- 4) 25°06',38 N 080°10',48 W
- 5) 24°56',37 N 080°19',26 W
- 6) 24°37',90 N 080°47',30 W
- 7) 24°29',20 N 081°17',30 W
- 8) 24°22',30 N 081°43',17 W
- 9) 24°28',00 N 081°43',17 W
- 10) 24°28',70 N 081°43',50 W
- 11) 24°29',80 N 081°43',17 W
- 12) 24°33',10 N 081°35',15 W
- 13) 24°33',60 N 081°26',00 W
- 14) 24°38',20 N 081°07',00 W
- 15) 24°43',20 N 080°53',20 W
- 16) 24°46',10 N 080°46',15 W
- 17) 24°51',10 N 080°37',10 W
- 18) 24°57',50 N 080°27',50 W
- 19) 25°09',90 N 080°16',20 W
- 20) 25°24',00 N 080°09',10 W
- 21) 25°31',50 N 080°07',00 W
- 22) 25°39',70 N 080°06',85 W
- 23) 25°45',00 N 080°06',10 W

## **ISLA MALPELO**

(Cartas de referencia: INT 6105 "Golfo de Cupica a Bahía de Buenaventura" e INT 6000 "Costa oeste de Colombia".)

### Descripción de la zona a evitar alrededor de la zona de la isla Malpelo

Con objeto de evitar el riesgo de daños graves a sistemas importantes, el medio ambiente y la economía de la zona, todos los buques pesqueros y cualquier otro buque cuyo arqueo bruto sea superior a 500 deberían evitar la zona delimitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- |    |             |              |
|----|-------------|--------------|
| 1) | 04°04',80 N | 081°43',30 W |
| 2) | 04°04',80 N | 081°28',12 W |
| 3) | 03°52',15 N | 081°28',12 W |
| 4) | 03°52',15 N | 081°43',30 W |

### ENMIENDA DE LA ZONA A EVITAR A LA ALTURA DE LA COSTA DE WASHINGTON

(Cartas de referencia: Estados Unidos 18500, edición de 1999, y 18480, edición de 1999.

**Nota:** Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983).

### Descripción de la zona a evitar

A fin de reducir los riesgos de que se produzcan siniestros marítimos que conlleven contaminación o daños al medio ambiente de la Reserva nacional marina de la costa de Olympia, todos los buques y gabarras\* que transporten cargas de hidrocarburos o materias potencialmente peligrosas, y todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 que se hallen sólo en tránsito deberán evitar la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |    |             |              |
|----|-------------|--------------|
| 1) | 48°23',30 N | 124°38',20 W |
| 2) | 48°24',17 N | 124°38',20 W |
| 3) | 48°26',15 N | 124°44',65 W |
| 4) | 48°26',15 N | 124°52',80 W |
| 5) | 48°24',67 N | 124°55',71 W |
| 6) | 47°51',70 N | 125°15',50 W |
| 7) | 47°07',70 N | 124°47',50 W |
| 8) | 47°07',70 N | 124°11',00 W |

### DERROTA DE DOS DIRECCIONES RECOMENDADA EN EL ESTRECHO DE JUAN DE FUCA

(Cartas de referencia: Estados Unidos 18400, edición de 2000; 18460, edición de 1998; 18465, edición de 1995; 18480, edición de 1999.

**Nota:** Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

---

\* Esta zona a evitar no se aplica a ningún buque de guerra, unidad naval auxiliar, gabarra (ya sea remolcada por un remolcador de Estado o comercial) u otro buque perteneciente o explotado por un Gobierno Contratante y utilizado, por el momento, únicamente para un servicio oficial no comercial.

**En dirección este**

1 El tráfico que transite más lentamente en dirección este, tal como pueden ser los remolcadores, las gabarras y las pequeñas embarcaciones de pesca, seguirá la derrota establecida al sur del dispositivo de separación del tráfico "En el estrecho de Juan de Fuca" y al norte de la línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1) 48°27',14 N	124°44',36 W
2) 48°11',90 N	123°55',57 W
3) 48°11',94 N	123°34',00 W

**En dirección oeste**

2 El tráfico que transite más lentamente en dirección oeste, tal como pueden ser los remolcadores, las gabarras y las pequeñas embarcaciones de pesca, seguirá la derrota establecida al sur de la línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1) 48°27',14 N	124°44',36 W
2) 48°11',90 N	123°55',57 W
3) 48°11',94 N	123°34',00 W

**ZONA DE PRECAUCIÓN EN LA REGIÓN DE LOS GRANDES BANCOS DE TERRANOVA**

(Cartas de referencia: CHS 4001/INT404, edición de 1995 y CHS 4000, edición de 1984.

**Note:** Estas cartas han sido levantadas utilizando los dátum geodésicos norteamericanos de 1983 y 1927, respectivamente.)

**Descripción de la zona de precaución**

A fin de reducir el riesgo de siniestros marítimos, así como la contaminación y los daños resultantes para el medio ambiente, todos los buques que no participen en las actividades petroleras que se llevan a cabo en dicha zona, deberían navegar con especial precaución en una zona de 10 millas marinas de radio, cuyo centro se encuentra en la posición geográfica 46°28',53 N y 048°28',86 W. El movimiento de buques en la zona se vigila 24 horas al día. Se aconseja a los buques que tengan intención de pasar por la zona de precaución que se pongan en contacto con la instalación flotante de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) Terra Nova por el canal 16 de ondas métricas y que sigan las instrucciones recibidas mientras transitan por la zona.

**ZONAS A EVITAR EN LA REGIÓN DE LAS ISLAS SHETLAND****Modifíquense las notas de la descripción de las zonas a evitar de modo que digan:**

"A fin de evitar el riesgo de contaminación por hidrocarburos y graves daños al medio ambiente y la economía de las Shetland, todos los buques de arqueo bruto superior a 5 000 que transporten o puedan transportar hidrocarburos u otras cargas líquidas potencialmente peligrosas a granel deben evitar la zona limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:"

**ANEXO 8**

**RESOLUCIÓN MSC.126 (75)**  
(aprobada el 20 de mayo de 2002)

**SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/8-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, relativa a la aprobación de sistemas de notificación para buques por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), en la que se autoriza al Comité a que desempeñe, en nombre de la Organización, la función de aprobar los sistemas de notificación para buques,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, aprobados mediante la resolución MSC.43(64), enmendados mediante la resolución MSC.111(73),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 47º periodo de sesiones,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/8-1 del SOLAS, el sistema de notificación obligatoria para buques en aguas de Groenlandia, tal como se describe en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que dicho sistema de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 2002;
3. PIDE al Secretario General que ponga esta resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

## ANEXO

### DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EN AGUAS DE GROENLANDIA

Se establecen dos sistemas, uno -denominado GREENPOS- para buques que viajen hacia los puertos y lugares de escala de Groenlandia o procedan de ellos, y otro sistema -denominado COASTAL CONTROL (KYSTKONTROL)- para buques que efectúen navegación de cabotaje entre puertos y lugares de escala de Groenlandia.

#### **1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN LOS SISTEMAS**

##### **1.1 Buques obligados a participar en el sistema de notificación GREENPOS:**

Todos los buques que viajen hacia los puertos y lugares de escala de Groenlandia o procedan de ellos.

##### **1.2 Buques obligados a participar en el sistema de notificación COASTAL CONTROL:**

Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 20, y los pesqueros, que viajen entre puertos y lugares de escala de Groenlandia.

#### **2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA Y NÚMERO Y EDICIÓN DE LA CARTA DE REFERENCIA UTILIZADA PARA FIJAR LOS LÍMITES DEL SISTEMA**

2.1 El sistema de notificación GREENPOS abarca la zona que se encuentra dentro de la plataforma continental o zona económica exclusiva a la altura de la costa de Groenlandia.

2.2 Las cartas de referencia son las cartas danesas N<sup>os</sup> 1000 (Dátum de Qornoq de 1927), 2000 y 3000 (Dátum desconocido).

#### **3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE EFECTUAR, AUTORIDAD A LA QUE DEBEN ENVIARSE Y SERVICIOS DISPONIBLES**

##### **3.1 Formato**

3.1.1 Las notificaciones GREENPOS se enviarán al *Island Commander Greenland/CCSM* Groennedal, y se elaborarán de conformidad con el formato que figura en el apéndice 1 del presente anexo.

3.1.2 Las notificaciones COASTAL CONTROL se enviarán a la radioestación costera pertinente, y se elaborarán de conformidad con el formato que figura en el apéndice 2 del presente anexo.

3.1.3 La información que se pide a los buques es la indicada en el formato de notificación normalizado que se recoge en la resolución A.851(20).

## 3.2 Contenido

**3.2.1 La notificación que deberá enviar un buque participante en los dos sistemas contiene solamente la información indispensable para alcanzar los objetivos de los mismos, a saber:**

- .1 el **nombre del buque**, el **distintivo de llamada** y la **situación** son imprescindibles para determinar la identidad del buque y su situación inicial (letras A, B, C o D);
- .2 el **rumbo** y la **velocidad del buque**, el **destino**, **viaje proyectado** e información sobre **deficiencias** y sobre las **condiciones meteorológicas** y la **presencia de hielo** son importantes a fin de poder seguir la derrota del buque y poner en marcha medidas de búsqueda y salvamento en caso de que no se reciba la notificación esperada, y con objeto de atenderlo para que navegue en condiciones de seguridad en zonas en las que las condiciones meteorológicas pueden ser pésimas y la presencia de hielo muy peligrosa (letras E, F, I, L, Q y S);
- .3 el **número de personas a bordo** y otra **información** pertinente son importantes a la hora de asignar los recursos adecuados en una operación de búsqueda y salvamento (letra X).

## 3.3 Situación en que se han de efectuar las notificaciones

- 3.3.1 En el sistema GREENPOS (véanse las disposiciones del apéndice 1 del presente anexo), los buques remitirán sus notificaciones cuando se encuentren dentro de la plataforma continental o zona económica exclusiva a la altura de la costa de Groenlandia.
- 3.3.2 En el sistema COASTAL CONTROL (véanse las disposiciones del apéndice 2 del presente anexo), los buques transmitirán sus notificaciones cuando efectúen viajes entre puertos y lugares de escala de Groenlandia.
- 3.3.3 Los buques que procedan de un viaje por el Atlántico podrán permanecer en el sistema GREENPOS mientras viajen entre los puertos y los lugares de escala de Groenlandia, si así lo conviene el *Island Commander Greenland*.

## 3.4 Autoridad

- 3.4.1 El *Island Commander Greenland/CCSM* Groennedal es la autoridad responsable de los sistemas de notificación por radio y de la puesta en marcha y la ejecución de operaciones de búsqueda y salvamento marítimos en aguas de Groenlandia, a excepción de las zonas locales. En dichas zonas, la policía es la autoridad responsable.

### **3.5 Servicios ofrecidos**

- 3.5.1 Si no se recibe la notificación esperada de un buque participante en el sistema GREENPOS y resulta imposible establecer comunicación con aquél, o bien se notifica una emergencia, recae sobre el CCSM Groennedal la responsabilidad de iniciar la búsqueda del buque de conformidad con las reglas estipuladas para el servicio de búsqueda y salvamento, así como la de solicitar intervención de otros buques participantes de cuya presencia en dicha zona concreta se tenga conocimiento.
- 3.5.2 Si no se recibe la notificación esperada de un buque participante en el sistema COASTAL CONTROL y a la radioestación costera le resulta imposible establecer comunicación con aquél, o bien se notifica una emergencia, se informará a la policía del puerto de destino. A partir de entonces recae sobre la policía la responsabilidad de iniciar la búsqueda de conformidad con las reglas estipuladas para el servicio de búsqueda y salvamento, así como la de solicitar intervención de otros buques participantes de cuya presencia en dicha zona concreta se tenga conocimiento.

## **4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE FACILITAR AL BUQUE PARTICIPANTE Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR**

- 4.1 Se facilitará a los buques información importante para la seguridad de la navegación. En las aguas del este de Groenlandia, la información procederá del transmisor NAVTEX de Reykjavik, y en los puertos y lugares de escala del oeste de Groenlandia, del transmisor NAVTEX de las islas Kook (Igdlutaligssuaq/Telegraføen), en Nuuk (Godthåb).
- 4.2 En caso de ser necesario, se facilitará información concreta a un buque, en particular si se dan condiciones locales especiales.

## **5 MEDIOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE ÉSTAS DEBEN CONTENER**

### **GREENPOS**

- 5.1 Los buques que entren en la zona de notificación y naveguen por ella remitirán sus notificaciones al *Island Commander Greenland* (GLK) a través de la radioestación naval Groennedal (OVC), con la que se puede establecer contacto por todos los medios modernos de comunicación, como Inmarsat-C, facsímil y correo electrónico. El *Island Commander Greenland* (GLK) tiene la responsabilidad de supervisar el viaje desde el momento en que recibe el primer plan de navegación (SP) hasta que recibe la notificación final (FR).
- 5.2 Las notificaciones que deberán enviar los buques que entren en la zona de notificación y naveguen por ella empezarán por la palabra GREENPOS, e incluirán una abreviatura de dos letras que permitirá la identificación de la notificación (plan de navegación, notificación de la situación, notificación final o notificación de cambio de derrota). Los telegramas que lleven dicho encabezamiento se remitirán sin cargo alguno y tendrán carácter prioritario (URGENT).

Según el tipo de notificación de que se trate se incluirá la siguiente información, tal como se menciona en el párrafo 4 del apéndice 1 del presente anexo:

Identificador del sistema: GREENPOS

A	-	Nombre y distintivo de llamada del buque;
B	-	Grupo de fecha y hora (UTC);
C o D	-	Situación;
E	-	Rumbo verdadero;
F	-	Velocidad;
I	-	Destino y ETA (UTC);
L	-	Viaje proyectado;
Q	-	Defectos y deficiencias;
S	-	Condiciones meteorológicas y presencia de hielo; y
X	-	Número total de personas a bordo y otra información pertinente.

### COASTAL CONTROL

- 5.3 En los viajes entre puertos y lugares de escala de Groenlandia, las notificaciones se remitirán a la radioestación costera que esté situada en la misma zona de control que el destino previsto (radio Aasiaat, radio Qaqortoq o radio Ammassalik), véase el apéndice A. Se puede establecer contacto con las radioestaciones costeras por todos los medios modernos de comunicación, como Inmarsat-C, el facsímil y el correo electrónico. La radioestación costera tiene la responsabilidad de supervisar el viaje desde el momento en que recibe el plan de navegación (SP) hasta que recibe la notificación final (FR) subsiguiente.
- 5.4 Las notificaciones que deberán enviar los buques que entren en la zona de notificación y naveguen por ella empezarán por las palabras COASTAL CONTROL, e incluirán una abreviatura de dos letras que permitirá identificarlas (plan de navegación, notificación de la situación, notificación final o notificación de cambio de derrota). Los telegramas que lleven dicho encabezamiento se remitirán sin cargo alguno y tendrán carácter prioritario (URGENT).

Según el tipo de notificación de que se trate se incluirá la siguiente información, tal como se menciona en el párrafo 4 del apéndice 2 del presente anexo:

Identificador del sistema: COASTAL CONTROL

A	-	Nombre y distintivo de llamada del buque;
B	-	Grupo de fecha y hora (hora local);
C o D	-	Situación;
E	-	Rumbo verdadero;
F	-	Velocidad;
I	-	Destino y ETA (hora local);
L	-	Viaje proyectado;
Q	-	Defectos y deficiencias;
X	-	Número total de personas a bordo y otra información pertinente.

## **6 REGLAMENTACIÓN PERTINENTE EN VIGOR EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA PROPUESTO**

### **6.1 Reglamento internacional para prevenir los abordajes**

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, es aplicable en aguas de Groenlandia.

## **7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA**

7.1 El *Island Commander Greenland* es la autoridad en tierra que, mediante las notificaciones GREENPOS, conoce la situación, la derrota, etc. de cada buque que viaje hacia Groenlandia o proceda de este territorio. A través de las notificaciones COASTAL CONTROL, se mantiene informadas a las radioestaciones costeras de todos los buques que viajen entre puertos o lugares de escala de Groenlandia.

7.2 Además, se puede obtener información sobre los buques y sus características a partir del sistema AMVER del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

7.3 Las radioestaciones costeras y la radioestación naval Groennedal, que forman parte del radioservicio costero, contarán con dotación permanente.

## **8 INFORMACIÓN RELATIVA A LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR EN CASO DE FALLO DE LAS INSTALACIONES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA AUTORIDAD EN TIERRA**

**8.1 El radioservicio costero está proyectado con el grado de redundancia necesario y suficiente para tolerar los fallos normales del equipo.**

## **9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA**

9.1 El sistema tiene como objetivo permitir que el *Island Commander Greenland/CCSM* Groennedal pueda poner en marcha medidas de búsqueda y salvamento con la mayor rapidez y eficacia posible si se notifica una emergencia o no se recibe la notificación esperada de un buque y resulta imposible establecer comunicación con éste. Se hará todo lo posible por alentar y promover la plena participación de los buques obligados a efectuar notificaciones. Si no se remiten las notificaciones y es posible identificar sin ningún género de dudas al buque infractor, la información se pasará a las autoridades pertinentes del Estado de abanderamiento, de forma que éstas puedan realizar las investigaciones necesarias y proceder a un posible enjuiciamiento, de conformidad con la legislación nacional.

## APÉNDICE 1

### SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EN GROENLANDIA (GREENPOS)

#### Reglas para redactar las notificaciones

- 1 Los buques que viajen hacia puertos y lugares de escala de Groenlandia o procedan de ellos remitirán sus notificaciones cuando se encuentren dentro de la plataforma continental o zona económica exclusiva a la altura de la costa de Groenlandia. Las notificaciones se enviarán cuatro veces al día: entre las 00 00 y las 00 30 horas, las 06 00 y las 06 30 horas, las 12 00 y las 12 30 horas, y las 18 00 y las 18 30 horas UTC.
- 2 Las notificaciones se enviarán directamente al *Island Commander Greenland* (GLK) a través de la radioestación naval Groennedal (OVC), que mantiene una escucha permanente en la frecuencia 2 182 kHz, o a través de una radioestación costera. Se puede establecer contacto con la radioestación naval Groennedal (OVC) y las radioestaciones costeras por todos los medios modernos de comunicación, como Inmarsat-C, facsímil y correo electrónico.
- 3 Las notificaciones empezarán por la palabra GREENPOS, e incluirán una abreviatura de dos letras que permitirá identificarlas. Los telegramas que lleven dicho encabezamiento se remitirán sin cargo alguno y tendrán carácter prioritario (URGENT).
- 4 Las notificaciones se elaborarán de conformidad con el siguiente diagrama. Los designadores que no sean obligatorios podrán incluirse en caso de ser necesario.

Designador	Obligatorio en los siguientes tipos de notificación	Información	Texto
	Todos	Código	"GREENPOS"
	Todos	Tipo de notificación: Plan de navegación Notificación de la situación Notificación final Notificación de cambio de derrota	Uno de los siguientes identificadores de dos letras: "SP" (Plan de navegación) "PR" (Notificación de la situación) "FP" (Notificación final) "DR" (Notificación de cambio de derrota)
A.	Todos	Buque	Nombre y distintivo de llamada (ejemplo: AGNETHE NIELSEN/OULH).
B.	Todos	Grupo de la fecha y la hora correspondientes a la situación según el designador C. o D., dado en UTC (Tiempo Universal Coordinado)	Un grupo de seis cifras seguido de una Z. Las dos primeras cifras indican la fecha del mes, las dos siguientes las horas, y las dos últimas los minutos. La Z señala que el tiempo se da en UTC (ejemplo: 041330Z).

<b>Designador</b>	<b>Obligatorio en los siguientes tipos de notificación</b>	<b>Información</b>	<b>Texto</b>
C.	C. o D. en todos	Situación (latitud y longitud)	Un grupo de cuatro cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo N, y un grupo de cinco cifras para indicar la longitud en grados y minutos, con el sufijo W (ejemplo: 5710N 04112W).
D.	C. o D. en todos	Situación (nombre de lugar geográfico)	Nombre de lugar o demora verdadera (tres cifras) y distancia en millas marinas (especifíquese la palabra "distancia") a un lugar conocido con un topónimo que no se preste a confusión (ejemplo: 165 distancia 53 Cape Farewell).
E.	SP, PR	Rumbo verdadero	Un grupo de tres cifras (ejemplo: 083).
F.	SP, PR	Velocidad en nudos	Un grupo de dos cifras (ejemplo: 14).
I.	SP	Destino y ETA (UTC)	El nombre del destino seguido de la hora estimada de llegada, expresada tal como se indica en el designador B (ejemplo: Nanortalik 181400Z).
L.	SP	Viaje proyectado	Una breve descripción de la derrota planeada por el capitán (ejemplo: desde la situación presente por el gran círculo hasta 100 millas marinas al sur de Cape Farewell y a continuación a lo largo del borde del hielo hasta QAQORTOQ).
Q.		Defectos y deficiencias	Indicación sucinta de defectos y deficiencias importantes para la seguridad del buque (ejemplo: avería en el radar y en el canal VHF).
S.	Todos	Condiciones meteorológicas y presencia de hielo	Información sucinta sobre las condiciones meteorológicas en el momento de la notificación y sobre la presencia de hielo desde la última notificación (ejemplo: SW 5, borde del hielo observado desde 6120N03905W).
X.	SP	Número total de personas a bordo  Otra información pertinente	Se indicará el número de personas a bordo (ejemplo: POB 16). Cualquier otra información de importancia para la seguridad del buque propio o de otros buques (ejemplo: navegamos con el viento en popa debido al fuerte engelamiento).

- 5** El *plan de navegación* ("SP") se enviará como una primera notificación:
- a. Al entrar en la zona de notificación.
  - b. Al zarpar del último puerto de Groenlandia.
  - c. Cuando un buque que no esté obligado a presentar notificaciones desee estar en la cobertura del sistema GREENPOS.

Ejemplo:

GLK GROENNEDAL  
GREENPOS – SP  
A. NONAME/NKFG  
B. 071310Z  
C. 5720N04510W  
E. 330  
F. 15  
I. QAQORTOQ 080200Z  
L. DIRECT IN OPEN WATERS  
S. OVERCAST – SW 5 – NO ICE  
X. POB 16.

- 6** La *notificación de la situación* ("PR") se enviará cuatro veces al día:

A las 00 00-00 30Z, 06 00-06 30Z, 12 00-12 30Z y a las 18 00-18 30Z.

Ejemplo:

GLK GROENNEDAL  
GREENPOS - PR  
A. NONAME/NKFG  
B. 122310Z  
C. 6024N05005W  
E. 125  
F. 10  
S. CLEAR SKY – NW 5 – 1/10 ICE.

- 7** La *notificación final* ("FR") se enviará:

- a. Al salir de la zona de notificación.
- b. A la llegada al destino en Groenlandia.
- c. Cuando un buque que no esté obligado a presentar notificaciones desee salir del sistema de notificación para buques.

Ejemplo:

GLK GROENNEDAL  
GREENPOS – FR  
A. NONAME/NKFG  
B. 131700Z  
C. 5705N03840W  
S. E 6 – NO ICE.

**8** La *notificación de cambio de derrota* ("DR") se enviará:

Cuando la situación del buque difiera o vaya a diferir considerablemente de la que se espera que tenga según las notificaciones anteriores.

Ejemplo:

GLK GROENNEDAL  
GREENPOS – DR  
A. NONAME/NKFG  
B. 130800Z  
C. 6005N04952W  
L. HEADING TOWARDS ARSUK FIORD IN STEAD OF QAQORTOQ DUE TO  
ENGINE TROUBLE.

## APÉNDICE 2

### SISTEMA DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EN GROENLANDIA COASTAL CONTROL (KYSTKONTROL)

#### Reglas para redactar las notificaciones

**1** Los buques que viajen entre puertos y lugares de escala de Groenlandia remitirán sus notificaciones a la radioestación costera que esté situada en la misma zona de control que el destino previsto (radio Aasiaat, radio Qaqortoq o radio Ammassalik), véase el apéndice A. Se puede establecer contacto con las radioestaciones costeras por todos los medios modernos de comunicación, como Inmarsat-C, facsímil y correo electrónico. La radioestación costera tiene la responsabilidad de supervisar el viaje desde el momento en que recibe el plan de navegación hasta que recibe la notificación final subsiguiente.

**2** Las notificaciones se enviarán a la radioestación costera que esté situada en la misma zona de control que el destino previsto (radio Aasiaat, radio Qaqortoq o radio Ammassalik), véase el apéndice A. Se puede establecer contacto con las radioestaciones costeras por todos los medios modernos de comunicación, como Inmarsat-C, facsímil y correo electrónico.

**3** Las notificaciones empezarán por las palabras COASTAL CONTROL, seguidas de una abreviatura de dos letras que permitirá identificarlas. Los telegramas que lleven dicho encabezamiento se remitirán sin cargo alguno y tendrán carácter prioritario (URGENT).

**4** Las notificaciones se elaborarán de conformidad con el siguiente diagrama. Los designadores que no sean obligatorios podrán incluirse en caso de ser necesario.

Designador	Obligatorio en los siguientes tipos de notificación	Información	Texto
	Todos	Código	"COASTAL CONTROL"
	Todos	Tipo de notificación: Plan de navegación. Notificación de la situación. Notificación de cambio de derrota. Notificación final.	Uno de los siguientes identificadores de dos letras: "SP" (Plan de navegación: al salir) "PR" (Notificación de la situación) "DR" (Notificación de cambio de derrota) "FR" (Notificación final: al llegar).
A.	Todos	Buque	Nombre y distintivo de llamada (ejemplo: AGNETHE NIELSEN/OULH).
B.	Todos	Grupo de la fecha y la hora correspondientes a la situación según el designador C .o D., dado en hora local (LT).	Un grupo de seis cifras. Las dos primeras cifras indican la fecha del mes, las dos siguientes las horas, y las dos últimas los minutos. (ejemplo: 041330).

Designador	Obligatorio en los siguientes tipos de notificación	Información	Texto
C.	C. o D. en todos	Situación por latitud y longitud.	Un grupo de cuatro cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo N, y un grupo de cinco cifras para indicar la longitud en grados y minutos, con el sufijo W (ejemplo: 5710N 04112W).
D.	C. o D. en todos	Situación por nombre de lugar geográfico.	Nombre de lugar o demora verdadera (tres cifras) y distancia en millas marinas (especifíquese la palabra "distancia") a un lugar conocido con un topónimo que no se preste a confusión (ejemplo: 165 distancia 5 Paamiut).
E.	PR	Rumbo verdadero.	Un grupo de tres cifras (ejemplo: 083).
F.	PR	Velocidad en nudos.	Un grupo de dos cifras (ejemplo: 14).
I.	SP	Destino y ETA (hora local).	El nombre del destino seguido de la hora estimada de llegada, expresada tal como se indica en el designador B (ejemplo: Nanortalik 181400).
L.	SP	Viaje proyectado.	Una breve descripción de la derrota planeada por el capitán (ejemplo: desde la situación presente a lo largo del borde del hielo hasta QAQORTOQ).
Q.		Defectos y deficiencias.	Indicación sucinta de defectos y deficiencias importantes para la seguridad del buque (ejemplo: avería en el radar y en el canal de ondas métricas).
X.	SP	Número total de personas a bordo. Otra información pertinente.	Se dará el número de personas a bordo (ejemplo: POB 16). Cualquier otra información de importancia para la seguridad del buque propio o de otros buques (ejemplo: navegamos con el viento en popa debido al fuerte engelamiento).

**5** El *plan de navegación* ("SP") se enviará como una primera notificación a la salida:

Ejemplo:

Radioestación costera QAQORTOQ

COASTAL CONTROL – SP

A. NONAME/NKFG

B. 071310

D. NARSSAQ

I. QAQORTOQ 080200

L. DIRECT IN OPEN WATERS

X. POB 16.

**6** *Notificación de la situación ("PR")*. Si el viaje dura más de 24 horas y el buque va provisto de radio, se enviará además una notificación de la situación al menos una vez cada 24 horas a la estación de control a la que se remitió la notificación de salida.

Ejemplo:

Radioestación costera QAQORTOQ  
COASTAL CONTROL – PR

- A. NONAME/NKFG
- B. 122310
- D. OFF ARSUK
- E. 310
- F. 8

**7** La *notificación de cambio de derrota ("DR")* se enviará a la estación de control a la que se remitió la notificación de salida en caso de haber modificaciones en la información dada en aquella. También se enviará una notificación de cambio de derrota si el buque se retrasa más de una hora respecto de la hora de llegada dada previamente.

Ejemplo:

Radioestación costera QAQORTOQ  
COASTAL CONTROL – DR

- A. NONAME/NKFG
- B. 130800
- D. ARRIVED IVITTUT AT 1500
- L. AWAITING WEATHER IMPROVEMENT BEFORE CONRINUING TO PAAMIUT.  
A NEW SAILING PLAN WILL BE SENT

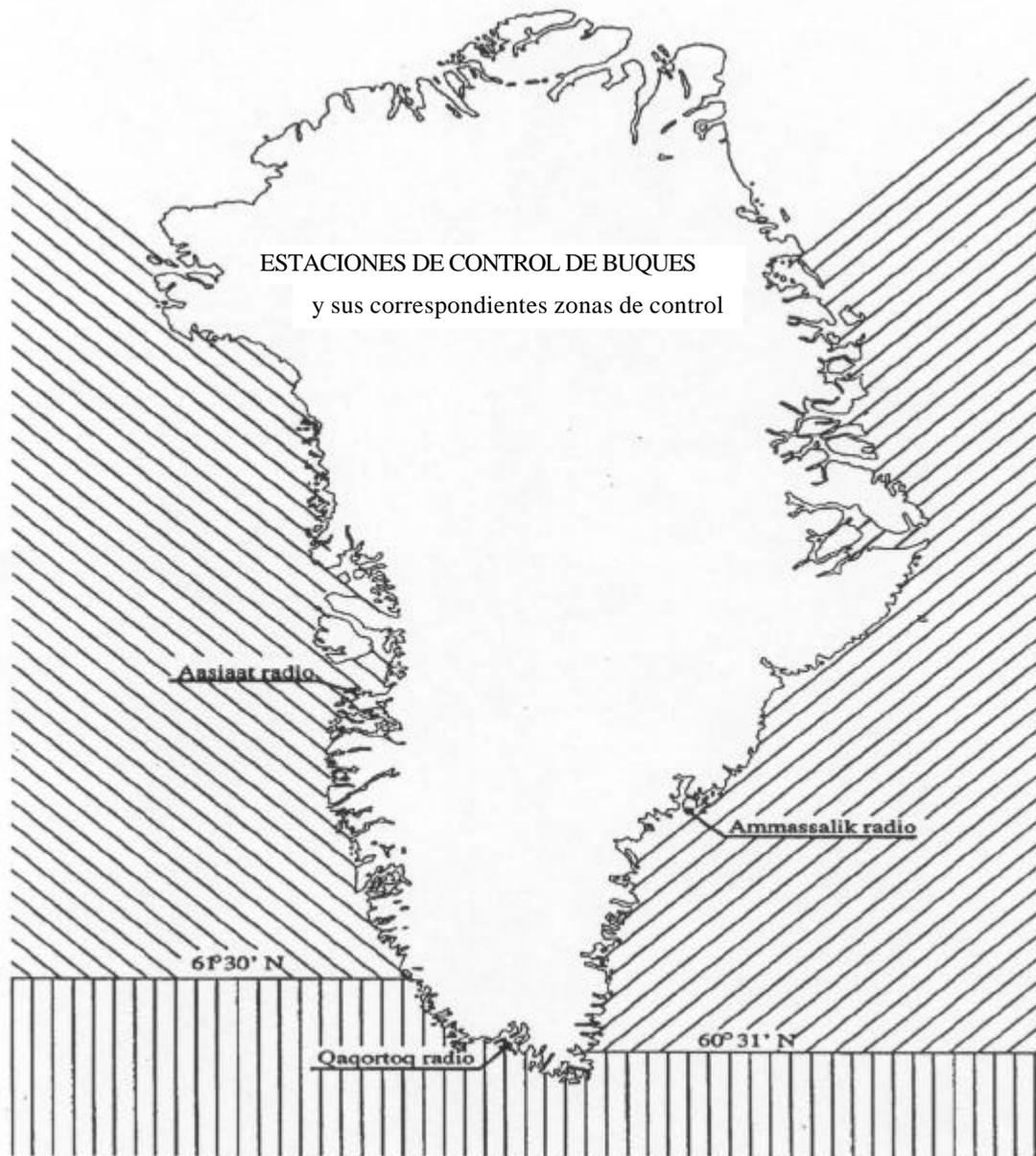
**8** La *notificación final ("FR")* se enviará, inmediatamente después de la llegada, a la estación de control a la que se remitió la notificación de salida.

Ejemplo:

Radioestación costera QAQORTOQ  
COASTAL CONTROL – FR

- A. NONAME/NKFG
- B. 131700
- D. ARRIVED PAMIUT

APÉNDICE A



**ANEXO 9**

**RESOLUCIÓN MSC.127(75)**  
(aprobada el 20 de mayo de 2002)

**MODIFICACIONES DE LOS SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN  
OBLIGATORIA PARA BUQUES EXISTENTES**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28(b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la regla V/8-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, relativa a la aprobación de los sistemas de notificación para buques por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20) mediante la cual se autoriza al Comité a que desempeñe la función de aprobar los sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques adoptados mediante la resolución MSC.43 (64), enmendados mediante la resolución MSC.111(73),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 47º periodo de sesiones,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/8-1 del Convenio SOLAS, las modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de Ouessant" existente, que se describe en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que la mencionada enmienda del sistema existente de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC, el 1 de mayo de 2003;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

ANEXO

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES  
"A LA ALTURA DE OUESSANT"

Enmiéndese la primera oración de la sección 2 de modo que diga:

**2 Cobertura geográfica del sistema y número y edición de la carta de referencia utilizada para fijar los límites del sistema**

"El sistema de notificación comprenderá una zona circular de 40 millas de radio, con su centro en la isla de Ouessant (torre radárica de Stiff)."

\*\*\*

**ANEXO 10****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA  
SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN**

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,

RECORDANDO TAMBIÉN las resoluciones A.666(16) y A.815(19), mediante las cuales aprobó el Informe sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación,

RECONOCIENDO la necesidad de establecer un sistema mundial de radionavegación que permita a los buques determinar su situación en todo el mundo,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de enmendar el Informe sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 75º periodo de sesiones,

1. APRUEBA el Informe revisado sobre el estudio de un sistema mundial de radionavegación que figura en el anexo de la presente resolución, en el que se dan las pautas de la OMI para el reconocimiento y la aceptación de sistemas de radionavegación de uso internacional;
2. INVITA a los Gobiernos a que mantengan informada a la Organización del desarrollo operacional de sistemas de radionavegación adecuados que se ajusten a estos criterios y cuya utilización por los buques en todo el mundo pudiera ser considerada por la Organización;
3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos y a las organizaciones que ofrezcan sistemas de radionavegación a que consientan que la OMI reconozca dichos sistemas;
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que reconozca aquellos sistemas que se ajusten a las prescripciones del anexo de la presente resolución y que publique información sobre los mismos;
5. PIDE TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el referido Informe sometido a examen para efectuar las rectificaciones necesarias;
6. REVOCA las resoluciones A.529(13) y A.815(19).

## ANEXO

### INFORME REVISADO SOBRE EL ESTUDIO DE UN SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Desde 1983 se han venido realizando estudios sobre un sistema mundial de radionavegación. Dichos estudios han sentado las bases para enmendar el capítulo V del Convenio SOLAS 1974 e incluir una prescripción que obliga a los buques a llevar a bordo medios para recibir en todo momento las transmisiones procedentes de sistemas de radionavegación adecuados durante la totalidad del viaje previsto.

1.2 Las prescripciones operacionales de los sistemas mundiales de radionavegación figuran en el apéndice.

1.3 No se considera viable que la OMI financie un sistema mundial de radionavegación. Por consiguiente, se han estudiado los sistemas existentes o previstos, ofrecidos y explotados por gobiernos u organizaciones, con objeto de determinar las condiciones en que tales sistemas podrían ser reconocidos o aceptados por la OMI.

## 2 PROCEDIMIENTOS Y RESPONSABILIDADES RELATIVOS A LA APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS

### 2.1 Procedimientos y funciones de la OMI

2.1.1 El reconocimiento por la OMI de un sistema de radionavegación significa que la Organización acepta que el sistema puede proporcionar información adecuada para determinar la situación dentro de su zona de cobertura y que el equipo receptor que han de llevar los buques para utilizarlo con el sistema satisface las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

2.1.2 La OMI no reconocerá ningún sistema de radionavegación sin el consentimiento del gobierno u organización que lo ofrezca y explote.

2.1.3 Para decidir si conviene o no reconocer un sistema de radionavegación, la OMI tendrá en cuenta si:

- el Gobierno o la organización que provea y explote el sistema ha declarado oficialmente que éste es operacional y puede ser utilizado por la marina mercante;
- se garantiza la continuidad del mismo;
- puede proporcionar información sobre la situación dentro de la zona de cobertura declarada por el Gobierno o la organización que explote y provea el sistema, con prestaciones no inferiores a las indicadas en el apéndice;
- se han tomado medidas adecuadas para publicar las características y parámetros del sistema y su estado, incluidas las modificaciones necesarias; y

- se han tomado medidas adecuadas para proteger la seguridad de la navegación en los casos en que sea necesario introducir cambios en las características o parámetros del sistema que puedan afectar de forma adversa al funcionamiento del equipo receptor de a bordo.

2.1.4 Cuando se modifique de alguna manera un sistema reconocido, se aplicarán los criterios enumerados en el párrafo 2.1.3 para decidir si el reconocimiento sigue siendo válido.

## **2.2 Responsabilidades de los gobiernos u organizaciones**

2.2.1 La responsabilidad de proveer y explotar un sistema de radionavegación incumbe a los gobiernos u organizaciones interesados.

2.2.2 Los gobiernos u organizaciones que deseen que la OMI reconozca un sistema de radionavegación, notificarán oficialmente a la OMI que el sistema funciona y está a disposición de la marina mercante. El gobierno o la organización indicará también la zona de cobertura del sistema y facilitará cualquier otra información que sea posible para ayudar a la OMI a examinar los criterios indicados en el párrafo 2.1.3.

2.2.3 Los gobiernos u organizaciones que tengan un sistema reconocido por la OMI no permitirán que se modifiquen las características operacionales del sistema en que se basa el reconocimiento sin notificarlo a la OMI (véase la resolución A.577(14)).

## **3 EQUIPO RECEPTOR DE A BORDO**

3.1 A fin de evitar la necesidad de que un buque tenga que llevar a bordo más de un aparato receptor, funcionará ya sea con los sistemas mundiales de radionavegación o con los sistemas de radionavegación que ofrezcan cobertura en la zona por la que navega el buque.

3.2 El equipo receptor de a bordo se ajustará a normas de funcionamiento pertinentes que no serán inferiores a las adoptadas por la Organización.

3.3 Los sistemas de radionavegación permitirán que el equipo receptor de a bordo seleccione automáticamente las estaciones adecuadas para determinar la situación del buque con la calidad de funcionamiento exigida.

3.4 El equipo receptor de a bordo estará provisto de al menos un dispositivo de salida\* que pueda facilitar a otro equipo información sobre la situación en forma normalizada.

---

\* Véase la publicación 61162 de la CEI.

## APÉNDICE

### PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las prescripciones operacionales de los sistemas mundiales de radionavegación serán de carácter general y podrán ser satisfechas por varios sistemas. Todos los sistemas podrán ser utilizados por un número ilimitado de buques.

1.2 Las prescripciones podrán ser satisfechas por distintos sistemas de radionavegación o por una combinación de sistemas.

1.3 Para los buques que operen a velocidades superiores a 30 nudos tal vez sea necesario establecer prescripciones más rigurosas.

#### 2 NAVEGACIÓN EN LAS ENTRADAS Y ACCESOS A PUERTOS Y EN LAS AGUAS COSTERAS CON UN VOLUMEN CONSIDERABLE DE TRÁFICO O UN ELEVADO GRADO DE RIESGO\*

2.1 Cuando se utilice un sistema de radionavegación para ayudar a los buques a navegar en todas las aguas de estas características, el sistema, incluida la intensificación que pueda utilizar, proporcionará información sobre la situación con un error no superior a 10 metros y con una probabilidad del 95%.

2.2 Teniendo en cuenta el espectro de radiofrecuencias, la cobertura del sistema será adecuada para que se pueda determinar la situación durante toda esta fase de la navegación.

2.3 La frecuencia de actualización de los datos sobre la situación calculados y presentados será superior a una vez cada 10 segundos. Si los datos calculados sobre la situación se utilizan para el SIA, una presentación gráfica o para el control directo del buque, la frecuencia de actualización será superior a una vez cada 2 segundos\*\*.

2.4 La disponibilidad de la señal será superior al 99,8%, medida durante un periodo de dos años\*\*\*.

2.5 Cuando el sistema esté disponible, la fiabilidad del servicio será >99,97%, medida durante tres horas.

2.6 Los usuarios recibirán un aviso de la falta de disponibilidad o interrupción del sistema en menos de 10 segundos.

---

\* La regla V/13 del Convenio SOLAS prescribe que todo Gobierno Contratante establezca, según estime factible y necesario, ya sea individualmente o en colaboración con otros Gobiernos Contratantes, las ayudas a la navegación que justifique el volumen de tráfico y exija el grado de riesgo.

\*\* Ello es aplicable a los datos sobre la situación calculados y presentados, pero no a la frecuencia de actualización de los datos de corrección, que siguen siendo válidos durante 30 segundos aproximadamente.

\*\*\* Calculado de conformidad con la orientación presente en la Recomendación R - 121 de la AISM sobre el rendimiento y vigilancia de los servicios DGNSS en la banda de frecuencias 283,5 - 325 KHz.

### **3 NAVEGACIÓN EN LAS ENTRADAS Y ACCESOS A PUERTOS Y EN LAS AGUAS COSTERAS CON UN VOLUMEN INFERIOR DE TRÁFICO O UN GRADO INFERIOR DE RIESGO\***

3.1 Cuando se utilice un sistema de radionavegación para ayudar a los buques a navegar en aguas de estas características, el sistema, incluida la intensificación que pueda utilizar, proporcionará información sobre la situación con un error no superior a 10 metros y con una probabilidad del 95%.

3.2 Teniendo en cuenta el espectro de radiofrecuencias, la cobertura del sistema será adecuada para que se pueda determinar la situación durante toda esta fase de la navegación.

3.3 La frecuencia de actualización de los datos sobre la situación calculados y presentados será superior a una vez cada 10 segundos. Si los datos calculados sobre la situación se utilizan para el SIA, una presentación gráfica o para el control directo del buque, la frecuencia de actualización será superior a una vez cada dos segundos\*\*.

3.4 La disponibilidad de la señal será superior al 99,5%, medida durante un periodo de dos años.\*\*

3.5 Cuando el sistema esté disponible, la continuidad del servicio será >99,85% medida durante tres horas.

3.6 Los usuarios recibirán un aviso de la falta de disponibilidad o interrupción del sistema en menos de 10 segundos.

### **4 NAVEGACIÓN EN AGUAS OCEÁNICAS**

4.1 Cuando se utilice un sistema de radionavegación para ayudar a los buques a navegar en aguas oceánicas, el sistema proporcionará información sobre la situación con un error no superior a 100 metros y con una probabilidad del 95%. Este grado de precisión es adecuado para la navegación en general y para suministrar información sobre la situación en el SMSSM.

4.2 Teniendo en cuenta que las flotas mercantes operan en todo el mundo, la información que proporcione un sistema de navegación debe ser adecuada para la navegación general de los buques dedicados a efectuar viajes internacionales en cualesquiera aguas oceánicas.

4.3 Teniendo en cuenta el espectro de radiofrecuencias, la cobertura del sistema será adecuada para que se pueda determinar la situación durante toda esta fase de la navegación.

---

\* La regla V/13 del Convenio SOLAS prescribe que todo Gobierno Contratante establezca, según estime factible y necesario, ya sea individualmente o en colaboración con otros Gobiernos Contratantes, las ayudas a la navegación que justifique el volumen de tráfico y exija el grado de riesgo.

\*\* Ello es aplicable a los datos sobre la situación calculados y presentados, pero no a la frecuencia de actualización de los datos de corrección, que siguen siendo válidos durante 30 segundos aproximadamente.

\*\*\* Calculado de conformidad con la orientación presente en la Recomendación R - 121 de la AISM sobre el rendimiento y vigilancia de los servicios DGNSS en la banda de frecuencias 283,5 - 325 KHz.

4.4 La frecuencia de actualización de los datos sobre la situación calculados y presentados será superior a una vez cada 10 segundos. Si los datos calculados sobre la situación se utilizan para una presentación gráfica o para el control directo del buque, la frecuencia de actualización será superior a una vez cada dos segundos.

4.5 La disponibilidad de la señal será superior al 99,8% en un periodo de 30 días.

4.6 Los usuarios podrán recibir tan pronto como sea factible un aviso de la falta de disponibilidad o interrupción del sistema mediante la difusión de información sobre seguridad marítima (ISM).

\*\*\*

**ANEXO 11****RESOLUCIÓN MSC.128 (75)**  
(aprobada el 20 de mayo de 2002)**NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DE ALARMA PARA LAS  
GUARDIAS DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.886(21), en la que la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima o el Comité de Protección del Medio Marino, según proceda, se encargarán de aprobar y enmendar las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas en nombre de la Organización,

RECONOCIENDO que muchos accidentes marítimos relacionados con las operaciones en el puente podrían evitarse si los buques fueran equipados con un sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente eficaz y operativo,

RECONOCIENDO ASIMISMO que el sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente dará un aviso si el oficial de guardia es incapaz de atender a sus funciones, ya sea por accidente, enfermedad o un problema de seguridad, como puede ser un caso de piratería o secuestro en el mar,

TOMANDO NOTA de que la instalación de este equipo es relativamente económica y ofrece un medio eficaz para prevenir accidentes durante las operaciones de navegación,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar normas de funcionamiento adecuadas de los sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación sobre normas de funcionamiento de los sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente formulada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 47º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la recomendación sobre normas de funcionamiento de los sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente que figura en el Anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se cercioren de que los sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente instalados el 1 de julio de 2003, o posteriormente, se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el Anexo de la presente resolución.

## ANEXO

RECOMENDACIÓN SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO  
DE UN SISTEMA DE ALARMA PARA LAS GUARDIAS  
DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE (BNWAS)**1 ALCANCE**

La finalidad de los sistemas de alarma para las guardias de navegación en el puente (BNWAS) es supervisar la actividad en el puente de los buques y detectar las deficiencias o fallos de los operadores que podrían provocar accidentes marítimos. El sistema supervisa el estado de alerta del oficial de guardia (ODG) y avisa automáticamente al capitán o a otro ODG competente si, por cualquier motivo, el ODG se halla incapacitado para desempeñar sus tareas. Este objetivo se consigue mediante una serie de indicaciones y alarmas para alertar en primer lugar al ODG y, si no responde, al capitán o a otro ODG competente. Además, proporciona al ODG un medio para pedir ayuda inmediata en caso de necesidad. El BNWAS debe estar en funcionamiento siempre que esté activado el sistema de control del rumbo o de la derrota, a menos que el capitán lo desactive.

**2 REFERENCIAS**

- Resolución A.830(19) de la OMI      Código de alarmas e indicadores
- Circular MSC/Circ.982      Directrices relativas a los criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente
- Resolución A.694(17) de la OMI      Prescripciones generales<sup>1</sup> relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)

**3 DEFINICIONES**

Puente      -      Caseta de gobierno y alerones del puente

**4 PRESCRIPCIONES OPERACIONALES****4.1 Funcionalidad**

## 4.1.1 Modalidades de funcionamiento del sistema

---

<sup>1</sup> Véase la publicación 60945 de la CEI.

4.1.1.1 El sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente incorporará las siguientes modalidades de funcionamiento:

- ? Automático (Entrará automáticamente en funcionamiento siempre que se active el sistema de control del rumbo o de la derrota y quedará inactivo al desconectarse dicho sistema)
- ? Conexión manual (En funcionamiento constante)
- ? Desconexión manual (No funciona en ninguna circunstancia)

#### 4.1.2 Secuencia de funcionamiento de indicadores y alarmas

4.1.2.1 Una vez en funcionamiento, el sistema de alarma debe permanecer inactivo durante un periodo preestablecido de entre 3 y 12 minutos (Td).

4.1.2.2 Al finalizar el periodo de inactividad, el sistema de alarma debe producir una indicación visual en el puente.

4.1.2.3 Si no se repone, el BNWAS debe generar además, en una primera fase, una alarma audible en el puente 15 segundos después de dar la indicación visual.

4.1.2.4 Si no se repone, el BNWAS debe generar además a distancia una alarma audible de la segunda fase en los emplazamientos del oficial suplente y/o del capitán, o de ambos, 15 segundos después de generarse la alarma audible de la primera fase.

4.1.2.5 Si no se repone, el BNWAS debe generar además a distancia una alarma audible de la tercera fase, en los emplazamientos de otros miembros de la tripulación que estén en condiciones de adoptar medidas correctivas, 90 segundos después de generar la alarma audible de la segunda fase.

4.1.2.6 En buques que no sean de pasaje, las alarmas audibles a distancia de la segunda y la tercera fases podrán generarse al mismo tiempo en todos los emplazamientos mencionados *supra*. Si la alarma audible de la segunda fase se genera de tal manera, se podrá suprimir la alarma audible de la tercera fase.

4.1.2.7 En buques más grandes, el intervalo entre las alarmas audibles de la segunda y la tercera fases podrá programarse en el momento de la instalación, incrementándolo hasta un máximo de 3 minutos, para que el oficial suplente o el capitán, o ambos, tengan tiempo suficiente de llegar al puente.

#### 4.1.3 Función de reposición

4.1.3.1 No se podrá activar la función de reposición ni cancelar ninguna de las señales de alarma audible desde ningún dispositivo, aparato o sistema que no se encuentre físicamente situado en zonas del puente en las que se pueda mantener una vigilancia adecuada.

4.1.3.2 La función de reposición debe permitir que el operador cancele la indicación visual y todas las alarmas audibles e iniciar un nuevo periodo de inactividad con una sola acción. Si la función de reposición se aplica antes de que finalice el periodo de inactividad, se iniciará nuevamente dicho periodo, el cual deberá transcurrir totalmente desde el momento en que se efectuó la reposición.

4.1.3.3 Para iniciar la función de reposición se requiere que el ODG efectúe una sola acción. Esta acción puede ser generada por dispositivos de reposición que constituyan una parte integrante del BNWAS o por acciones externas procedentes de otros aparatos capaces de registrar la actividad física y el estado mental de alerta del ODG.

4.1.3.4 La activación continua de todo dispositivo de reposición no prolongará el periodo de inactividad ni causará la eliminación de la secuencia de indicadores y alarmas.

#### 4.1.4 Instalación de llamada de emergencia

Se debe disponer de medios en el puente para activar de inmediato una alarma audible a distancia, de la segunda y subsiguiente tercera fase, con un pulsador de "llamada de emergencia" u otro elemento análogo.

## 4.2 Precisión

El sistema de alarma debe poder ajustarse, en cualquier condición ambiental, a los tiempos especificados en el párrafo 4.1.2 con una precisión de un 5% ó de 5 segundos, si este último lapso es menor.

## 4.3 Seguridad

El medio para seleccionar la modalidad de funcionamiento y la duración del periodo de inactividad (Td) estarán protegidos de modo que estos mandos sólo sean accesibles al capitán.

## 4.4 Fallos, alarmas e indicaciones

### 4.4.1 Fallos

Si se detecta un fallo del BNWAS o en su suministro eléctrico, se debe indicar y se proveerán los medios necesarios para repetir esta indicación en un cuadro central de alarmas, si lo hubiera.

## 5 CRITERIOS ERGONÓMICOS

### 5.1 Mandos operacionales

5.1.1 Medio protegido para seleccionar la modalidad de funcionamiento del BNWAS.

5.1.2 Medio protegido para seleccionar la duración del periodo de inactividad del BNWAS.

5.1.3 Medio para activar la función de "llamada de emergencia", si el BNWAS dispone de este elemento.

#### 5.1.4 Pulsadores de reposición

Los medios para activar la función de reposición sólo se colocarán en lugares del puente desde los que se pueda mantener una vigilancia adecuada y que, preferiblemente, estén próximos a las indicaciones visuales. Se contará con medios de fácil acceso para activar la función de reposición en el puesto de órdenes de maniobra, el puesto de navegación y maniobra, el puesto de vigilancia y los alerones del puente.

## 5.2 Presentación de la información

### 5.2.1 Modalidad de funcionamiento

La modalidad de funcionamiento del equipo deberá indicarse de forma que pueda observarla el ODG.

### 5.2.2 Indicaciones visuales

La indicación visual iniciada al final del periodo de inactividad deberá ser un testigo luminoso centelleante. Las luces centelleantes serán visibles desde todos los puestos de trabajo del puente en que quepa razonablemente prever que se pueda encontrar el ODG. La indicación o indicaciones deberán tener un color que no menoscabe la visión nocturna y se deberán incorporar medios de reducción de la intensidad (aunque no de extinción).

### 5.2.3 Alarma audible de primera fase en el puente

La alarma audible de la primera fase que suena en el puente, al final del periodo de indicación visual, debe tener un tono o modulación característica para alertar, pero no asustar, al ODG. Debe ser audible desde todos los puestos de operaciones del puente en que quepa razonablemente prever que se pueda encontrar el ODG. Esta función se puede desempeñar utilizando uno o más dispositivos acústicos. Las características del tono o la modulación y el nivel del volumen se deberán seleccionar durante la puesta en servicio del sistema.

### 5.2.4 Alarma audible a distancia de segunda y tercera fase

La alarma audible a distancia que suena en los emplazamientos del capitán, los oficiales y otros tripulantes en condiciones de adoptar medidas correctivas al final del periodo de alarma audible en el puente, debe ser fácilmente identificable por su sonido e indicar su carácter urgente. El volumen de esta alarma debe ser adecuado para que se escuche en todos los emplazamientos mencionados *supra* y para despertar a las personas.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Resolución de la OMI A.830(19).

## **6 PROYECTO E INSTALACIÓN**

### **6.1 Cuestiones generales**

El equipo debe cumplir lo dispuesto en las resoluciones A.694(17) y A.813(19) de la OMI, en las normas internacionales conexas<sup>3</sup> y en la circular MSC/Circ.982 relativa a las Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente.

### **6.2 Prescripciones específicas**

#### **6.2.1 Integridad física del sistema**

Todos los elementos del equipo que formen parte del BNWAS estarán protegidos contra manipulación indebida, de modo que ningún miembro de la tripulación pueda interferir en el funcionamiento del sistema.

#### **6.2.2 Dispositivos de reposición**

Los dispositivos de reposición deben estar proyectados e instalados de modo que la posibilidad de que entren en funcionamiento por otros medios que no sean su activación por el ODG sea mínima. Los dispositivos de reposición tendrán un diseño uniforme y dispondrán de iluminación para poder identificarlos por la noche.

6.2.3 Se pueden incorporar otros tipos de medios de reposición para activar la función de reposición mediante otro equipo situado en el puente, capaz de registrar las acciones de operador en puestos en que se pueda mantener una vigilancia adecuada.

### **6.3 Suministro eléctrico**

El BNWAS debe ser alimentado desde el suministro eléctrico principal del buque. La indicación de fallo y todos los elementos de la instalación de llamada de emergencia, cuando proceda, deben ser alimentados por una batería.

## **7 INTERFACES**

### **7.1 Entradas**

Se debe disponer de entradas para dispositivos de reposición adicionales o para conexión con equipo del puente que pueda generar una señal de reposición por contacto, circuitos equivalentes o series de datos.<sup>4</sup>

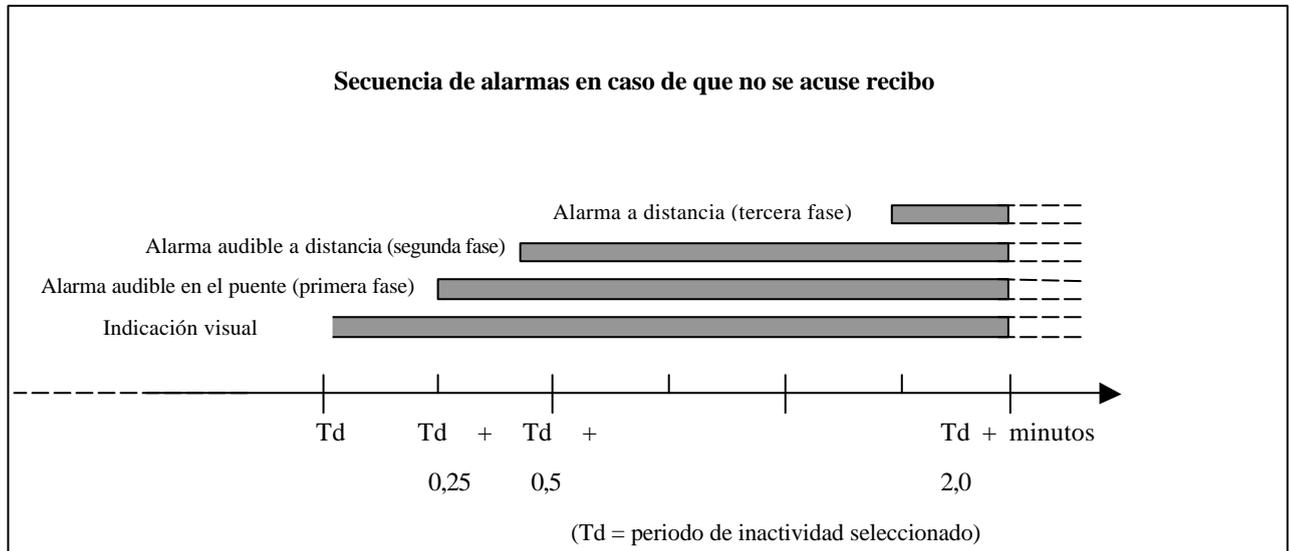
---

<sup>3</sup> Véase la publicación 60945 de la CEI.

<sup>4</sup> Véase la publicación 61162 de la CEI.

## 7.2 Salidas

Se debe disponer de una o varias salidas para conectar en el puente dispositivos que proporcionen indicaciones visuales y alarmas audibles adicionales, incluidas alarmas audibles a distancia.



\*\*\*



**ANEXO 12****RESOLUCIÓN MSC.122(75)**  
(aprobada el 24 de mayo de 2002)**ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS (IMDG)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la adopción por la Asamblea de la resolución A.716(17) sobre el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG),

RECONOCIENDO la necesidad de aplicar con carácter obligatorio una norma internacionalmente acordada para el transporte marítimo de mercancías peligrosas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MSC.123(75) mediante la que se adoptaron enmiendas al capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS) (en adelante denominado "el Convenio"), para conferir obligatoriedad a las disposiciones del Código IMDG en virtud de dicho Convenio,

TRAS EXAMINAR, en su 75º periodo de sesiones, el texto propuesto del Código IMDG,

1. ADOPTA el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. TOMA NOTA de que, en virtud de las enmiendas antedichas del capítulo VII del Convenio, las enmiendas futuras del Código IMDG se adoptarán, entrarán en vigor y se harán efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I del mismo;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código IMDG entrará en vigor el 1 de enero de 2004, una vez que hayan entrado en vigor las enmiendas al capítulo VII del Convenio;
4. CONVIENE EN que los Gobiernos Contratantes del Convenio podrán aplicar el Código IMDG total o parcialmente con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2003;

5. PIDE al Secretario General que envíe a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio copias certificadas de la presente resolución y de su anexo;
6. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.
7. OBSERVA que el Código IMDG adjunto en el anexo sustituye el Código existente adoptado mediante la resolución A.716(17).

ANEXO

CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (IMDG)

(Por razones de economía no se ha reproducido en este anexo el texto completo del Código IMDG, que figura en el documento DSC 6/15/Add.1.)

\*\*\*



**ANEXO 13****PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LAS REGLAS II-2/3 Y 19 DEL CONVENIO SOLAS****CAPÍTULO II-2****CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS****Regla 3 - Definiciones**

1 En el párrafo 20, sustitúyase "en la regla VII/2" por "en el Código IMDG, según se define en la regla VII/1.1".

**Regla 19 – Transporte de mercancías peligrosas**

2 En el cuadro 19.3, en las columnas 7 y 8 (correspondientes a los puntos de inflamación de la Clase 3), sustitúyanse, según proceda, los números "3.1 y 3.2" y "3.3" por el número "3".

3 En el cuadro 19.3, en la columna 13 (correspondiente a la Clase 5.2), sustitúyase el carácter "X" de las filas 15 (correspondiente al párrafo 3.10.1) y 16 (correspondiente a los párrafos 3.10.2) por el carácter "X<sup>16</sup>" y añádase la nueva nota 16 siguiente:

<sup>16</sup> En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios cerrados de carga rodada está prohibida."

\*\*\*



**ANEXO 14****PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO CNI****Capítulo 1 – Generalidades****1.1 Definiciones**

1 Sustitúyase el subpárrafo .3 del párrafo 1.1.1 por el siguiente:

“.3 *Carga de CNI*: combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad transportados como carga con arreglo a lo dispuesto para la Clase 7 del Código IMDG.”

2 En el párrafo 1.1.1.7, la referencia a “VII/14.6” pasa a ser “VII/1.1”.

**1.2 Ámbito de aplicación**

3 En el párrafo 1.2.2, sustitúyase “deberían aplicarse” por “se aplicarán”.

\*\*\*



## ANEXO 15

### PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

#### Capítulo 2 - Flotabilidad, estabilidad y compartimentado

1 El título de la sección 2.2.1 "Flotabilidad sin avería" se sustituye por el título "Espacios que confieren flotabilidad".

2 En el párrafo 2.2.1.1, se agrega la siguiente frase nueva al final de la frase existente que se inicia con "Al considerar..." y termina con "...prescripciones de estabilidad residual":

"Cuando un espacio que confiere flotabilidad pueda estar sometido a una mayor presión de fluido en la posición de equilibrio después de avería, los límites y las correspondientes aberturas y penetraciones de dicho espacio estarán proyectados y construidos de modo que se impida el paso de líquido bajo esa presión."

3 Esta enmienda no afecta al texto español.

\*\*\*



**ANEXO 16****PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/18 DEL CONVENIO SOLAS****CAPÍTULO II-1****CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD,  
INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS****Regla 18 - Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga**

1 El párrafo 2 de la regla se sustituye por el siguiente:

"2 En los buques de pasaje y los buques de carga toda puerta estanca se probará sometiéndola a la presión correspondiente a una altura de agua que llegue hasta la cubierta de cierre o la cubierta de francobordo, respectivamente. Cuando no puedan someterse a la prueba determinadas puertas por la posibilidad de que se dañen los aislamientos o sus piezas, la prueba de cada puerta se sustituirá por una prueba de homologación de presión consistente en someter a cada tipo y tamaño de puerta a una presión de prueba que corresponda por lo menos a la carga hidrostática requerida para la ubicación prevista. La prueba de homologación se efectuará antes de instalar la puerta. El método de instalación y el procedimiento para instalar la puerta a bordo deberán corresponder a los de la prueba de homologación. Se comprobará el asiento adecuado de cada puerta entre el mamparo, el marco y la puerta, una vez que ésta se haya instalado a bordo."

\*\*\*



**ANEXO 17****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA**

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,

RECONOCIENDO que los prácticos desempeñan un papel importante en el fomento de la seguridad marítima y en la protección del medio marino,

ESTIMANDO que una adecuada relación de trabajo entre el práctico, el capitán y, cuando proceda, el oficial encargado de la guardia de navegación, es importante para mantener la seguridad de la navegación,

OBSERVANDO que, puesto que cada zona de practica exige por parte del práctico experiencia muy especializada y conocimiento de las condiciones locales, la OMI no tiene previsto intervenir en la titulación o habilitación de prácticos ni en los sistemas de practica aplicados en los diversos Estados,

RECONOCIENDO ADEMÁS las elevadas normas establecidas ya en muchos Estados para los servicios de practica y la necesidad de que se mantengan esas normas,

CONSIDERANDO que, en los Estados que estén creando servicios de practica, el establecimiento de normas prácticas de formación mínimas, de requisitos de titulación y de procedimientos operacionales que permitan una coordinación efectiva entre los prácticos y el personal del buque, teniendo en cuenta los procedimientos del puente y el equipo del buque, contribuiría a la seguridad marítima,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 75º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las siguientes Recomendaciones:
  - a) Recomendación sobre la formación y titulación de prácticos que no sean de altura, que figura en el Anexo 1 de la presente resolución;
  - b) Recomendación sobre procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura, que figura en el Anexo 2 de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos a que hagan efectivas estas Recomendaciones lo antes posible;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima a que mantenga estas recomendaciones sometidas a examen y que las enmiende según sea necesario a la luz de la experiencia adquirida gracias a su implantación;
4. REVOCA la resolución A. 485(XII).

## ANEXO 1

### RECOMENDACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA

#### **1 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

1.1 Se reconoce que el practicaaje requiere conocimientos especializados y experiencia respecto de una zona en concreto y que los Estados con muchas y diversas vías de navegación y puertos han llegado a la conclusión de que conviene administrar el practicaaje a nivel regional o local.

1.2 Entre los prácticos a que se hace referencia en la presente recomendación no figuran los prácticos de altura, los capitanes de buque ni los tripulantes titulados o habilitados para desempeñar funciones de practicaaje en determinadas zonas.

1.3 Los Gobiernos deberán fomentar el establecimiento o la continuidad de autoridades competentes de practicaaje que administren sistemas de practicaaje seguros y eficaces.

#### **2 AUTORIDAD COMPETENTE DE PRACTICAJE**

2.1 Por "autoridad competente de practicaaje" se entienden los gobiernos nacionales o regionales y los grupos o las organizaciones regionales o locales que, por ley o tradición, administran u ofrecen un servicio de practicaaje. Los Gobiernos deberán notificar a las autoridades competentes de practicaaje lo dispuesto en el presente documento y fomentar su implantación.

2.2 La evaluación de la experiencia, cualificaciones e idoneidad del aspirante al título o licencia de práctico incumbe a cada autoridad competente de practicaaje.

2.3 La autoridad competente de practicaaje, junto con las asociaciones nacionales y locales de prácticos:

- .1 establecerá los requisitos de admisión y fijará las normas necesarias para la obtención de títulos o licencias que habiliten para realizar servicios de practicaaje en la zona bajo su jurisdicción;
- .2 se asegurará de que se mantengan las normas fijadas;
- .3 especificará los requisitos, la experiencia o los exámenes necesarios para garantizar que los aspirantes al título o licencia de práctico posean la formación y la competencia adecuadas; y
- .4 dispondrá lo necesario para que los informes de las investigaciones de sucesos relacionados con el practicaaje se tengan en cuenta al elaborar los programas de formación de los prácticos.

### **3 TÍTULO O LICENCIA DE PRACTICAJE**

Todo práctico deberá tener un título o una licencia apropiados, expedidos por la autoridad competente de practicaaje. En tal título o licencia figurará no sólo la zona de practicaaje para la cual fueron expedidos, sino también cualesquiera prescripciones o limitaciones locales que la autoridad competente de practicaaje pueda estipular, tales como dimensiones máximas, calado o arqueado de los buques para los que esté habilitado el titular.

### **4 APTITUD MÉDICA**

4.1 Todo práctico deberá también demostrar ante la autoridad competente de practicaaje que su estado de salud, sobre todo por lo que atañe a la vista, al oído y a la aptitud física, satisface las normas establecidas para la titulación de capitanes y oficiales encargados de la guardia de navegación en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, o cualquiera otra norma que la autoridad competente de practicaaje considere adecuada.

4.2 Si un práctico ha sufrido lesiones o enfermedades graves, se procederá a evaluar de nuevo su aptitud médica antes de que se reincorpore a sus funciones.

### **5 NORMAS PARA LA FORMACIÓN Y OBTENCIÓN DE TÍTULOS O LICENCIAS**

5.1 La autoridad competente de practicaaje es responsable de la formación y titulación o la habilitación mediante licencia. No obstante, tales normas tendrán el rigor necesario para que los prácticos puedan desempeñar sus funciones de un modo seguro y eficaz.

5.2 Las normas para la formación inicial se proyectarán de forma que permitan al alumno desarrollar las aptitudes y los conocimientos que, a juicio de la autoridad competente de practicaaje, son necesarios para obtener el título o licencia de práctico. La formación incluirá la adquisición de experiencia en condiciones reales bajo la estrecha supervisión de prácticos experimentados. Esta experiencia, adquirida a bordo de buques y en un medio de practicaaje auténtico, podrá completarse con ejercicios de simulación, tanto con modelos informáticos como con dotación real, clases u otros métodos de formación.

5.3 Todos los pilotos recibirán formación sobre gestión de los recursos del puente en la cual se pondrá énfasis en el intercambio de la información que resulta indispensable para realizar un tránsito sin riesgos. Esta formación requerirá que el práctico evalúe una determinada situación y estable un intercambio de información con el capitán o con el oficial encargado de la guardia de navegación. Se incluirá asimismo un requisito relativo al mantenimiento de una relación de trabajo eficaz entre el práctico y el equipo del puente en situaciones normales y de emergencia. Las situaciones de emergencia abarcarán pérdida de gobierno, pérdida de propulsión y averías del radar, de los sistemas esenciales y de la automatización en un canal o paso estrechos.

5.4 La formación inicial y continua en materia de intercambio de información entre el capitán y el práctico abarcará además:

- .1 los requisitos de carácter reglamentario que rigen el intercambio;
- .2 el reconocimiento de los impedimentos para la comunicación e interacción eficaces planteados por el idioma y por aspectos culturales, psicológicos y fisiológicos y los medios para superar estos impedimentos; y
- .3 las mejores prácticas en la zona de practica de que se trate.

5.5 Se alentará a las autoridades competentes de practica a que impartan formación de perfeccionamiento y actualización a prácticos titulados o habilitados con objeto de garantizar la continuidad de su competencia y la actualización de sus conocimientos. Tal enseñanza podría incluir:

- .1 cursos para mejorar los conocimientos de la lengua inglesa, cuando proceda;
- .2 sesiones para mejorar la aptitud de comunicación con las autoridades locales y con otros buques de la zona;
- .3 reuniones con las autoridades locales y otros organismos responsables para prever situaciones de emergencia y planes para contingencias;
- .4 cursos de actualización y de perfeccionamiento para prácticos sobre gestión de los recursos del puente a fin de facilitar la comunicación y el intercambio de información entre el práctico y el capitán de buque y mejorar la eficiencia en el puente;
- .5 ejercicios de simulación, que podrán incluir la formación en radar y procedimientos de gobierno del buque en caso de emergencia;
- .6 cursos en centros de formación en gobierno del buque utilizando modelos con dotación;
- .7 seminarios sobre nuevos equipos de puente, especialmente en lo que se refiere a ayudas a la navegación;
- .8 sesiones para debatir temas de importancia relativos al servicio de practica, entre ellos, leyes, reglas y reglamentos específicos de la zona de practica;
- .9 formación en seguridad personal;
- .10 técnicas de supervivencia personal en el mar; y
- .11 primeros auxilios, tales como la reanimación cardiopulmonar (CPR) y la atención en caso de hipotermia.

## **6 CONTINUIDAD DE LA COMPETENCIA**

6.1 Para garantizar en todo momento la competencia de los prácticos y la actualización de sus conocimientos, la autoridad competente de practicaje se cerciorará, a intervalos regulares que no excedan de cinco años, de que todos los prácticos sometidos a su jurisdicción:

- .1 siguen teniendo un conocimiento de adquisición reciente por lo que respecta a la navegación en la zona local para la cual el título o la licencia sean válidos;
- .2 satisfacen las normas de salud citadas en el párrafo 4 *supra*; y
- .3 conocen las leyes, reglamentos y otras prescripciones de carácter internacional, nacional y local en vigor y las disposiciones aplicables a la zona de practicaje y a las funciones de los prácticos.

6.2 Se podrá comprobar si los interesados poseen los conocimientos prescritos en los apartados 6.1.1 y 6.1.3 utilizando un medio adecuado, como la consulta del expediente personal, la comprobación de la asistencia a cursos de perfeccionamiento profesional o la realización de un examen.

6.3 Cuando un práctico, por las razones que sean, haya estado ausente de su puesto de trabajo y carezca de experiencia reciente respecto de la zona de practicaje, la autoridad competente de practicaje se asegurará de que cuando se reincorpore al servicio vuelva a familiarizarse con dicha zona.

## **7 PLAN DE ESTUDIOS PARA LA OBTENCIÓN DE TÍTULO O LICENCIA DE PRÁCTICO**

7.1 En el plan de estudios, por "zona" se entenderán las aguas para las cuales el aspirante intenta obtener el título o la licencia. Todo aspirante a un título o licencia de práctico deberá demostrar que conoce suficientemente los puntos indicados a continuación:

- .1 los límites de las zonas de practicaje local;
- .2 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972, enmendado, y cualesquiera otras reglamentaciones nacionales y locales relacionadas con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación que puedan regir sean aplicables a esa zona;
- .3 los sistemas de balizamiento empleados en la zona;
- .4 las características de las luces y sus ángulos de visibilidad, señales de niebla, balizas radar y radiobalizas y otras ayudas electrónicas que se empleen en la zona;
- .5 los nombres, situaciones y características de los buques faro, boyas, balizas, estructuras y otras marcas de la zona;
- .6 los nombres y características de los canales, bajos, promontorios y puntas de la zona;

- .7 el puente y otras limitaciones de obstrucción, incluida la altura de la obra muerta;
- .8 las profundidades del agua en toda la zona, incluidas las debidas a efectos de las mareas y a otros factores análogos;
- .9 la dirección general, velocidad, altura y duración de las mareas y utilización de las tablas de mareas y de los sistemas de datos en tiempo real y vigentes, si los hubiere, de la zona;
- .10 los rumbos y distancias adecuados para la zona;
- .11 los fondeaderos de la zona;
- .12 el gobierno del buque para practica, fondeo, atraque y desatraque, maniobra con y sin remolcadores y situaciones de emergencia;
- .13 las comunicaciones y disponibilidad de información sobre la navegación;
- .14 los sistemas de radioavisos náuticos de la zona y tipo de información que puedan incluir;
- .15 los dispositivos de separación del tráfico, servicios de tráfico marítimo y sistemas análogos de regulación del tráfico marítimo establecidos en la zona;
- .16 el equipo de puente y ayudas a la navegación;
- .17 el uso de radar y otros dispositivos electrónicos y sus posibilidades y limitaciones como ayudas náuticas y para evitar abordajes;
- .18 el comportamiento en la maniobra de los tipos de buque en que el practica será necesario y las limitaciones impuestas por determinados sistemas de propulsión y gobierno;
- .19 los factores que afectan al funcionamiento del buque, tales como vientos, corrientes, mareas, configuración de los canales, profundidad del agua, fondo y acción recíproca entre el buque y la orilla, incluido el empobamiento;
- .20 el empleo y las limitaciones de diversos tipos de remolcadores;
- .21 un conocimiento de la lengua inglesa a un nivel que permita expresarse con claridad en las comunicaciones;
- .22 las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas;
- .23 el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;
- .24 la relación entre el práctico y el capitán, tablilla de practica, procedimientos de utilización;

- .25 la prevención de la contaminación;
- .26 los planes de emergencia y para contingencias para la zona; y
- .27 los procedimientos seguros de embarque y desembarque; y
- .28 otros aspectos que se juzguen necesarios.

## ANEXO 2

### RECOMENDACIÓN SOBRE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA

#### **1 GENERALIDADES**

1 El practicaaje eficaz depende, entre otras cosas, de la eficacia de las comunicaciones y de los intercambios de información entre el práctico, el capitán y el personal del puente, y de la comprensión recíproca que haya entre los citados en cuanto a las funciones y los deberes de cada uno. El establecimiento de una coordinación eficaz entre el práctico, el capitán y el personal del puente, teniendo en cuenta los sistemas y el equipo del buque que haya a disposición del práctico, ayudará a que la travesía sea segura y rápida.

#### **2 DEBERES DEL CAPITÁN, DE LOS OFICIALES DEL PUENTE Y DEL PRÁCTICO**

2.1 No obstante los deberes y obligaciones del práctico, la presencia de éste a bordo no exime al capitán, u oficial a cargo de la guardia de navegación, de sus deberes y obligaciones por lo que respecta a la seguridad del buque. Una vez que el práctico esté a bordo, y antes de que comience el practicaaje, es importante que el práctico, el capitán y el personal del puente sean conscientes de sus respectivos papeles para garantizar la seguridad de la navegación.

2.2 El capitán, los oficiales del puente y el práctico comparten la responsabilidad de mantener buenas comunicaciones y entender las funciones de cada uno, a fin de garantizar la seguridad del buque en la zona de practicaaje.

2.3 El capitán y los oficiales de puente tienen el deber de ayudar al práctico y de garantizar que se está atento a su actuación en todo momento.

#### **3 PUNTO DE EMBARCO DEL PRÁCTICO**

3.1 La autoridad competente de practicaaje\* establecerá y promulgará la ubicación de los puntos de embarco y desembarco del práctico, atendiendo a su seguridad.

3.2 El punto de embarco del práctico estará a una distancia suficiente del comienzo del practicaaje para garantizar que las condiciones de embarco son seguras.

3.3 El punto de embarco del práctico estará situado asimismo en un lugar en que se disponga del tiempo y mar libre suficientes para cumplir con las prescripciones sobre el intercambio de información entre el capitán y el práctico (véanse los párrafos 5.1 a 5.6).

---

\* "Autoridad competente de practicaaje" tiene el mismo significado que en el anexo 1.

## **4 PROCEDIMIENTOS PARA SOLICITAR UN PRÁCTICO**

4.1 La oportuna autoridad competente de practicaje establecerá, promulgará y observará los procedimientos de solicitud de práctico para todo buque que entre o salga, o para operaciones de desplazamiento de buques.

4.2 Dado que los recursos humanos y los medios técnicos deben planificarse con bastante antelación, el practicaje eficaz requiere que el buque facilite lo antes posible la hora estimada de llegada o de salida, actualizando la información siempre que sea posible.

4.3 Deberán establecerse comunicaciones en ondas métricas u otros medios especializados lo antes posible, a fin de permitir que el capitán confirme la hora estimada de llegada y que la estación de prácticos pueda facilitar la información pertinente sobre el embarco del práctico.

4.4 El intercambio inicial de información con la estación de prácticos deberá incluir todos los datos exigidos por la reglamentación local, entre ellos:

- .1 el nombre del buque, distintivo de llamada, agente del buque;
- .2 características del buque: eslora, manga, calado, altura de la obra muerta (si procede), velocidad, impulsor(es);
- .3 fecha y hora previstas en el punto de embarco del práctico;
- .4 destino, atracadero (si es necesario, abarloado); y
- .5 otros requisitos e información pertinentes.

## **5 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE CAPITÁN Y PRÁCTICO**

5.1 El capitán y el práctico deben intercambiar información relativa a los procedimientos de navegación, las reglas y condiciones locales y las características del buque. Este intercambio debe ser un proceso permanente, que por lo general continúa a medida que se lleva a cabo el practicaje.

5.2 Toda operación de practicaje comenzará con un intercambio de información entre el práctico y el capitán. El tipo y cantidad de información que se intercambie vendrán dados por las características específicas de navegación de la operación de practicaje. Durante la operación se podrá intercambiar información adicional.

5.3 Cada autoridad competente de practicaje elaborará sus propias normas de intercambio de información teniendo en cuenta las prescripciones reglamentarias y las prácticas recomendables para la zona de practicaje. Los prácticos deberán considerar la conveniencia de utilizar tablillas de información, impresos, listas de comprobaciones u otros recursos mnemotécnicos a fin de asegurarse de que no olvidan ningún punto esencial del intercambio de información. Si localmente los prácticos utilizan un impreso o una tablilla de información, relativas a la travesía prevista, su contenido será fácil de entender y servirá también de complemento y ayuda para el intercambio verbal de información, aunque no lo sustituirá en ningún caso.

5.4 El intercambio de información incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- .1 presentación de una tablilla de practicaje cumplimentada. También se facilitará información adicional sobre la velocidad de giro a distintas velocidades, las curvas de evolución, las distancias de parada y otros datos pertinentes;
- .2 un acuerdo general sobre los planes y procedimientos, incluidos los planes de emergencia para la travesía proyectada;
- .3 consideración de cualesquiera condiciones especiales de carácter meteorológico o relacionadas con la profundidad del agua, las corrientes de marea o el tráfico marítimo que puedan darse durante la travesía;
- .4 consideración de cualesquiera características no habituales de gobierno del buque, dificultades con las máquinas, problemas relacionados con el equipo de navegación o limitaciones de la tripulación que puedan afectar al funcionamiento, al gobierno o a la seguridad de las maniobras del buque;
- .5 información sobre los medios de atraque, su uso, características y número de remolcadores, barcasas de amarre y otras instalaciones exteriores;
- .6 información sobre los medios de amarre; y
- .7 confirmación del idioma que se usará en el puente para las comunicaciones con el exterior.

5.5 Debe quedar perfectamente claro que cualquier plan de travesía constituye sólo una indicación básica de una intención preferente, y tanto el práctico como el capitán deben estar preparados para efectuar cambios cuando las circunstancias lo exijan.

5.6 Los prácticos y las autoridades competentes de practicaje deben estar al corriente de las responsabilidades del capitán respecto de la planificación de la travesía con arreglo a los instrumentos aplicables de la OMI\*.

## **6 IDIOMA UTILIZADO PARA LAS COMUNICACIONES**

6.1 Los prácticos estarán familiarizados con las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas y las emplearán en las ocasiones apropiadas durante las radiocomunicaciones, así como para el intercambio verbal de información en el puente. Esto permitirá al capitán y al oficial encargado de la guardia de navegación entender mejor las comunicaciones y el propósito de éstas.

6.2 Las comunicaciones de a bordo entre el práctico y el personal de guardia en el puente se llevarán a cabo en inglés, o en un idioma distinto de éste que sea común a todas las personas que intervienen en la operación.

---

\* Véanse la regla V/34 del Convenio SOLAS y la resolución A.893(21), Directrices para la planificación del viaje y el Código de Formación, sección A-VIII/2, parte 2.

6.3 Cuando un práctico se comunique con el exterior, por ejemplo con los servicios de tráfico marítimo, remolcadores o amarradores, y no pueda comunicarse en inglés o en un idioma que se entienda en el puente, dicho práctico deberá, tan pronto como sea posible, explicar la conversación a fin de que el personal de puente esté atento a cualesquiera medidas posteriores que se adopten en el exterior.

## **7 NOTIFICACIÓN DE SUCESOS Y ACCIDENTES**

Cuando esté desempeñando funciones de practicaaje, el práctico informará, o hará que se informe, a la autoridad competente de cualquier cosa que observe que pueda afectar la seguridad de la navegación o la prevención de la contaminación. En particular, el práctico informará, tan pronto sea posible, de todo accidente que pueda haber sufrido el buque en el que él esté prestando servicio y de cualesquiera irregularidades que haya en las luces, marcas y señales para la navegación.

## **8 DENEGACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE**

El práctico tendrá derecho a negarse a realizar un servicio de practicaaje cuando el buque en que vaya a actuar constituya un peligro para la seguridad de la navegación o para el medio ambiente. De toda negativa de este tipo y de las razones que la motiven se informará en el acto a la autoridad responsable para que ésta adopte las medidas oportunas.

## **9 APTITUD PARA LAS FUNCIONES**

Los prácticos habrán tenido el necesario descanso y estarán mentalmente alerta para poder dedicar toda su atención a las funciones del practicaaje durante la totalidad de la travesía.

\*\*\*

**ANEXO 18****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****DIRECTRICES MEJORADAS APLICABLES A LOS EXTINTORES  
PORTÁTILES DE INCENDIOS PARA USOS MARINOS**

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,

RECORDANDO ADEMÁS que mediante la resolución A.602(15) adoptó las Directrices revisadas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos, destinadas a complementar las prescripciones pertinentes del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, así como el capítulo V del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

RECONOCIENDO la necesidad de seguir mejorando las Directrices revisadas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos tras la aprobación de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 y la adopción del Protocolo de Torremolinos de 1993, y a la luz de la experiencia obtenida con la aplicación de dichas Directrices,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 75º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices mejoradas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA que todos los Gobiernos interesados apliquen las Directrices mejoradas que se recogen en el anexo, junto con las prescripciones pertinentes de los instrumentos antedichos;
3. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima a que mantenga las Directrices mejoradas sometidas a revisión y las enmiende o amplíe según estime necesario;
4. DECIDE revocar la resolución A.602(15).

## ANEXO

### DIRECTRICES MEJORADAS APLICABLES A LOS EXTINTORES PORTÁTILES DE INCENDIOS PARA USOS MARINOS

#### 1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes Directrices han sido elaboradas a fin de complementar las *pertinentes* prescripciones aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos\* que establecen el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 74, enmendado, el Código internacional sobre sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) y el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977. Se ofrecen a las Administraciones para ayudarles a determinar los parámetros apropiados de proyecto y construcción. Tienen sólo un carácter de asesoramiento. Se basan en las prácticas actuales y no excluyen la utilización de proyectos y materiales distintos de los indicados a continuación.

#### 2 DEFINICIONES

- 2.1 *Extintor*: aparato que contiene un agente extintor susceptible de ser expulsado mediante presión interna y dirigido hacia un fuego; dicha presión puede ser presión acumulada u obtenerse por salida de gas de un cartucho.
- 2.2 *Extintor portátil*: el proyectado para ser transportado y accionado a mano y que, en condiciones de servicio, tiene un peso total no superior a 23 kg.
- 2.3 *Agente extintor*: sustancia contenida en el extintor cuya descarga extingue el fuego.
- 2.4 *Carga del extintor*: masa o volumen del agente extintor contenido en el extintor; la cantidad que constituye la carga de los extintores de agua o de espuma se expresa normalmente en volumen (litros) y la de los otros tipos de extintores, en masa (kilogramos).

---

\* Por "extintor portátil", siempre que aparezca esta palabra en el texto de las presentes Directrices, se entenderá "extintor de incendios portátil para uso marino".

### 3 CLASIFICACIÓN

3.1 Los extintores se clasifican conforme al tipo de agente extintor que contienen. Actualmente los diversos tipos de extintores y el uso que se recomienda para cada uno de ellos son los siguientes:

Agente extintor	Recomendado para uso en incendios que afecten a:
Agua Agua con aditivos	madera, papel, tejidos y materiales análogos
Espuma	madera, papel, tejidos y líquidos inflamables
Polvo seco/producto químico seco (normales/clases B, C)	líquidos inflamables, equipo eléctrico y gases inflamables
Polvo seco/producto químico (fines múltiples o generales/clases A, B, C)	madera, papel, tejidos, líquidos inflamables, equipo eléctrico y gases inflamables
Polvo seco/producto químico seco (para metales)	metales combustibles
Anhídrido carbónico	Líquidos inflamables y equipo eléctrico
Producto químico húmedo para clase F	Grasas o aceites para cocinar
Agentes limpios**	

3.2 En el apéndice se da un cuadro que describe las características generales de cada tipo de extintor.

### 4 CONSTRUCCIÓN

4.1 El extintor se proyectará y fabricará de modo que su funcionamiento sea sencillo y rápido y su manejo fácil.

4.2 Los extintores se fabricarán conforme a una norma nacional o internacional reconocida\*\* que incluya una prescripción en el sentido de que el cuerpo de los mismos y las demás partes sometidas a presión interna sean objeto de pruebas:

- .1 a una presión de 5,5 MPa o de 2,7 veces la presión de trabajo normal, si ésta última es superior, para los extintores con una presión de servicio no superior a 2,5 MPa; o
- .2 de conformidad con la norma reconocida para los extintores con una presión de servicio superior a 2,5 MPa.

4.3 Al proyectar los componentes, seleccionar los materiales y determinar las relaciones de llenado y densidades máximas se tendrán en cuenta las temperaturas extremas a que puedan quedar expuestos los extintores a bordo del buque y a las gamas de temperaturas de funcionamiento especificadas en las normas reconocidas.

---

\*\* Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 7165:1999, titulada "*Fire-fighting - Portable fire extinguishers - Performance and construction*" (Lucha contra incendios - Extintores de incendios portátiles - Funcionamiento y construcción).

## 5 CLASIFICACIÓN DE INCENDIOS

5.1 Los incendios se clasifican por lo general en las categorías, A, B, C D y F (o K). Hay dos normas por las que se definen actualmente las clases de incendios según la naturaleza del material en combustión, a saber:

<b>Organización Internacional de Normalización (Norma 3941 de la ISO)*</b>	<b>Asociación Nacional de Prevención de Incendios (NPFA 10)</b>
<b>Clase A:</b> incendios que afecten a materiales sólidos, por lo general de naturaleza orgánica, en los que la combustión se produce normalmente con formación de rescoldos.	<b>Clase A:</b> incendios de materiales combustibles ordinarios tales como madera, tela, papel, caucho y numerosos plásticos.
<b>Clase B:</b> incendios que afecten a líquidos o a sólidos licuables.	<b>Clase B:</b> incendios de líquidos inflamables, aceites, grasas, alquitranes, pinturas a base de aceite, lacas y gases inflamables.
<b>Clase C:</b> incendios que afecten a metales.	<b>Clase C:</b> incendios que afecten a equipo eléctrico por el que está pasando corriente cuando es importante que el agente extintor no sea conductor de la electricidad (cuando no pase corriente por el equipo eléctrico podrán utilizarse sin riesgo extintores para incendios de las clases A o B).
<b>Clase D:</b> incendios que afecten a gases.	<b>Clase D:</b> incendios de metales combustibles, tales como magnesio, titanio, zirconio, sodio, litio y potasio.
<b>Clase F:</b> incendios que afecten a aceites de cocina.	<b>Clase K:</b> incendios que afecten a grasas o aceites de cocina.

\* La Norma EN2 del Comité Europeo de Normalización (CEN) se ciñe a la Norma 3941 de la ISO.

## 6 ESPECIFICACIONES PARA LAS PRUEBAS

6.1 Las especificaciones para las pruebas relativas a construcción, rendimiento y extinción de incendios habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración, teniendo debidamente en cuenta las normas internacionales establecidas.\*

## 7 CRITERIOS PARA DETERMINAR EL CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN EL CAPÍTULO 4 DEL CÓDIGO SSCI Y EN LAS REGLAS V/20 Y V/38 DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS RELATIVO AL CONVENIO DE TORREMOLINOS, 1977

7.1 El capítulo 4 del Código SSCI prescribe que los extintores tengan una capacidad de extinción, a base de agua o espuma, según prescriba la Administración, equivalente por lo menos a la de un extintor de carga líquida de 9l con un grado de eficacia de 2A para incendios de clase A. Esta equivalencia puede demostrarse mediante clasificaciones de pruebas de incendio determinadas conforme a una norma internacional, nacional o cualquier otra norma reconocida.\*

---

\* Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 7165:1999, titulada "*Fire-fighting - Portable fire extinguishers - Performance and construction*" (Lucha contra incendios - Extintores de incendios portátiles - Funcionamiento y construcción).

7.2 El tamaño y tipo de los extintores estará de acuerdo con los riesgos de incendio de los espacios que se hayan de proteger aunque se evitará que haya muchos tipos. Se tomarán las medidas necesarias para que la cantidad del agente extintor que se descargue en espacios pequeños no ponga en peligro al personal.

## **8 MARCADO DE LOS EXTINTORES**

Todo extintor llevará marcados claramente, como mínimo, los siguientes datos:

- .1 nombre del fabricante;
- .2 tipos de incendio para los que el extintor es apropiado y grado de eficacia;
- .3 tipo y cantidad de agente extintor;
- .4 pormenores relativos a la aprobación del aparato;
- .5 instrucciones de empleo y para la recarga (se recomienda que para las instrucciones de manejo se utilicen ilustraciones, además de texto explicativo en un idioma que entienda el posible usuario);
- .6 año de fabricación;
- .7 gama de temperaturas en la que el extintor funcionará satisfactoriamente; y
- .8 presión de prueba.

## **9 INSPECCIONES Y OPERACIONES DE MANTENIMIENTO PERIÓDICAS**

9.1 Los extintores serán objeto de inspecciones periódicas, de conformidad con las instrucciones del fabricante, y de un servicio a intervalos que no excedan de un año.

9.1.1 Por lo menos un extintor de cada tipo fabricado el mismo año y que se encuentre a bordo se someterá a una prueba de descarga a intervalos de cinco años (como parte del ejercicio de lucha contra incendios).

9.1.2 Todos los extintores junto con los cartuchos impulsores deberán someterse a una prueba hidráulica conforme a la norma reconocida o a las instrucciones del fabricante a intervalos que no excedan de 10 años.

9.1.3 El servicio y la inspección se realizarán únicamente por una persona de demostrada competencia, o bajo la supervisión de ésta, basándose en la guía del cuadro 9.

9.2 Se llevará un registro de las inspecciones. En ese registro se consignarán la fecha de la inspección y el tipo de mantenimiento realizado, así como si se efectuó o no una prueba de presión.

9.3 Los extintores estarán provistos de un medio que proporcione una indicación visual de si se hallan descargados.

9.4 Las instrucciones para recargar los extintores serán facilitadas por el fabricante y habrán de estar disponibles a bordo para ser consultadas.

<b>INSPECCIÓN ANUAL</b>	
Presilla de seguridad y dispositivos indicadores	Comprobar para determinar si el extintor se ha utilizado.
Dispositivo indicador de la presión	Cuando exista, comprobar que la presión está dentro de los límites admitidos. Asegurarse de que las tapas protectoras de los dispositivos indicadores de la presión y de las válvulas de escape están en su sitio.
Examen externo	Inspeccionar el extintor por su parte exterior para detectar posibles efectos de la corrosión, abolladuras u otros desperfectos que puedan afectar a la seguridad de su funcionamiento.
Peso	Pesar el extintor y comprobar su masa en relación con su peso cuando está totalmente cargado.
Mangueras y lanzas	Comprobar que las mangueras y lanzas no tienen obstrucciones y están en buen estado.
Instrucciones de uso	Comprobar que hay instrucciones de uso y que éstas son legibles.
<b>INSPECCIÓN EN EL MOMENTO DE LA RECARGA</b>	
Cargas de agua y espuma	Verter la carga en un contenedor limpio si va a volver a utilizarse y comprobar que todavía está en condiciones de utilización. Comprobar el estado del contenedor de la carga.
Cargas de polvo	Comprobar que el polvo puede volver a utilizarse. Cerciorarse de que no está apelmazado y de que no hay indicios de que contenga grumos ni cuerpos extraños.
Cartucho de gas	Examinar para comprobar que no ha sufrido ningún daño ni el efecto de la corrosión.
<b>INSPECCIÓN A INTERVALOS DE CINCO Y DIEZ AÑOS</b>	
<b>INSPECCIÓN DESPUÉS DE LA PRUEBA DE DESCARGA</b>	
Conductos de aire y mecanismo accionador	Comprobar que el conducto de salida no está obturado soplando por los orificios y respiradores de la caperuza. Examinar la manguera, el filtro de la lanza, el tubo de descarga y la válvula de aire, según sea el caso. Comprobar el mando accionador y de descarga, y limpiar y lubricar según sea necesario.
Mecanismo accionador	Comprobar que puede quitarse el pasador de seguridad y que la palanca está en perfecto estado.
Cartucho de gas	Examinar el cartucho para comprobar que no ha sufrido ningún daño ni el efecto de la corrosión. Pesarlo para cerciorarse de que está dentro de los límites admitidos.
Juntas tóricas y diafragmas de las mangueras	Comprobar el estado de las juntas tóricas y cambiar los diafragmas de las mangueras, si los hay.
Cuerpos de agua y espuma	Inspeccionar el interior y comprobar si hay indicios de corrosión y de deterioro del revestimiento. Comprobar cada contenedor por separado para detectar fugas o daños en el mismo.
Cuerpo de polvo	Examinar el cuerpo y comprobar si en su interior hay indicios de corrosión y de deterioro del revestimiento.
<b>INSPECCIÓN DESPUÉS DE LA RECARGA</b>	
Agua y espuma	Cambiar la carga con arreglo a las instrucciones del fabricante.
Reensamblaje	Volver a montar el extintor con arreglo a las instrucciones del fabricante.
Etiqueta de mantenimiento	Rellenar una etiqueta de mantenimiento con los datos de la revisión, incluido el peso total.
Soporte de los extintores	Comprobar el estado del soporte del extintor.
Informe	Elaborar un informe sobre el estado de conservación del extintor.

**Cuadro 9 - Guía para las inspecciones**

**APÉNDICE**

<b>TIPOS DE EXTINTOR</b>								
Agente extintor utilizado:	De agua			De espuma		De polvo	De anhídrido carbónico	De agentes limpios
		Agua, posiblemente con sales en solución				Solución acuosa que contiene sustancias espumógenas	Polvo químico seco	Anhídrido carbónico a presión
Carga expulsora del extintor (presión acumulada o cartucho, según esté indicado)		Anhídrido carbónico u otros gases inertes a presión o aire comprimido (presión acumulada o cartucho separado)			Anhídrido carbónico u otros gases inertes a presión, o aire seco (presión acumulada o cartucho separado)	Anhídrido carbónico u otros gases inertes, o aire seco (presión acumulada o cartucho separado)		
La descarga del extintor se efectúa mediante:		Apertura de la válvula. Acción del gas a presión (apertura del cartucho)			Apertura de la válvula. Acción del gas a presión (apertura del cartucho)	Apertura de la válvula. Acción del gas a presión (apertura del cartucho)	Apertura de la válvula del recipiente que constituye el extintor	

El agente extintor descargado está constituido por:	TIPOS DE EXTINTOR						
	De agua		De espuma		De polvo	De anhídrido carbónico	De agentes limpios
	Agua, posiblemente con sales en solución			Espuma que contiene el gas utilizado	Polvos químicos secos y anhídrido carbónico u otro gas	Anhídrido carbónico	
El agente extintor descargado extingue el fuego mediante:	Enfriamiento de los materiales en combustión. Evaporación de agua y formación consiguiente de una atmósfera local (vapor de agua) que aísla los productos en combustión del aire que los rodea		Formación de una capa de espuma que aísla los productos en combustión del aire que los rodea y enfriamiento en caso de incendios de Clase A		Inhibición del proceso de combustión por interrupción de la reacción química. Cierta aislamiento de los materiales en combustión con respecto al aire que los rodea	Formación de una atmósfera inerte local (anhídrido carbónico) que aísla los materiales en combustión del aire que los rodea. Acción de sofocado y enfriamiento del anhídrido carbónico	
La resistencia eléctrica del agente extintor descargado es:	Muy baja	Muy baja		Variada	Muy elevada. Sometidos a calor intenso, algunos polvos pueden ser conductores de electricidad	Muy elevada	

Peculiaridades y limitaciones de utilización	TIPOS DE EXTINTOR				
	De agua	De espuma	De polvo	De anhídrido carbónico	De agentes limpios
	El chorro o rocciones del extintor se dirigirán hacia la base del incendio		Mezcla de polvo sujeta al efecto del viento; puede tener por lo tanto una eficacia reducida en espacios abiertos o ventilados	Gas sujeto al efecto del viento; tiene por lo tanto una eficacia limitada en espacios abiertos o ventilados	
		La extinción del incendio se logra sólo cuando toda la superficie en combustión queda cubierta de espuma			

<b>TIPOS DE EXTINTOR</b>							
		<b>De agua</b>	<b>De espuma</b>		<b>De polvo</b>	<b>De anhídrido carbónico</b>	<b>De agentes limpios</b>
Inconvenientes y peligros	No se utilizará cuando haya riesgos de origen eléctrico				Las mezclas de polvo producidas pueden tener un efecto sofocante y dañar la vista. El polvo puede perjudicar los contactos eléctricos	El anhídrido carbónico puede ser sofocante	
Mantenimiento	Los extintores con cuerpo de cobre o de aleación de cobre no se pulirán con productos de naturaleza corrosiva o abrasiva, que pueden ocasionar una reducción del espesor de las paredes. La utilización de estos extintores deberá evitarse pero en caso de ser utilizados deberán preferiblemente pintarse en la parte exterior				Algunos tipos de polvos pueden sufrir alteraciones debido a la humedad; por lo tanto, evítese rellenar el extintor en lugares húmedos		
	La carga puede congelarse a una temperatura de 0°C (a menos que esté protegida químicamente contra ello)		La carga puede congelarse a una temperatura de unos 5°C. La carga puede sufrir alteraciones si queda sometida a temperaturas elevadas (de unos 40°C o más). Por lo tanto, el extintor no debe instalarse en lugares que puedan quedar expuestos a temperaturas elevadas o bajas				
		No se instalará el extintor en lugares excesivamente calurosos que pudieran hacer que la presión interna del anhídrido carbónico del cartucho alcanzara valores muy elevados					Cuando el extintor lleve un recipiente de anhídrido carbónico, evítese instalarlo en lugares excesivamente calurosos que pudieran hacer que la presión interna del anhídrido carbónico del recipiente alcanzara valores muy elevados

\*\*\*

**ANEXO 19****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****USO APROPIADO DE LOS CANALES DE ONDAS MÉTRICAS EN EL MAR**

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,

RECONOCIENDO que el uso apropiado de los canales de radiocomunicaciones de ondas métricas contribuye a la seguridad de la vida humana en el mar y a la eficacia de la navegación,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el uso indebido de los canales de radiocomunicaciones de ondas métricas puede causar graves interferencias en comunicaciones esenciales y es un peligro para la seguridad en el mar,

CONSIDERANDO que el riesgo de uso indebido de los canales de radiocomunicaciones de ondas métricas es mayor cuando el equipo de ondas métricas es utilizado por personas que no han recibido la formación necesaria sobre su correcto uso,

RECORDANDO que el Reglamento de Radiocomunicaciones\* exige que el servicio de toda estación radiotelefónica de buque esté controlado por un operador con título expedido o reconocido por el Gobierno que corresponda,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado en 1995, exige para la titulación de capitanes, pilotos de primera clase y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación el conocimiento de los procedimientos seguidos en las comunicaciones radiotelefónicas y aptitud para utilizar radioteléfonos, especialmente en lo que se refiere a mensajes de socorro, urgencia y seguridad, y para la navegación,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 75º periodo de sesiones,

1. INVITA a los Gobiernos a que se aseguren de que todas las personas que hayan de controlar a bordo el funcionamiento del equipo de ondas métricas conozcan los procedimientos seguidos en las comunicaciones radiotelefónicas y sepan utilizar los radioteléfonos, especialmente en lo que se refiere a mensajes de socorro, urgencia y seguridad, y para la navegación;

---

\* Por Reglamento de Radiocomunicaciones se entiende el Reglamento de Radiocomunicaciones adjunto como anexo, o considerado como anexo, del Convenio Internacional de Telecomunicaciones más reciente que esté en vigor en el momento de que se trate.

2. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos a que señalen a la atención de todos los interesados la existencia de las Directrices sobre el uso del equipo de ondas métricas en el mar;
3. PIDE a los Gobiernos que tomen las medidas necesarias para asegurar que todos los canales de ondas métricas se usan correctamente;
4. APRUEBA las Directrices sobre el uso del equipo de ondas métricas en el mar, que constituye el anexo de la presente resolución;
5. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima a que someta estas Directrices a examen y las enmiende oportunamente;
6. REVOCA la resolución A.474(XII).

## ANEXO

### DIRECTRICES SOBRE EL USO DEL EQUIPO DE ONDAS MÉTRICAS EN EL MAR

## **1 TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN POR ONDAS MÉTRICAS**

### **1.1 Preparación**

Antes de transmitir hay que tener pensados los temas que deben figurar en la comunicación y, si es necesario, preparar notas para evitar interrupciones innecesarias y asegurar que no se desperdicia tiempo valioso en un canal muy utilizado.

### **1.2 Escucha**

Hay que escuchar antes de comenzar a transmitir para tener la certeza de que el canal no está ya ocupado. Esto evitará interferencias innecesarias e irritantes.

### **1.3 Disciplina**

El equipo de ondas métricas deberá utilizarse correctamente y de acuerdo con el Reglamento de Radiocomunicaciones. Se evitará especialmente lo siguiente:

- .1 llamar por el canal 16 para fines que no sean comunicaciones de socorro y de urgencia, y de seguridad muy breves, cuando haya disponible otro canal;
- .2 efectuar comunicaciones no relacionadas con la navegación o la seguridad, en canales destinados al servicio de operaciones portuarias;
- .3 las transmisiones no esenciales, como, por ejemplo, señales y correspondencia innecesarias y superfluas;
- .4 transmitir sin identificación correcta;
- .5 ocupar un determinado canal en malas condiciones de transmisión; y
- .6 la utilización de lenguaje ofensivo.

### **1.4 Repetición**

Se evitará repetir palabras y frases, a menos que la estación receptora lo pida específicamente.

### **1.5 Reducción de potencia**

Siempre que sea posible se utilizará la mínima potencia de transmisión necesaria para obtener una comunicación satisfactoria.

## **1.6 Sistema de identificación automática (SIA)**

El SIA se utiliza para intercambiar datos en las comunicaciones de buque a buque y también en las comunicaciones con las instalaciones en tierra. La finalidad del SIA es contribuir a identificar a los buques; asistir en el seguimiento de los blancos; simplificar el intercambio de información (por ejemplo, reduciendo las notificaciones verbales) y proporcionar información adicional que contribuya a evitar los abordajes. El SIA se podrá utilizar junto con las comunicaciones telefónicas en ondas métricas, y su funcionamiento estará regido por lo dispuesto en la resolución A.917(22) - "Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo".

## **1.7 Comunicaciones con estaciones costeras**

1.7.1 En los canales de ondas métricas destinados al servicio de operaciones portuarias, los únicos mensajes que se permite transmitir son aquellos relacionados con las operaciones de manipulación, el movimiento y la seguridad de los buques y, en casos de emergencia, la seguridad de las personas, dado que la utilización de estos canales para las comunicaciones de buque a buque puede causar graves interferencias en las comunicaciones relacionadas con el movimiento y la seguridad de los buques en las zonas portuarias.

1.7.2 Se seguirán las instrucciones dadas por las estaciones costeras sobre asuntos relacionados con la comunicaciones.

1.7.3 Las comunicaciones se establecerán a través del canal indicado por la estación costera. Cuando ésta pida un cambio de canal, el buque comunicará que queda enterado.

1.7.4 Cuando se reciban instrucciones de una estación costera pidiendo que cese la transmisión, no se realizará ninguna comunicación hasta recibir una notificación que anule esa petición (la estación costera puede estar recibiendo mensajes de socorro o de seguridad y cualesquiera otras transmisiones que podrían causar interferencias).

## **1.8 Comunicaciones con otros buques**

1.8.1 En el Reglamento de Radiocomunicaciones se designa el canal 13 de ondas métricas para las comunicaciones de puente a puente. El buque llamado podrá indicar otro canal de trabajo en que se realizarán las transmisiones que vayan a seguir. El buque que llama comunicará su aceptación antes de cambiar de canal.

1.8.2 Se seguirá el procedimiento de escucha indicado en el párrafo 1.2 antes de comenzar las comunicaciones en el canal elegido.

## **1.9 Comunicaciones de socorro**

1.9.1 Las llamadas/mensajes de socorro tienen absoluta prioridad sobre todas las demás comunicaciones. Cuando se escuchen, todas las transmisiones cesarán y se mantendrá un servicio de escucha.

1.9.2 Cualquier llamada/mensaje de socorro se registrará en el diario de navegación del buque y se comunicará al capitán.

1.9.3 Al recibir un mensaje de socorro, si se está en las proximidades se acusará recibo inmediatamente. Si no está en las proximidades se dejará transcurrir un corto intervalo antes de acusar recibo para permitir que lo hagan buques más cercanos al punto del que proceda el mensaje.

## **1.10 Llamada**

1.10.1 De conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, el canal 16 sólo se podrá utilizar para comunicaciones de socorro, urgencia y de seguridad muy breves y para pedir el establecimiento de comunicaciones que luego deberán mantenerse en un canal de trabajo apropiado.

1.10.2 Siempre que sea posible se utilizará una frecuencia de trabajo para las llamadas. Si no se dispone de una frecuencia de trabajo, podrá utilizarse el canal 16 de ondas métricas para hacer llamadas, a condición de que éste no se encuentre ocupado por una llamada/mensaje de socorro o urgencia.

1.10.3 Si hay dificultades para establecer contacto con un buque o una estación costera, se dejará transcurrir un tiempo prudencial antes de repetir la llamada. No se ocupará innecesariamente el canal y se intentará establecer comunicación en otro canal.

## **1.11 Cambio de canal**

Si las comunicaciones en un canal determinado no son satisfactorias, se indicará cambio de canal y se esperará la confirmación.

## **1.12 Deletreo**

Si es necesario deletrear (por ejemplo, nombres descriptivos, señales de llamada, palabras que podrían interpretarse mal) se utilizará la tabla de deletreo del Código Internacional de Señales, el Reglamento de Radiocomunicaciones y las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

## **1.13 Forma de dirigirse**

Las palabras "Yo" y "Usted" se utilizarán con prudencia. Se indicará a quién van referidas.

Ejemplo:

"Seaship, aquí Port Radar, Port Radar ¿tiene usted un práctico?"

Port Radar, aquí Seaship; Sí, [yo] tengo un práctico."

## **1.14 Servicio de escucha**

Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá escuchas (véase la regla sobre los servicios de escucha del capítulo IV del Convenio SOLAS, 1974, enmendado). El Convenio prescribe el mantenimiento de una escucha continua en el canal 70 de LSC de ondas métricas y también, cuando sea posible, una escucha continua en el canal 16 de ondas métricas.

## **2 PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN POR ONDAS MÉTRICAS**

### **2.1 Llamada**

Cuando se llame a una estación costera o a otro buque se dará el nombre de la estación costera o del buque una vez (dos veces si se estima necesario porque haya un intenso tráfico radioeléctrico) y a continuación la palabra AQUÍ y, dos veces, el nombre del buque, indicando el canal que se utiliza.

Ejemplo:

Port City, aquí Seastar, Seastar, en el canal 14.

### **2.2 Intercambio de mensajes**

2.2.1 Cuando se comunique con un buque del que se ignora el nombre pero cuya situación se conoce, puede utilizarse ésta. En tal caso la llamada se dirigirá a todos los buques.

Ejemplo:

"Atención todos los buques, aquí Pastoria, Pastoria. Buque que se aproxima a la boya número 4, estoy pasando el faro de Belinda Bank."

2.2.2 Cuando se reciba un mensaje y sólo se necesite acuse de recibo, se dirá "recibido". Cuando se reciba un mensaje y se deba informar de si ha quedado entendido, se dirá: "recibido, entendido", y se repetirá el mensaje si se considera necesario.

Ejemplo:

"Mensaje: Su atracadero estará libre a las 08 30 horas.

Respuesta: Recibido, entendido. Atracadero libre a las 08 30 horas."

2.2.3 Cuando así proceda, se enviará el siguiente mensaje:

"Ruego emplee/voy a emplear las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas."

Cuando haya dificultades lingüísticas que no puedan resolverse con las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas, se utilizará el Código Internacional de Señales.

En este caso la palabra "INTERCO" precederá a los grupos cifrados del Código Internacional de Señales.

Ejemplo:

"Ruego emplee/voy a emplear el Código Internacional de Señales".

2.2.4 Cuando el mensaje contenga instrucciones o consejos, se repetirá la información principal.

Ejemplo:

"Mensaje: Le aconsejo que pase a mi popa.

Respuesta: Pasaré a su popa."

2.2.5 Si no se ha recibido un mensaje adecuadamente, se pedirá su repetición diciendo: "Repita".

2.2.6 Si se ha recibido pero no comprendido un mensaje, se dirá: "Mensaje no comprendido".

2.2.7 Si es necesario cambiar a un canal diferente, se dirá: "Cambie el canal ..." y se esperará la respuesta a esta indicación antes de realizar el cambio.

2.2.8 Durante el intercambio de mensajes, un buque invitará a que se le responda diciendo: "Cambio".

2.2.9 El final de una comunicación se indicará con la palabra "Corto".

### **3 MENSAJES NORMALIZADOS**

3.1 Dado que en su mayoría las comunicaciones de buque a tierra consisten en intercambios de información, conviene utilizar mensajes normalizados para reducir el tiempo de transmisión.

3.2 En las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas se dan ejemplos de mensajes normalizados que se utilizan corrientemente, que se utilizarán siempre que sea posible.

#### **Documentos de referencia**

- Capítulo IV sobre Radiocomunicaciones del Convenio SOLAS, 1974, enmendado;
- Cuadro de frecuencias de transmisión en la banda móvil marítima de ondas métricas del apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones;
- resolución A.917(22) de la Asamblea sobre las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo; y
- resolución A.918(22) de la Asamblea sobre las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

\*\*\*



## ANEXO 20

### POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-03 RELATIVOS A CUESTIONES VINCULADAS CON LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

**CMR-03, punto 1.3 del orden del día - *examinar en la medida de lo posible la identificación de bandas armonizadas en el plano mundial/regional para aplicar futuras soluciones avanzadas que permitan satisfacer las necesidades de organismos públicos de protección, como los que se encargan de situaciones de emergencia y operaciones de socorro, y elaborar las disposiciones reglamentarias que sean necesarias, teniendo en cuenta la resolución 645 (CMR-2000)***;

#### Antecedentes

En el artículo 5 y en los apéndices 13 y 15 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT se han establecido frecuencias armonizadas a nivel mundial para su uso en situaciones de emergencia y de búsqueda y salvamento. Éstas cubren las comunicaciones con los Centros coordinadores de salvamento y entre los buques, las aeronaves y otras unidades móviles. La OMI y la OACI han establecido procedimientos operacionales pormenorizados para estas emergencias y para las situaciones de búsqueda y salvamento.

Podría ser útil identificar ciertas frecuencias o bandas de frecuencias para que las puedan usar los organismos de protección pública con el fin de brindar asistencia ante emergencias graves y operaciones de socorro. Sin embargo, aún faltan definir las condiciones para su utilización. Es esencial que las autoridades responsables del salvamento aeronáutico y marítimo garanticen la compatibilidad con cualquier frecuencia que pueda ser establecida en este contexto.

#### La postura de la OMI

La postura de la OMI es contribuir a la identificación de las frecuencias y bandas que se deberán utilizar en las situaciones previstas, siempre que su uso guarde conformidad con las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones y no provoque interferencias con los servicios operacionales de radiocomunicaciones de socorro y seguridad marítimos o aeronáuticos. En particular, no deberá afectar a los procedimientos internacionales vigentes de búsqueda y salvamento de la OMI/OACI (IAMSAR).

**CMR-03: punto 1.8.1 del orden del día - *los resultados de los estudios sobre la frontera entre emisiones no esenciales y emisiones fuera de banda con el fin de incluirla en el Apéndice 3***;

#### Antecedentes

Este punto del orden del día continúa con las medidas que quedaron pendientes del Apéndice 3 durante la CMR-2000 para determinar la frontera entre el dominio fuera de banda (OOB) y el dominio no esencial del espectro de radiofrecuencia transmitido. La UIT ha adoptado límites generales para el OOB y las emisiones no esenciales desde sistemas de radares en las Recomendaciones UIT-R **SM.1541**, anexo 8, "Emisiones no deseadas en el dominio fuera de banda", y UIT-R **SM.329**, "Emisiones no esenciales".

Además, la Recomendación UIT-R **SM.329** contiene cuatro categorías de límites de emisiones no esenciales. La categoría A está incluida en el Apéndice 3 del Reglamento de Radiocomunicaciones. La categoría B, es propia de la región europea y está incluida en la Recomendación 74-01 de la Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones (CEPT).

Los límites de la categoría A son aplicables a todos los tipos de radar y los de la categoría B son aplicables a las estaciones de radar del servicio de radiodeterminación (estaciones fijas de radiodeterminación excluyendo los radares de perfil del viento, los multifrecuencias y de los grupos activos).

La Recomendación UIT-R **SM.1541** define también un "objetivo de diseño" que podría reemplazar los límites OOB actualmente aceptados, una vez que se hayan ultimado los estudios de la UIT, aproximadamente en el año 2006. En general, los cambios que se están examinando tienden a proponer límites más rigurosos para las emisiones fuera de banda y las emisiones no esenciales. Esto es principalmente necesario para no perturbar los distintos servicios satelitarios y de la ciencia espacial, ya que es imposible corregir la interferencia generada por los satélites una vez que éstos han sido lanzados. Los cambios decididos por la UIT-R podrán, sin embargo, tener otras consecuencias, que incluyen la anulación de múltiples clases de sistemas de radar habitualmente utilizados en el mar o en tierra a efectos marítimos. Estos sistemas se han utilizado durante varios decenios sin producir efectos adversos a otros servicios de radiocomunicaciones. Cualquier tipo de cambios de esa naturaleza podrá ser aceptable para la comunidad marítima si se introducen a lo largo de un periodo razonable.

### **Postura de la OMI**

La OMI apoya las iniciativas de racionalización de las definiciones y de los límites para las emisiones no esenciales y fuera de banda, pero recomienda que cualquier cambio que pueda anular prematuramente la actual generación de radares utilizados para fines marítimos deberá revisarse dentro de un plazo razonable, que debe ser como mínimo de 10 años.

**CMR-2003: punto 1.9 del orden del día – examinar el apéndice 13 y la resolución 331 (Rev. CMR-97) con objeto de suprimirlos y, en su caso, considerar los cambios consiguientes al capítulo VII y a otras disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, teniendo en cuenta la evolución de la transición hacia el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) y su introducción;**

### **Antecedentes**

Durante el periodo de transición hasta la plena implantación del SMSSM, el Reglamento de Radiocomunicaciones ha mantenido disposiciones dobles; el capítulo VII, relativo a comunicaciones dentro del SMSSM, y el apéndice 13, relativo a comunicaciones fuera del SMSSM. Sin embargo, el mantenimiento tanto de los antiguos como de los nuevos sistemas de socorro y seguridad durante un periodo prolongado resulta costoso, además de inconveniente, para las autoridades de búsqueda y salvamento, y también complica los procedimientos de a bordo.

Además, para garantizar la seguridad de los buques en el mar, la Unión Internacional de Telecomunicaciones ha adoptado a través de los años numerosos reglamentos y procedimientos operacionales para los operadores de las estaciones de radiocomunicaciones de a bordo. Estas prescripciones siguieron en vigor con la introducción del SMSSM. Por ejemplo, el apéndice 16 del Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe que los buques equipados con el SMSSM deben llevar a bordo cuatro publicaciones voluminosas: la Lista alfabética de distintivos de llamada de las estaciones que toman parte en el servicio marítimo; el Nomenclator de las estaciones costeras; el Nomenclator de las estaciones de buque; y el Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite. Sólo una pequeña parte de esta última publicación, titulada "Procedimientos operacionales para el sistema de llamada selectiva digital (LSD) del servicio móvil marítimo" contiene 64 páginas de instrucciones sobre la utilización de la llamada selectiva digital (LSD).

Debido a la desaparición de los puestos de oficiales de radiocomunicaciones a bordo de la mayoría de los buques tras la introducción del SMSSM, no se puede esperar que el personal de a bordo restante conozca todos estos reglamentos, e incluso que siga utilizando estas publicaciones de la manera que se había previsto cuando fueron elaboradas. Estos reglamentos no pueden abandonarse, pero tanto ellos como las publicaciones de referencia pueden simplificarse en gran medida.

Cuando se creó el SMSSM, la industria de los soportes lógicos informáticos estaba en sus inicios, y ni las normas técnicas de funcionamiento de la OMI ni las de la UIT incluían prescripciones sobre soporte lógico. Por consiguiente, muchos de los pormenores de funcionamiento, tales como los recogidos en los procedimientos para la LSD descritos anteriormente, estaban dirigidos a los operadores de los equipos, y no a los programadores de los soportes lógicos de ese equipo, ocasionando numerosas discordancias operacionales. Un ejemplo claro, que se traduce en una práctica de funcionamiento incierta, es la prescripción de que los mensajes de seguridad difundidos deben estar precedidos siempre por el anuncio de una llamada selectiva digital.

Una deficiencia de naturaleza más general en el marco reglamentario es que en la regla IV/4.8 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, se exige que todo buque, cuando esté en la mar, pueda transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra, y recibirlas de éstos. Las radiocomunicaciones generales brindan asistencia a una gran proporción de las comunicaciones de seguridad y vinculadas a la seguridad, que son necesarias para las operaciones sin riesgos de los buques; sin embargo, las radiocomunicaciones generales no reciben ninguna protección especial en el marco del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT (véase 5.353A).

## **Postura de la OMI**

1 Se debería modificar el capítulo **VII** de la resolución **331** y otras disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, para perfeccionar las normas sobre funcionamiento en relación con los procedimientos de socorro y seguridad en ondas hectométricas, decamétricas y métricas (MF/HF/VHF), y para fomentar una mayor implantación del SMSSM.

2 Un gran número de buques que no están regidos por el Convenio SOLAS todavía no disponen del SMSSM, y la supresión del Apéndice **13** es aún prematura, porque las comunicaciones de socorro y seguridad de estos buques no deben quedar sin control

reglamentario. Por lo tanto, se deben mantener las disposiciones sobre la utilización de la banda de 2 182 kHz y el canal 16 de ondas métricas para llamadas telefónicas de socorro, urgencia y seguridad hasta que se determinen las técnicas de comunicación más adecuadas para estos buques. Sin embargo, se pueden suprimir las reglas y procedimientos para la banda de 500 kHz.

3 La UIT debe realizar, con carácter urgente, una reducción y simplificación importantes de los procedimientos y reglamentos operacionales prescritos para el personal de a bordo. Además, debe realizar estudios para revisar, modificar y reducir el alcance y contenido de los reglamentos y publicaciones que es necesario llevar a bordo de los buques. Para lograrlo, la UIT debe considerar la posibilidad de aplicar la mayoría de estos reglamentos al proyecto y al funcionamiento de los equipos de radiocomunicaciones de a bordo, más que a las personas. A título de ejemplo, se debería modificar el artículo 33, parte 33.31, párrafo 15 del Reglamento de Radiocomunicaciones, de modo que el anuncio de las radioemisiones de seguridad marítima programadas utilizando las técnicas de llamada selectiva digital ya no sea una prescripción obligatoria.

**CMR - 2003: punto 1.10.1 del orden del día - *el agotamiento del recurso de numeración de identidades en el servicio móvil marítimo (Resolución 344 (CMR - 97))*;**

#### **Antecedentes**

Las identidades del servicio móvil marítimo (ISMM) se requieren para numerosos equipos de comunicaciones a bordo (por ejemplo, las LSD, las estaciones terrenas de buque). El ISMM es un número de nueve dígitos que atribuye una identificación singular a las estaciones de buque, a los grupos de estaciones de buques, a las estaciones costeras y a los grupos de estaciones costeras. Tres de estos nueve dígitos corresponden a la Cifra de Identificación Marítima (MID). Las MID representan el territorio o la zona geográfica de las administraciones, y son asignadas por la UIT.

Cabe prever que muchos buques desearán acceder a la red pública de telecomunicaciones con conmutación a través de sistemas de radiocomunicaciones automáticos, por lo que se ha establecido también una identidad de la estación de buque de seis dígitos como parte del concepto de identidad del servicio móvil marítimo, utilizando sólo los primeros seis dígitos de la ISMM de la estación de buque. El propósito fue que la identidad de la estación de buque fuese incorporada en un número telefónico al cual se pudiera llamar. Este sistema creará también un enlace directo y evidente entre las identidades de la estación de buque y los números de telecomunicaciones internacionales que podrían ser utilizados para facilitar el control de las comunicaciones de socorro.

La restricción a sólo seis dígitos es el resultado de múltiples limitaciones de encaminamiento, conmutación y facturación en el marco de las redes nacionales y de cierto número de limitaciones de espacio en los primeros sistemas móviles marítimos por satélite. A pesar de que en la actualidad algunas de estas dificultades han sido superadas, la presente situación sigue siendo que todos los buques que podrían solicitar acceso a la red pública de telecomunicaciones conmutada deben poseer una ISMM que termine en tres ceros, para evitar ambigüedades entre los sistemas de numeración implicados. Los primeros tres dígitos son, por supuesto, tomados de la MID. En este caso, sólo los sistemas satelitarios han sido capaces de resolver los múltiples aspectos de facturación, encaminamiento, tasación y señalización de manera compatible con las redes que sirven al resto del sector de comunicaciones. No ha sido

posible establecer un procedimiento de conexión en una sola etapa para los buques utilizando trayectos radioeléctricos terrestres que puedan satisfacer todos estos aspectos.

Por consiguiente, para cada MID asignada existen solamente 999 números disponibles que pueden ser usados por los buques con la actual generación de redes móviles marítimas por satélite operadas por Inmarsat (Normas B, C y M). Como el número de buques equipados con estos sistemas aumenta, también aumenta la demanda de ISMM terminadas en tres ceros. Actualmente la UIT está asignando MID a las Administraciones que han utilizado el 80% de sus ISMM terminadas por tres ceros. Según los procedimientos establecidos, la UIT no asignará MID adicionales hasta que las Administraciones prueben que han asignado el 80% de sus ISMM terminadas por tres ceros.

A pesar de que las MID son limitadas, se ha previsto que serán suficientes para satisfacer las necesidades de la comunidad marítima a medio plazo dadas las prestaciones de la actual generación de redes móviles marítimas por satélite. Sin embargo, los criterios y procedimientos de la UIT para realizar la gestión de los recursos de numeración de las MID y de las ISMM se pueden ser mejorar:

- .1 modificando la recomendación UIT-R **M.585-2** para suprimir las restricciones de los espacios de los números de las MID que ya no están vigentes;
- .2 racionalizando los criterios para asignar MID adicionales; y
- .3 modificando la resolución **344** para poder pedir al UIT-R que elabore una recomendación sobre la gestión de los recursos de las MID y de las ISMM bajo la total responsabilidad del UIT-R, incluyendo conceptos tales como la reutilización de las ISMM suprimidas.

La exigencia de que terminen en tres ceros podría volverse redundante para los nuevos buques, debido a que la actual generación de estaciones terrenas de buque (Inmarsat-B, C y M) está llegando al final de su vida útil. Para las telecomunicaciones internacionales de correspondencia pública, en la actualidad la identidad de la estación de buque sólo es necesaria para los sistemas existentes que la han integrado en su sistema de numeración.

En el futuro, se espera que muchos sistemas nuevos participen en el SMSSM. Sin embargo, los sistemas de satélites móviles en la actualidad se fabrican para ofrecer servicio a varios sectores diferentes, no solamente el marítimo y, como tales, no son aptos para tener integrada la identidad de la estación de buque en el número de telecomunicaciones internacionales. La OMI ha confirmado mediante la circular COMSAR/Circ.26 que ya no es necesario exigir que la ISMM sea usada en estos sistemas como parte del número telefónico de marcado, siempre que el buque pueda ser eficazmente identificado por las autoridades pertinentes accediendo a una base de datos disponible las 24 horas del día. En este caso, los nueve dígitos de la ISMM podrán ser usados por todos los tipos de buques.

### **Postura de la OMI**

La utilización y gestión de los recursos de numeración de las MID y de las ISMM están regidas por varias recomendaciones del UIT-R y del UIT-T y el artículo **19** del Reglamento de Radiocomunicaciones. La UIT deberá revisar y racionalizar estas disposiciones de acuerdo con el documento COMSAR/Circ.26, para garantizar que los recursos de numeración de las MID y

de las ISMM sigan siendo adecuados y estando disponibles para todas las clases de buques, particularmente las embarcaciones de recreo y otras embarcaciones pequeñas que permanecen en las aguas territoriales de un solo país.

**CMR-2003: punto 1.10.2 del orden del día – *la prioridad de las comunicaciones de socorro en sentido costa-barco (Resolución 348 (CMR-97))*;**

#### **Antecedentes**

Una autoridad costera de búsqueda y salvamento no tiene medios para interrumpir o adelantarse a las comunicaciones por satélite de un buque en una situación de socorro o seguridad. Esta incapacidad de comunicación puede aumentar la probabilidad de pérdidas de vidas y bienes.

#### **Postura de la OMI**

La Conferencia deberá solicitar al UIT-R y al UIT-T que, mediante una resolución, elabore recomendaciones técnicas que describan los medios por los cuales una autoridad costera de búsqueda y salvamento puede interrumpir las comunicaciones por satélite de un buque durante una situación de socorro. Esta resolución debe permanecer vigente hasta que se resuelva el problema.

**CMR-2003: punto 1.14 del orden del día - *considerar medidas para contrarrestar la interferencia perjudicial en las bandas atribuidas a los servicios móvil marítimo y móvil aeronáutico (R), teniendo en cuenta las resoluciones 207 (Rev.CMR-2000) y 350 (CMR-2000), y revisar las disposiciones de frecuencias y de canales para los servicios marítimos en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas en relación con el empleo de nuevas tecnologías digitales y teniendo en cuenta también la Resolución 347 (CMR-97)*;**

#### **Antecedentes**

Las Administraciones han informado sobre las interferencias que se producen en las frecuencias de llamada, de socorro y de seguridad en las ondas decamétricas utilizadas por los servicios móviles aeronáutico y marítimo. En el marco de sus continuos esfuerzos por reducir las interferencias en las frecuencias de socorro y de seguridad en las ondas decamétricas utilizadas en el SMSSM, la CMR-2000 decidió que, después del 31 de diciembre de 2003, las llamadas generales no deberán ser autorizadas en los canales utilizados para el tráfico de radiotelefonía de socorro y seguridad. El Reglamento de Radiocomunicaciones autoriza actualmente las llamadas telefónicas rutinarias en los dos canales de tráfico de socorro y seguridad en dúplex del SMSSM en las bandas de 12 y 16 MHz. Las medidas adoptadas por la CMR-2000 suprimieron las funciones de llamada en estos dos canales. Está previsto que estos cambios entren en vigor el 31 de diciembre de 2003, lo que ha provocado algunas dificultades y repercusiones financieras y de plantilla para por lo menos una autoridad marítima SAR que mantiene una escucha directa en estas bandas y recibe ocasionalmente llamadas de rutina por radioteléfono, además de las llamadas de socorro y de seguridad. Para evitar este problema, ha tenido que recibir las llamadas de socorro y de seguridad en un canal de servicio que no ha sido atribuido para fines de socorro y seguridad. Esto ha provocado alguna confusión entre los marinos que desean enviar llamadas de socorro y de seguridad.

Un segundo tema afín implica la necesidad de aplicar métodos más eficaces para los buques y las estaciones costeras para llamar a los buques que utilizan las LSD para comunicaciones rutinarias. Si estos procedimientos de escucha son mantenidos con los equipos disponibles, el Reglamento de Radiocomunicaciones dificulta sobremanera la tarea de los buques y de las estaciones costeras que desean enviar llamadas de rutina hacia otros buques que utilizan la LSD. No existe alternativa para este tipo de comunicación. Los canales están disponibles para los buques que envían llamadas de rutina a las estaciones costeras y se debería seguir utilizándolas. Pero los buques no mantienen una escucha en estos canales de llamada de rutina y, por consiguiente, no podrán responder a las llamadas de rutina emitidas desde las estaciones costeras. No existen canales símplex de LSD en ondas decamétricas que permitan enviar llamadas de rutina hacia otros buques y la experiencia ha demostrado que el número de este tipo de llamadas será muy pequeño y que no debe interferir con los usos de socorro y seguridad de este canal.

### **Postura de la OMI**

1 El UIT-R debería continuar con su programa de supervisión de las interferencias en estas bandas. Además, el UIT-R debería trabajar con las Administraciones cuyas estaciones son responsables de provocar estas interferencias, a fin de que tomen las medidas necesarias para suprimirlas rápidamente.

2 Las llamadas telefónicas rutinarias relacionadas con la seguridad en los canales radiotelefónicos de socorro y seguridad en 12 MHz y 16 MHz deben autorizarse desde y hacia las estaciones costeras que tengan responsabilidades de búsqueda y salvamento, a condición de que se hayan tomado medidas para impedir que causen interferencias en el tráfico radiotelefónico de socorro y seguridad.

3 La OMI publicó la circular COMSAR 17, Recomendación sobre el uso del equipo del SMSSM para comunicaciones no relacionadas con la seguridad, que se adjunta y en la que se dice que el equipo del SMSSM debe utilizarse "para comunicaciones normales o de prueba a fin de garantizar la disponibilidad de dicho equipo y la competencia de los operadores y reducir el número de falsos alertas, los cuales, en muchos casos, se deben a descuidos de operadores con poca experiencia". Por lo tanto, los operadores del equipo de LSD deberán ser capaces de efectuar llamadas normales, además de llamadas de socorro, urgencia y seguridad, a otros buques así como a las estaciones en tierra y desde éstas.

**CMR-2003: 1.15 del orden del día - examinar los resultados de los estudios relativos al SRNS, de conformidad con las Resoluciones 604 (CMR-2000), 605 (CMR-2000) y 606 (CMR-2000);**

### **Antecedentes**

En las Resoluciones **605** y **606** se invita al UIT-R y a la OACI a que realicen los estudios técnicos y reglamentarios pertinentes en las bandas utilizadas por el sistema mundial de navegación por satélite (SMNS) para garantizar que éste no produce interferencias perjudiciales a los servicios de radionavegación y de radiolocalización. Otro factor a tener en cuenta es que el aumento de la utilización de servicios de radionavegación y radiolocalización cerca de las frecuencias de funcionamiento utilizadas por el SMNS podría limitar el funcionamiento y el desarrollo del SMNS.

## **Postura de la OMI**

Los buques dependen cada vez más del SMNS para la seguridad de su navegación en las vías de navegación interiores, puertos y otras zonas de mucho tráfico. Además, la disponibilidad del SMNS es fundamental en aguas de mucho tráfico y en situaciones peligrosas de cruce y es aún más, en la actualidad tratada como una parte integral de los sistemas automáticos de identificación. Por consiguiente, no se debe poner ningún impedimento al SMNS que de alguna manera disminuya o deteriore su disponibilidad para la navegación marítima en cualquier vía navegable.

**CMR-2003: Punto 1.17 del orden del día - *considerar el paso a la categoría primaria de la atribución al servicio de radiolocalización en la gama de frecuencias 2 900-3 100 MHz;***

## **Antecedentes**

Los radares marítimos han funcionado como un servicio de seguridad en la banda de 2 900 a 3 100 MHz durante más de cinco décadas, con el objetivo de facilitar la navegación y prevenir los abordajes.

Durante ese periodo, los radares aeronáuticos y de radiolocalización también han funcionado en la misma banda. La utilización para la radiolocalización fue asignada de manera secundaria y, por lo tanto, no debe ocasionar interferencias perjudiciales a la asignación principal de la comunidad marítima. No se han producido casos continuos de interferencias perjudiciales a los radares marítimos cuya causa haya sido los radares de radiolocalización.

La compatibilidad mutua entre los radares de radionavegación marítima y los radares de radiocomunicación está facilitada por las diferencias en algunas de sus características técnicas, incluida la señal de transmisión y el rechazo conexo de impulsos no deseados por el filtrado del receptor y el procesamiento de la señal. Además, esta compatibilidad mutua se ve realizada por la exploración de sus haces de antena, de modo que, si se mide en un periodo determinado, no es frecuente la recepción de energía no deseada ni por el haz principal ni por el acoplamiento lateral.

Los estudios y medidas que han sido presentados en el UIT-R proporcionan una base sólida para comprender por qué los radares de a bordo de alta potencia y los radares de radiolocalización en tierra han utilizado esta banda en muchas partes del mundo durante decenios sin apenas provocar interferencias con los radares de radionavegación marítima.

Las ventajas de esta actualización para la comunidad marítima son:

- a) un obstáculo mayor para que los servicios que no son de radiodeterminación compartan esta banda; y
- b) un aumento de la protección del servicio de seguridad mediante la prolongación de la asignación exclusiva de esta banda a la radiodeterminación.

## **Postura de la OMI**

La OMI apoya el que el servicio de radiolocalización pase a una categoría principal en la banda de 2 900 a 3 100 MHz. En función de los resultados obtenidos por los estudios en curso en el UIT-R, se podrán adoptar disposiciones adicionales en el Reglamento de

Radiocomunicaciones para garantizar que los radares de radiolocalización no interfieran en el funcionamiento de los radares de radionavegación marítima.

**CMR-2003: punto 1.26 del orden del día - examinar las disposiciones con arreglo a las cuales las estaciones terrenas a bordo de barcos podrían funcionar en redes del servicio fijo por satélite, teniendo en cuenta los estudios del UIT-R realizados en respuesta a la Resolución 82 (CMR-2000);**

### **Antecedentes**

Este punto del orden del día tiene como objetivo permitir el uso de las estaciones terrenas ubicadas a bordo de los buques que funcionan en redes del servicio fijo por satélite, y es fruto de un examen inicial de este concepto efectuado durante la CMR-2000.

La ventaja para la comunidad marítima es que es posible acceder a las instalaciones de comunicación de banda ancha que tienen un costo relativamente bajo, utilizando las frecuencias existentes y los segmentos espaciales en el servicio fijo por satélite. Los propietarios de buque podrán beneficiarse de las posibilidades resultantes para las comunicaciones de banda ancha que, además, pueden utilizarse con una reducción considerable de los costos a través de los sistemas marítimos por satélite actuales. Los usos principales son las comunicaciones telefónicas para los pasajeros de cruceros y transbordadores. También hay un cierto número de usos para los buques que necesitan transmitir grandes cantidades de datos a tierra. El ejemplo principal es el sector de las plataformas petroleras mar adentro, especialmente en lo que se refiere a las operaciones de los buques de reconocimiento, para las cuales el análisis en tiempo real y en tierra de los datos recogidos a bordo de los buques se hace posible, sin verse limitado por el costo del enlace por satélite.

En el punto 1.8 del orden del día de la CMR-2000 se examinaron las disposiciones reglamentarias y técnicas que permitirán que las estaciones terrenas ubicadas a bordo de los buques funcionen en redes del servicio fijo por satélite en las bandas de 3 700-4 200 MHz (espacio-Tierra) y 5 925-6 425 MHz (Tierra-espacio). Estos debates fueron bastante polémicos y se decidió que era necesario seguir realizando estudios técnicos, jurídicos y reglamentarios antes de que este funcionamiento pudiese ser reconocido en el Reglamento de Radiocomunicaciones. Acorde con este criterio, la CMR-2000 adoptó la Resolución **82 (CMR-2000)**, que pide al UIT-R que estudie, como complemento a las bandas de 4 y 6 GHz, la utilización de otras asignaciones de servicios fijos por satélite en las bandas de 11/14 GHz.

En la CMR-2000, sólo se examinaron las bandas de 3 700-4 200 MHz (espacio a Tierra) y 5 925-6 425 MHz (Tierra a espacio). Estas bandas están asignadas al servicio fijo por satélite en vez de al servicio móvil marítimo por satélite. Desde la celebración CMR-2000, se han estudiado varias otras bandas asignadas al servicio fijo por satélite.

La utilización de las estaciones terrenas que funcionan en redes del servicio fijo por satélite a bordo de los buques plantea un cierto número de cuestiones de funcionamiento y jurídicas que deben ser solucionadas debido al potencial que tienen de interferir en otros servicios asignados a algunas de las bandas que se están examinando.

Los estudios emprendidos como consecuencia de la Resolución **82** demuestran que solamente se puede garantizar un funcionamiento sin interferencias a partir de una distancia mínima de la costa. Esto en realidad significa que se deberá definir una distancia "mar adentro"

dentro de la cual el operador de la estación terrena deberá solicitar la autorización de todos los Estados ribereños potencialmente afectados. La extensión de la distancia mar adentro depende de las bandas de frecuencias utilizadas, las características de la red y de si los buques en cuestión están en movimiento o no. En general la distancia mar adentro disminuye para las bandas de frecuencias superiores.

En octubre de 2001, el Grupo de trabajo 4-9S del UIT-R elaboró un anteproyecto de nueva recomendación relativa a la distancia mar adentro en las bandas de 6 y 14 GHz. Para los buques en movimiento, actualmente se proponen distancias mar adentro de 300 kilómetros y 125 kilómetros para las bandas de 6 GHz y 14 GHz respectivamente. El Grupo de trabajo 4-9S del UIT-R examinará más a fondo el anteproyecto para la nueva recomendación sobre éste y otros aspectos del punto del orden del día.

Entre otros aspectos adicionales que se examinarán, figuran el funcionamiento dentro de la distancia "mar adentro" y los métodos de coordinación para determinar las zonas dentro de las cuales es necesario evaluar las interferencias. Además, el Grupo de trabajo 4-9S está también considerando la adaptación de la banda de 6 425-6 725 MHz (banda C ampliada) para este propósito. Debido a que esta banda es también utilizada para mediciones pasivas del sensor microondas sobre el océano, siguen sin estar resueltas un cierto número de cuestiones relativas a las interferencias.

## **Postura de la OMI**

La OMI apoya la introducción ordenada de bandas apropiadas para las comunicaciones móviles marítimas en banda ancha, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y técnicas necesarias para garantizar su compatibilidad con cualquiera de los demás servicios que puedan verse afectados.

**CMR-2003: punto 2 del orden del día - examinar las Recomendaciones UIT-R revisadas e incorporadas por referencia al Reglamento de Radiocomunicaciones que comunique la Asamblea de Radiocomunicaciones, de conformidad con la Resolución 28 (Rev. CMR-2000), y decidir si se actualizan o no las referencias correspondientes en el Reglamento de Radiocomunicaciones, de conformidad con los principios contenidos en el anexo de la Resolución 27 (Rev. CMR-2000);**

## **Antecedentes**

El concepto de incorporación por referencia es también utilizado por la OMI. Este concepto de incorporación por referencia ha sido objeto de prolongados debates en el seno de la UIT durante la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones de 1992, (CAMR-92), la CMR-95, la CMR-97 y la CMR-2000. Entre la CAMR-92 y la CMR-95, el Grupo Voluntario de Expertos para el examen de la atribución y utilización más eficaz del espectro de frecuencias radioeléctricas y la simplificación del Reglamento de Radiocomunicaciones (GVE), recomendó el uso explícito de este concepto para satisfacer los objetivos de simplificar el Reglamento de Radiocomunicaciones y de reducir su volumen, reemplazando muchas de las disposiciones de naturaleza técnica o de funcionamiento por referencias a las Recomendaciones del UIT-R, es decir, ya sea Recomendaciones existentes o Recomendaciones elaboradas para ese propósito. Quedaba implícito en el concepto que los textos referenciados tendrán el mismo carácter obligatorio que el texto convencional equivalente del Reglamento de Radiocomunicaciones. Sin embargo, durante la CMR-95, y aún más durante

la CMR-97, en la aplicación del concepto se constataron muchas incongruencias y dificultades. Por consiguiente, la CMR 2000 decidió que se debía volver a examinar la definición y utilización de la incorporación por referencia. Esto tuvo como resultado que las Resoluciones **27** y **28** fueran totalmente revisadas durante la CMR-2000, tanto en lo que concierne al uso de la incorporación por referencia como a los procedimientos utilizados para actualizar las referencias.

Las resoluciones revisadas aclaran el significado de la incorporación por referencia que, en lo que a la UIT concierne, se limite ahora solamente a las referencias al texto previsto para tener un efecto obligatorio. Las reglas para definir el texto adecuado para su incorporación por referencia, el método de referencia y los procedimientos de la CMR conexos para tratar los casos de incorporación por referencia, también fueron claramente establecidos. Otra aclaración importante es que los nuevos casos de incorporación por referencia sólo se permitirán si forman parte de las medidas exigidas en relación con un punto sustantivo del orden del día de la CMR. Los procedimientos que deberán ser empleados durante las CMR exigen en la actualidad que los textos propuestos para incorporación estén disponibles como documento de la Conferencia pero limitado a un ejemplar por delegación para reducir el volumen de trabajo del servicio de reprografía. Además, durante la Conferencia se deberá elaborar un documento de la Conferencia en el que se resuman los casos nuevos o actualizados de incorporación por referencia para garantizar que el Volumen 4 del Reglamento de Radiocomunicaciones, que contiene los textos completos de todo el material referenciado, está actualizado y completo.

Las futuras medidas relacionadas con este punto del orden del día, de carácter indefinido, limitarán a aprobar lo nuevos casos de incorporación por referencia vinculados con los puntos del orden del día esenciales y las "tareas de administración" de las referencias actualizadas de acuerdo con las Recomendaciones del UIT-R. La Oficina tendrá la responsabilidad principal de informar sobre las tareas de administración necesarias. Por consiguiente, la función de las administraciones se limitará a determinar si las propuestas de nuevos casos de incorporación por referencia son preferibles a otras soluciones, tales como incluir el texto vital directamente en el Reglamento de Radiocomunicaciones, y a detectar errores o incongruencias que puedan aparecer en relación con las referencias actualizadas.

Debido al gran número de Recomendaciones del UIT-R que tratan del proyecto y funcionamiento del servicio móvil marítimo y del servicio móvil marítimo por satélite, la OMI está directamente interesada en que se garantice que las referencias se mantienen al día. La incorporación por referencia es bastante adecuada para el material de naturaleza operativa o para el material técnico estable. En los proyectos de textos para la Reunión Preparatoria de la Conferencia están apareciendo nuevos ejemplos de incorporación por referencia vinculados con el servicio marítimo, en particular en relación con el punto 1.9 del orden del día.

Sin embargo, debido a la complejidad adicional introducida en la CMR-2000 para procesar el material incorporado por referencia, sería conveniente buscar otras posibles soluciones. Además, no se puede prever cuál será la situación respecto de la revisión de las referencias del material actualizado que ha sido previamente incorporado por referencia. Se plantea el problema de decidir si la Conferencia es competente para revisar una determinada referencia, especialmente si el tema no está vinculado con ningún punto del orden del día. En las últimas CMR, se manifestó cada vez más resistencia a introducir cambios en el ámbito de los puntos administrativos habituales del orden del día relativos a temas que no estén vinculados a partes esenciales del orden del día enunciado en el punto 1. Para poder definir la competencia

con certeza, tendría que existir un punto del orden del día al respecto, en cuyo caso se hubiera podido a su vez referenciar el texto convencional del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Por consiguiente, es preciso examinar cuidadosamente la utilización del procedimiento de incorporación por referencia en relación con los procedimientos o reglamentos que afectan los servicios de comunicación marítima, a fin de garantizar que la cuestión examinada es efectivamente de naturaleza obligatoria y que no existen métodos más simples para alcanzar el mismo objetivo. Cuando las referencias no son obligatorias no es necesario establecer condiciones específicas para la aplicación de los textos citados. En estos casos, la referencia se efectuará utilizando la expresión "de la versión más reciente" de una Recomendación.

### **Postura de la OMI**

La OMI considera importante la incorporación por referencia debido al estrecho vínculo que existe entre muchas recomendaciones del UIT-R relativas al equipo del SMSSM y su funcionamiento, y las normas de funcionamiento de la OMI.

La OMI solicita una indicación temprana de cualquier cambio propuesto por la UIT al mecanismo de incorporación por referencia y a la lista de las Recomendaciones incorporadas.

La OMI solicita que en la CMR-2003 se supriman las referencias en las Recomendaciones del UIT-R a los procedimientos previos al SMSSM y se revisen las referencias a las Recomendaciones del UIT-R relacionadas con el SMSSM y, si es necesario, que esta labor continúe durante la próxima Conferencia.

**CMR-2003: punto 7.2 del orden del día - *recomendar al Consejo los puntos que han de incluirse en el orden del día de la próxima CMR y formular opiniones sobre el orden del día preliminar de la conferencia subsiguiente y sobre los posibles órdenes del día de las conferencias futuras, teniendo en cuenta la Resolución 801 (CMR-2000);***

### **Antecedentes**

El orden del día preliminar de la próxima CMR, prevista para 2005/2006, ya incluye el punto 2.2 cuyo objetivo es "revisar los procedimientos de funcionamiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), teniendo en cuenta la experiencia adquirida desde su introducción y las necesidades de todas las clases de transporte marítimo".

Teniendo en cuenta el desarrollo continuo del SMSSM y el deseo de prestar particular atención a garantizar que las embarcaciones de recreo y otras embarcaciones pequeñas, en particular las que permanecen dentro de las aguas territoriales de un solo Estado, puedan participar de manera efectiva, es esencial que este punto se incluya en el orden del día definitivo de la próxima CMR.

### **Postura de la OMI**

La OMI observa con satisfacción que las cuestiones vinculadas con las comunicaciones marítimas de socorro y salvamento han sido introducidas en el orden del día preliminar de la siguiente CMR (CMR-05/06). La OMI recomienda decididamente que estos puntos se adopten para el orden del día definitivo de la próxima CMR.

\*\*\*

**ANEXO 21****DECLARACIÓN DE LA OMI SOBRE SU PARTICIPACIÓN EN FUTURAS  
CONFERENCIAS MUNDIALES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT**

Sr. Presidente,  
Sr. Secretario General,  
Excelentísimos Sras. y Sres.,  
Distinguidos delegados:

La Organización Marítima Internacional (OMI) es, al igual que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), un organismo especializado de las Naciones Unidas. Existen numerosos asuntos de interés común para la UIT y la OMI, que requieren la participación de la OMI en diversas conferencias y reuniones de la UIT. En particular, la OMI participa en la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT, en las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT y en las reuniones del Sector de Radiocomunicaciones de la UIT.

En el artículo 30 del Convenio de la UIT (Nº CV 320), se estipula claramente que los observadores no están facultados para presentar propuestas. Además, también se presentan a la Conferencia, para su examen, los informes recibidos de los Estados Miembros de la UIT, el Consejo y los sectores de la Unión para su examen (Nº CV321).

En el Convenio no figuran disposiciones que regulen expresamente la presentación de documentos por parte de los observadores. La práctica actual es que el Secretario General de la UIT presente tales documentos a la Conferencia a título informativo. No tienen carácter de propuestas.

En la CMR-2000, los documentos informativos no se incluyeron bajo los puntos del orden del día a los que estaban asignados. La referencia se hizo únicamente a título informativo (véase a este respecto el documento CMR-2000/195) y no se presentaron durante la reunión.

En el artículo 16 del Reglamento interno de las conferencias y de otras reuniones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones se establece que el Presidente tiene la obligación de proteger el derecho de cada delegación a expresar su opinión libremente y en su totalidad sobre cada punto que se esté examinando. Una delegación es la totalidad de los delegados enviados por un solo Estado Miembro (Nº CS/1005). Por consiguiente, no se considera que los observadores formen una delegación.

En el artículo 31A del Reglamento interno se establece que los representantes de los miembros sectoriales del sector de radiocomunicaciones pueden presentar declaraciones, con la autorización del Presidente, pero no están autorizados a participar en los debates. El Reglamento interno no restringe expresamente la participación en los debates de los observadores que no sean miembros sectoriales del sector de radiocomunicaciones (tales como la OMI y los demás organismos especializados de las Naciones Unidas enumerados en Nº CV262).

La participación de los observadores de la OMI en una CMR es esencial para la marcha de los trabajos de la Conferencia, ya que las aportaciones de la OMI reflejan la postura internacional marítima acordada por los 162 Estados Miembros de la Organización.

En la CMR-2000, se impusieron algunas restricciones a los observadores, que limitaban su participación en la labor de la Conferencia. Por ejemplo, los observadores sólo podían tomar la palabra si se lo pedía una delegación por mediación del Presidente.

La OMI y la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) se han dirigido a la UIT pidiendo aclaraciones sobre esta cuestión, y el Secretario General de la UIT le ha comunicado que, a fin de estudiar la posibilidad de dar un carácter distinto, más adecuado, a su participación en las CMR, es preciso aclarar lo dispuesto en los instrumentos jurídicos de la Unión en la próxima Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT, que se celebrará en 2002 (PP-2002).

En su 9ª Reunión (Ginebra, 12-16 de marzo de 2001), el Grupo asesor de radiocomunicaciones de la UIT (RAG) estudió las funciones de los miembros sectoriales en la CMR e indicó a la Secretaría de la UIT que era necesario que el servicio jurídico de la UIT aclarara el objetivo de los procedimientos observados en la CMR-2000. Se propuso que dicha aclaración se presentara en la próxima reunión del RAG. En dicha reunión se tomó nota asimismo de que es posible que sea necesario aclarar otras disposiciones de los instrumentos jurídicos de la Unión (por ejemplo, el Convenio y el Reglamento interno) en la PP 2002.

Teniendo en cuenta lo anterior, la OMI considera que conviene examinar y perfeccionar algunas disposiciones de la UIT sobre la participación de observadores de las organizaciones de Naciones Unidas en las conferencias de la UIT.

\*\*\*

**ANEXO 22****RESOLUCIÓN MSC.129(75)**  
(aprobada el 21 de mayo de 2002)**RADIOCOMUNICACIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
Y RADIOCOMUNICACIONES RELACIONADAS  
CON LA SEGURIDAD**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), en su Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR) de 1997, reasignó las bandas de frecuencias de 1 530-1 544 MHz y 1 626,5-1 645,5 MHz, que habían sido del Servicio móvil marítimo por satélite, a un servicio móvil por satélite "genérico",

RECORDANDO ADEMÁS que, para proteger las comunicaciones marítimas, la UIT incluyó una nota a pie de página en su Reglamento de Radiocomunicaciones (disposición 5.353A) estableciendo que "deberán satisfacerse en primer lugar las necesidades relacionadas con el espectro para las comunicaciones de socorro, emergencia y seguridad del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Las comunicaciones de socorro, emergencia y seguridad del servicio móvil marítimo por satélite tendrán acceso prioritario y disponibilidad inmediata frente a todas las demás comunicaciones móviles por satélite en la misma red. Los sistemas móviles por satélite no causarán interferencias inaceptables ni podrán reclamar protección contra las comunicaciones de socorro, emergencia y seguridad del SMSSM",

TOMANDO NOTA de que la regla IV/4.8 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado en 1988, prescribe que todo buque, mientras esté en la mar, podrá transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlas desde éstos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la OMI considera que las radiocomunicaciones generales incluyen, en una gran proporción, comunicaciones de seguridad y relacionadas con la seguridad necesarias para las operaciones sin riesgos de los buques,

CONSIDERANDO que, a menos que se determinen claramente las comunicaciones relacionadas con la seguridad mencionadas anteriormente, las radiocomunicaciones generales no recibirán protección especial conforme a lo dispuesto en la disposición 5.353A del Reglamento de Radiocomunicaciones,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la postura de la OMI sobre esta cuestión se expuso en la CMR-92, la CMR-95 y la CMR-97,

HABIENDO CONSIDERADO la recomendación formulada por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 6º periodo de sesiones,

1. REAFIRMA que se debe otorgar a todas las radiocomunicaciones de seguridad marítima y a las radiocomunicaciones relacionadas con la seguridad del SMSSM, acceso y protección que sean adecuados, eficaces e inmediatos, independientemente del modo en que son encaminadas y del destinatario;
2. TOMA NOTA de que las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad están definidas en los artículos 32 y 33 del Reglamento de Radiocomunicaciones,
3. TOMA NOTA TAMBIÉN de que las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad incluyen, pero no se limitan a:
  - .1 las transmisiones de información sobre seguridad marítima;
  - .2 las llamadas y el tráfico de socorro;
  - .3 el acuse de recibo y la retransmisión de las llamadas de socorro;
  - .4 las comunicaciones relacionadas con la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;
  - .5 las comunicaciones del servicio sobre los movimientos del buque;
  - .6 las comunicaciones relacionadas con la operación sin riesgos de los buques;
  - .7 las comunicaciones relacionadas con la navegación;
  - .8 los avisos relativos a las condiciones meteorológicas;
  - .9 las observaciones meteorológicas;
  - .10 los informes sobre la situación de los buques; y
  - .11 las emergencias médicas (por ejemplo, MEDICO/MEDIVAC);
4. PIDE al Secretario General que transmita esta resolución a la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

\*\*\*

**ANEXO 23****RESOLUCIÓN MSC.130 (75)**  
(aprobada el 21 de mayo de 2002)**NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES  
TERRENAS DE BUQUE DE INMARSAT APTAS PARA  
COMUNICACIONES BIDIRECCIONALES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21), mediante la que la Asamblea decidió que la función de adoptar normas de funcionamiento y especificaciones técnicas, así como enmiendas a estos instrumentos, correspondía al Comité de Seguridad Marítima en nombre de la Organización,

RECORDANDO ASIMISMO que en las reglas IV/10.1 y 14.1 de las enmiendas de 1988 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, relativas a las radiocomunicaciones para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), se exige que los buques que naveguen por las zonas marítimas A3 lleven una estación terrena de buque de Inmarsat y que dicha estación terrena de buque se ajuste a normas de funcionamiento apropiadas no inferiores a las aprobadas por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.888(21), mediante la que la Asamblea aprobó los criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) después del 1 de febrero de 1999, y en particular la prescripción de que los nuevos sistemas tengan acceso prioritario,

TOMANDO NOTA de la transformación de Inmarsat en una sociedad sujeta a leyes nacionales y la consiguiente reestructuración de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) con objeto de que vele por determinados intereses públicos en las actividades de la sociedad, incluida la prestación continuada de servicios satelitarios para el SMSSM,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar normas de funcionamiento del equipo de comunicaciones por satélite, a fin de garantizar la fiabilidad funcional de dicho equipo y evitar, en la medida de lo posible, toda interacción perjudicial entre el equipo de comunicaciones por satélite y otros equipos de comunicaciones o náuticos que haya a bordo del buque,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que Inmarsat dejó de homologar estaciones terrenas de buque de Inmarsat-A en 1991,

RECONOCIENDO ASIMISMO el cese del servicio télex internacional en un número de países cada vez mayor,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 6º periodo de sesiones,

1. APRUEBA la Recomendación sobre normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque de Inmarsat aptas para comunicaciones bidireccionales, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. TOMA NOTA de que la parte A de las directrices de Inmarsat sobre proyecto e instalación es análoga a las normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque aptas para comunicaciones bidireccionales y a las prescripciones generales relativas al equipo radioeléctrico de a bordo, que figuran en la resolución A.694(17);
3. RECOMIENDA a los Gobiernos que se cercioren de que toda estación terrena de buque de Inmarsat que forme parte del SMSSM:
  - .1 si se proyecta para que funcione en un sistema introducido después del 1 de febrero de 1999, cumple las prescripciones pertinentes de la resolución A.888(21) y se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución;
  - .2 si se ha instalado el 23 de noviembre de 1996 o posteriormente, se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.808(19);
  - .3 si se ha instalado antes del 23 de noviembre de 1996, se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.698(17), que sean conformes con la parte A de las directrices sobre proyecto e instalación de las estaciones terrenas de buque de Inmarsat;
4. INVITA a la IMSO a que se cerciore de que toda enmienda de la parte A de las directrices sobre proyecto e instalación de las estaciones terrenas de buque ha sido acordada con la Organización antes de su adopción.

## ANEXO

### RECOMENDACIÓN SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES TERRENAS DE BUQUE DE INMARSAT APTAS PARA COMUNICACIONES BIDIRECCIONALES

#### 1 INTRODUCCIÓN

La instalación de una estación terrena de buque apta para comunicaciones telefónicas y de datos se ajustará a las prescripciones generales de la resolución A.694(17) y a las siguientes prescripciones mínimas.

#### 2 PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

El equipo deberá estar homologado por Inmarsat y podrá funcionar en las condiciones ambientales especificadas en las prescripciones técnicas de Inmarsat aplicables a las estaciones terrenas de buque aptas para las comunicaciones bidireccionales.

#### 3 FUNCIONAMIENTO

3.1 No habrá ningún mando externo del equipo que pueda modificar la identidad de la estación de buque.

3.2 Será posible iniciar y efectuar llamadas de socorro utilizando telefonía o comunicaciones de datos desde el puesto habitual de gobierno del buque o desde cualquier otro lugar designado para emitir los alertas de socorro. Además, cuando exista un cuarto de radiocomunicaciones, también se instalarán en éste medios para efectuar llamadas de socorro.

3.3 Cuando no se disponga de ningún otro medio para recibir transmisiones de socorro, urgencia y seguridad o una retransmisión dirigida de un alerta de socorro, y cuando se consideren insuficientes los niveles existentes de señales auditivas producidas por el teléfono o la impresora, el equipo de la estación terrena de buque dará una alarma acústica/visual de nivel adecuado.

3.4 Las llamadas de socorro se podrán interrumpir o iniciar en cualquier momento.

3.5 Las llamadas de socorro sólo se activarán mediante un pulsador de socorro especializado. Dicho pulsador no deberá ser ninguna tecla de un panel de entrada digital del UIT-T o del teclado ISO que esté provisto con el equipo.

3.6 El pulsador de socorro especializado estará\* :

- .1 identificado claramente; y
- .2 protegido contra una activación involuntaria.

---

\* Véase también la circular MSC/Circ.862, Aclaración de ciertas prescripciones de las normas de funcionamiento de la OMI para el equipo del SMSSM.

3.7 La iniciación de las llamadas de socorro exigirá como mínimo dos operaciones independientes.

3.8 Los párrafos 3.5, 3.6 y 3.7 no son aplicables a las estaciones terrenas de buque de Inmarsat-A.

#### **4 RIESGOS QUE ENCIERRAN LAS FRECUENCIAS RADIOELÉCTRICAS**

A fin de que se puedan colocar en los lugares adecuados avisos de los posibles riesgos de radiación, el radomo llevará una etiqueta en la que se indiquen las distancias a las que existen niveles de radiación de  $100 \text{ W/m}^2$ ,  $25 \text{ W/m}^2$  y  $10 \text{ W/m}^2$ .

#### **5 SUMINISTRO DE ENERGÍA**

5.1 Normalmente, la estación terrena de buque estará alimentada por la fuente principal de energía eléctrica del buque. Además, la estación terrena de buque y todo el equipo necesario para su funcionamiento normal, incluido el sistema de seguimiento de la antena, podrán funcionar utilizando otra fuente de energía.

5.2 Si se cambia de una fuente de energía a otra o si se produce una interrupción de hasta 60 segundos en el suministro de energía eléctrica, el equipo no dejará de funcionar ni será necesario reiniciarlo.

#### **6 EMPLAZAMIENTO DE LA ANTENA**

6.1 Es conveniente que la antena esté situada en un lugar en el que no exista ningún obstáculo que pueda degradar notablemente la calidad de funcionamiento del equipo en ningún azimut por encima de un ángulo de elevación de  $-5^\circ$ .

6.2 Es necesario escoger cuidadosamente el emplazamiento de la antena teniendo en cuenta los efectos perjudiciales de las fuertes vibraciones que pueden resultar de la utilización de un alto mástil y la necesidad de reducir al mínimo las zonas de sombra. Los objetos, especialmente si se encuentran a menos de 10 m del radomo y crean una zona de sombra de ángulo superior a  $6^\circ$ , pueden degradar notablemente la calidad de funcionamiento del equipo.

6.3 El equipo emplazado por encima de la cubierta deberá estar lo más lejos posible de las antenas de los otros equipos de comunicaciones y náuticos.

\*\*\*

**ANEXO 24****RESOLUCIÓN MSC.131(75)**  
(aprobada el 21 de mayo de 2002)**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC****SERVICIO DE ESCUCHA CONTINUA EN EL CANAL 16 DE ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS MIENTRAS ESTÉN EN EL MAR DESPUÉS DEL 1 DE FEBRERO DE 1999 E INSTALACIÓN DE MEDIOS PARA LA LSD POR ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES NO REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN que la regla 12.3 del capítulo IV del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendada en 1988, estipula que hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta otra fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima, todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá cuando sea posible una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas,

RECORDANDO ASIMISMO la circular MSC/Circ.803 sobre la participación en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) de buques no regidos por el Convenio SOLAS,

RECORDANDO ADEMÁS que el CSM, en su 69º periodo de sesiones celebrado en mayo de 1998, teniendo en cuenta el gran número de buques no regidos por el Convenio SOLAS que aún no están dotados de una instalación de LSD de ondas métricas y utilizan el canal 16 de ondas métricas para llamadas de socorro y seguridad, adoptó la resolución MSC.77(69) sobre el Mantenimiento por los buques regidos por el Convenio SOLAS, mientras estén en la mar, de una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas después del 1 de febrero de 1999, y amplió el periodo de escucha obligatoria hasta el 1 de febrero de 2005,

TOMANDO NOTA de que un gran número de buques al que no se aplica el Convenio SOLAS no habían instalado equipo del SMSSM para el 1 de febrero de 1999 y de que si se interrumpe la escucha en el canal 16 de ondas métricas por parte de los buques regidos por el Convenio SOLAS, los buques no regidos por dicho Convenio, si se encuentran en peligro, no podrán alertar a los buques con equipo del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del tiempo necesario para que el gran número de buques no regidos por el Convenio SOLAS, que deben llevar una instalación radioeléctrica en virtud de su legislación nacional, pueda estar dotado de una instalación de ondas métricas que incluya medios de LSD, así como para proporcionar formación adecuada sobre el SMSSM al gran número de personas necesario para operar el equipo radioeléctrico de los buques no regidos por el Convenio SOLAS,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las muchas partes del mundo no cubiertas por estaciones costeras de ondas métricas, en las que los alertas de socorro sólo podrán ser recibidos por los buques cuando estén en las proximidades de los buques en peligro,

RECONOCIENDO que, a pesar de que los Estados Miembros han hecho todo lo posible por animar a los buques de navegación marítima que hayan instalado, con carácter voluntario, equipo de radiocomunicaciones de ondas métricas instalen también los medios necesarios para recibir y transmitir alertas de socorro por LSD en el canal 70, hay muchas zonas del mundo en que esto no se ha hecho realidad, y es improbable que se haga antes del 1 de febrero de 2005, por lo que cabe prever que los buques no regidos por el Convenio SOLAS sigan utilizando el equipo de ondas métricas sin prestaciones de LSD mientras se encuentre disponible, en buen estado y esté permitido por la legislación nacional,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que es necesario que los buques dispongan de una "frecuencia de corto alcance abierta" para las comunicaciones verbales inmediatas entre los buques con fines de socorro, urgencia y seguridad hasta que las comunicaciones por LSD en el canal 70 de ondas métricas se generalicen tanto en los buques que estén regidos por el Convenio SOLAS como en los que no lo estén,

RECONOCIENDO ADEMÁS la capacidad de que disponen los buques con equipo del SMSSM para mantener simultáneamente una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas y por llamada selectiva digital (LSD) en el canal 70 de ondas métricas,

ESTIMANDO que, por el momento, la mejor manera de proteger la vida humana en el mar sería que los buques con equipo del SMSSM siguieran manteniendo una escucha en el canal 16 de ondas métricas, de modo que todos los buques puedan establecer y mantener comunicaciones entre sí para fines de socorro, urgencia y seguridad, así como llamadas de carácter general,

CONSCIENTE de que el Comité de Seguridad Marítima ha decidido que la llamada selectiva digital por ondas métricas en el canal 70 debe utilizarse lo antes posible en todo el mundo para los alertas de socorro, urgencia y seguridad iniciales, y el canal 16 de ondas métricas debe utilizarse como canal de radiotelefonía complementario una vez enviado el alerta inicial,

HABIENDO EXAMINADO, en su 75º periodo de sesiones, la recomendación hecha por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 6º periodo de sesiones respecto del mantenimiento de una escucha directa por parte de los buques con equipo del SMSSM,

1. DECIDE, teniendo presente la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, que todos los buques deben seguir manteniendo, siempre que sea factible, una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas mientras estén navegando, hasta que el Comité de Seguridad Marítima fije una fecha para el cese de esta obligación, partiendo de la base de que la Organización volverá a examinar la situación en 2005, a más tardar;

2. INSTA a los Gobiernos a que:
  - .1 exijan que todo nuevo equipo radioeléctrico de ondas métricas que el 1 de febrero de 1999 o posteriormente se fabrique para o se instale en buques de navegación marítima no regidos por el Convenio SOLAS 1974 esté dotado de medios que permitan transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en el canal 70 de ondas métricas;
  - .2 exijan que todos los buques de navegación marítima no regidos por el Convenio SOLAS, pero que deban llevar una instalación radioeléctrica en virtud de su legislación nacional, estén equipados con una instalación radioeléctrica que disponga de medios que permitan transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en el canal 70 de ondas métricas a más tardar el 1 de febrero de 2005;
  - .3 animen a los buques de navegación marítima que se hayan equipado voluntariamente con una instalación radioeléctrica de ondas métricas a que se equipen también de medios que permitan transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en el canal 70 de ondas métricas a más tardar el 1 de febrero de 2005; y
  - .4 exijan a todos los buques que se hayan equipado los con medios indicados en los apartados .1 a .3 *supra* a que mantengan siempre que sea factible una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas hasta que el Comité de Seguridad Marítima fije una fecha para el cese de esta obligación, partiendo de la base de que la Organización volverá a examinar la situación en 2005, a más tardar; y que exijan que personal encargado de utilizar dicho equipo que tenga la formación adecuada, teniendo en cuenta la resolución 343 de la UIT (CMR-97);
  - .5 informen a la Organización, a más tardar en 2005, de la marcha de la introducción de medios para la LSD por ondas métricas, tanto en tierra como en el mar, a fin de que el Comité de Seguridad Marítima pueda adoptar las decisiones oportunas a este respecto; y
  - .6 apoyen la postura de la OMI, expuesta en la presente resolución, en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT, que se celebrará en 2003;
3. INVITA a los Gobiernos a que pongan esta decisión en conocimiento de todos los navegantes, personal de buques pesqueros, propietarios de buques, compañías navieras, industrias de explotación mar adentro, fabricantes de equipo radioeléctrico, estaciones costeras y todas las demás personas que participen o puedan participar en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar;
4. INVITA ADEMÁS al Secretario General a que ponga esta resolución en conocimiento del Secretario General de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.
5. REVOCA la resolución MSC.77(69).

\*\*\*



**ANEXO 25**

**RESOLUCIÓN MSC.132 (75)**  
(aprobada el 22 de mayo de 2002)

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS MEDIOS  
DE REMOLQUE DE EMERGENCIA DE LOS BUQUES TANQUE  
(RESOLUCIÓN MSC.35(63))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MSC.35(63), mediante la cual adoptó las Directrices relativas a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque (llamadas en adelante "las Directrices"),

TOMANDO NOTA de que mediante la resolución MSC.99(73) adoptó, en su 73º periodo de sesiones, enmiendas a la regla II-1/3-4 del SOLAS relativa a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque, lo cual hizo necesario introducir las consiguientes enmiendas a las Directrices,

HABIENDO EXAMINADO en su 75º periodo de sesiones las enmiendas a las Directrices propuestas por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 44º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices relativas a los medios de remolque de emergencia de los buques tanque, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA que los Gobiernos Miembros pongan en conocimiento de todas las partes interesadas las enmiendas que figuran en dicho anexo.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LOS MEDIOS  
DE REMOLQUE DE EMERGENCIA DE LOS BUQUES  
TANQUE (RESOLUCIÓN MSC.35(63))

- 1 En el párrafo 1.1, sustitúyase la referencia a "regla V/15 - 1" por "regla II-1/3-4".
- 2 El actual párrafo 1.3 se sustituye por el siguiente:  
  
"1.3 En los buques existentes que lleven instalados medios de remolque de emergencia de conformidad con la resolución A.535(13), se pueden conservar los medios de remolque existentes, pero los medios existentes a un extremo del buque también deberían cumplir las prescripciones sobre la instalación de antemano establecidas en las presentes Directrices."
- 3 En el párrafo 2.2, sustitúyase "a proa" por "no instalado de antemano"; "a popa" por "instalado de antemano"; y suprimase la línea "cadena antidesgaste - Sí - según el proyecto - Sí".
- 4 Añádase lo siguiente al final del párrafo 2.2:

	<b>A proa</b>	<b>A popa</b>	<b>Prescripciones de resistencia</b>
Cadena antidesgaste	Sí	Según el proyecto	Sí

- 5 En el párrafo 3.1.1, sustitúyase la palabra "a popa" por "instalado de antemano" y suprimase "estar instalado de antemano".
- 6 En el párrafo 3.1.2, sustitúyase en la primera frase "a popa" por "instalado de antemano".
- 7 En el párrafo 3.1.3 sustitúyase "a proa" por "no instalado de antemano"
- 8 Sustitúyase el subpárrafo .5 del párrafo 3.1 por:  
  
".5 Se podrán aceptar en ambos extremos del buque los medios de remolque de emergencia instalados de antemano."

\*\*\*

**ANEXO 26**

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/31 DEL CONVENIO SOLAS**

**CAPÍTULO II-1**

**CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD,  
INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS**

**Regla 31 - Mandos de las máquinas**

- 1 Añádase a la regla el siguiente nuevo párrafo 6 a continuación del párrafo 5 existente:

"6 Los sistemas automáticos se proyectarán de modo que garanticen que el oficial a cargo de la guardia de navegación reciba un aviso previo de desaceleración o cierre próximo o inminente del sistema de propulsión con tiempo suficiente para analizar las condiciones de navegación en caso de emergencia. En particular, los sistemas deberán ejecutar funciones de control, supervisión, información y alerta y medidas de seguridad para reducir o detener la propulsión, dando al mismo tiempo al oficial a cargo de la guardia de navegación la oportunidad de intervenir, excepto en aquellos casos en que la intervención manual ocasionaría un fallo total de los motores y/o del equipo de propulsión a corto plazo, por ejemplo, en caso de sobrevelocidad."

\*\*\*



## ANEXO 27

## PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA REGLA III/26 DEL CONVENIO SOLAS

## CAPÍTULO III

## DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

**Regla 26 - Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado**

1 Añádase, al final del párrafo 1, el nuevo subpárrafo .4 siguiente:

"4 antes del [ ]\* cumplirán lo prescrito en el párrafo 2.5 a más tardar en el primer reconocimiento que se efectúa en esa fecha o posteriormente."

2 Añádase, al final del párrafo 2, el nuevo subpárrafo .5 siguiente:

"5 Las balsas salvavidas transportadas a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado irán provistas de un respondedor\* de radar en una proporción de un respondedor por cada cuatro balsas salvavidas. El respondedor estará instalado en el interior de la balsa de modo que su antena se encuentre a más de un metro sobre el nivel del mar cuando la balsa esté desplegada, con la excepción de que para las balsas salvavidas reversibles el respondedor estará dispuesto de modo que los sobrevivientes puedan acceder al mismo e instalarlo fácilmente. Cada respondedor estará dispuesto de modo que sea posible instalarlo manualmente cuando se despliega la balsa salvavidas. Las envolturas de las balsas salvavidas dotadas de respondedores estarán claramente marcadas.

---

\* Véanse las Normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a las operaciones de búsqueda y salvamento, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.802(19)."

\*\*\*

---

\* El Comité fijará la fecha.



**ANEXO 28**

**PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC**

**PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LOS INCUMPLIMIENTOS GRAVES QUE SE OBSERVEN CON RESPECTO A LO PRESCRITO EN EL CÓDIGO IGS**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 75º periodo de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002) y el Comité de Protección del Medio Marino en su [48º periodo de sesiones (7 a 11 de octubre de 2002)], reconociendo la necesidad de los procedimientos anteriormente mencionados, aprobaron los Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS, que figuran en el anexo, a fin de ayudar a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos cuando se observen incumplimientos graves en el sistema de gestión de la seguridad de un buque o de una compañía.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen los procedimientos adjuntos y a que los pongan en conocimiento de las partes interesadas.

## ANEXO

### PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LOS INCUMPLIMIENTOS GRAVES QUE SE OBSERVEN CON RESPECTO A LO PRESCRITO EN EL CÓDIGO IGS

1 Las Administraciones y las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre se asegurarán que están perfectamente informadas de los incumplimientos graves no rectificadas que hayan surgido en las auditorías previstas en el Código IGS. Un incumplimiento grave se podrá convertir en incumplimiento, si la Administración o la organización reconocida consideran que se han tomado medidas correctivas eficaces. Un incumplimiento grave en un buque deberá considerarse meramente un incumplimiento antes de que éste zarpe. Se acordará un plan de una duración máxima de tres meses para que puedan llevarse a cabo las medidas correctivas necesarias. Cuando la Administración permita que un incumplimiento grave se considere meramente incumplimiento, se llevará a cabo al menos una auditoría adicional en el plazo indicado en el plan de medidas correctivas acordado para verificar que se han adoptado medidas eficaces.

2 Previa solicitud del Estado rector del puerto, la Administración deberá facilitar la información pertinente de que disponga en relación con la validez actual del Documento de cumplimiento presentado por el buque.

3 En caso de que en el proceso de certificación exigido en el Código IGS participen más de una Administración y/u organización reconocida, todo incumplimiento grave que dé lugar a que se retire el Documento de cumplimiento o el Certificado de gestión de la seguridad, o que se haya permitido que se convierta en incumplimiento y que se hayan aplicado satisfactoriamente las correspondientes medidas correctivas, la Administración y/o la organización reconocida pertinente deberán notificar las medidas adoptadas a la otra Administración y/u organización reconocida.

4 No se expedirá un Documento de cumplimiento provisional a una compañía cuyo Documento de cumplimiento haya sido retirado. Tampoco se expedirá un nuevo Documento de cumplimiento a menos que se haya llevado a cabo una verificación inicial o una verificación adicional cuyo alcance sea equivalente al de la verificación inicial. El nuevo Documento de cumplimiento tendrá la misma fecha de expiración que la del documento que se retira.

5 Si la causa de la retirada del Documento de cumplimiento de la Compañía es un incumplimiento grave que no afecta al sistema de gestión de la seguridad de los buques de esa Compañía, podrá modificarse el alcance de la verificación, ya se trate de una verificación inicial o adicional, correspondiente a la amplitud y el alcance de una verificación inicial. No obstante, en tal caso, deberá someterse a verificación al menos un buque de cada tipo que explote la Compañía.

6 En el caso de que el Certificado de gestión de la seguridad de un buque parezca válido pero a la compañía se le haya retirado el Documento de cumplimiento, la Administración o el Estado rector del puerto que comprueben esa situación se asegurarán que el buque no presta servicio hasta que se vuelva a expedir el Documento de cumplimiento. Las medidas que se tomen podrán incluir la detención, la revocación de los permisos de explotación o cualquier otra que se estime necesaria para garantizar que se da cumplimiento a las disposiciones del Código IGS.

7 En el caso de que a un buque se le haya retirado el Certificado de gestión de la seguridad, la Administración o el Estado rector del puerto que constaten esta situación se asegurarán que el buque no presta servicio hasta que se vuelva a expedir el Certificado de gestión de la seguridad. Las medidas que se tomen podrán incluir la detención, la revocación de los permisos de explotación o cualquier otra que se estime necesaria para asegurar que se da cumplimiento a las disposiciones del Código IGS.

8 Cuando se haya retirado el Certificado de gestión de la seguridad a un buque como resultado de un incumplimiento grave, no se expedirá un Certificado de gestión de la seguridad provisional. Tampoco se expedirá un nuevo Certificado de gestión de la seguridad a menos que se haya llevado a cabo a bordo del buque una verificación inicial o una verificación adicional cuyo alcance sea equivalente al de la verificación inicial. Además, según la naturaleza del incumplimiento grave señalado con respecto al sistema de gestión de la seguridad implantado a bordo del buque, es posible que haya que verificar la validez del Documento de cumplimiento mediante una auditoría, cuyo alcance sería equivalente al de una auditoría anual, antes de que se expida el Certificado de gestión de la seguridad. El nuevo Certificado de gestión de la seguridad tendrá la misma fecha de expiración que la del certificado que se retira.

\*\*\*



## ANEXO 29

## PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<b>Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas</b>	Indefinido	BLG 1/20, sección 3; BLG 6/16, sección 7
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	<b>Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos</b>	2002	BLG 1/20, sección 8; BLG 6/16, sección 4
A.2	<b>Examen del Anexo I del MARPOL 73/78</b>	2003	BLG 1/20, sección 9; BLG 6/16, sección 5
A.3	<b>Examen del Anexo II del MARPOL 73/78</b>	2003	BLG 1/20, sección 9; BLG 6/16, sección 6
A.4	Aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente de las variantes de proyecto de buques tanque estipuladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78		BLG 3/18, párrafo 15.7

---

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 7.

**Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
.1	elaboración de las directrices definitivas	dos periodos de sesiones	BLG 1/20, párrafo 8.15
.2	evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiera (según proceda)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3
<b>A.5</b>	<b>Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque</b>	2002	BLG 1/20, sección 12; BLG 6/16, sección 10
<b>A.6</b>	<b>Sistemas de marcado de hidrocarburos</b>	2003	MEPC 45/20, párrafo 17.4
<b>A.7</b>	Revisión de las prescripciones relativas a la protección contra incendios de los códigos CIQ y CIG (en colaboración con el Subcomité FP, según proceda)	dos periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 18.5
<b>B.1</b>	<b>Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo</b> (coordinado por el Subcomité DE)	2002	DE 43/18, sección 12; MSC 71/23, párrafo 20.43; BLG 6/16, párrafo 13.4
<b>B.2</b>	<b>Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA</b>	2002	MEPC 41/20, párrafo 7.7; MSC 69/22, párrafo 20.8.1; BLG 6/16, sección 9
<b>B.3</b>	<b>Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG</b> (en colaboración con el Subcomité DE)	2002	MSC 71/23, párrafo 20.3; BLG 6/16, sección 8

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

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6
2	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2
3	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.1
4	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	2003	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 6/15, párrafo 12.2
A.2	2003	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 6/15, párrafo 12.2

---

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 7.

---

\* Adoptado mediante la resolución MSC.122(75).

**Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)**  
(continuación)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.3 <b>Manual de sujeción de la carga</b>	2002	DSC 5/13, párrafo 10.5; MSC 73/21, párrafo 18.8
A.4 <b>Elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones de formación para el transporte multimodal</b>	2002	DSC 2/16, párrafo 13.10; DSC 6/15, párrafo 8.10
A.5 <b>Examen del Código de Cargas a Granel</b>	2002	DSC 3/15, párrafo 12.7
A.6 <b>Prescripciones de estiba y segregación de los contenedores en buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie (coordinado por el Subcomité SLF)</b>	2002	DSC 5/13, párrafo 10.6; MSC 72/23, párrafo 21.15; DSC 6/15, párrafo 9.7
A.7 <b>Elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales</b>	2002	MSC 72/23, párrafo 21.17
A.8 <b>Medidas para incrementar la protección marítima</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.9
A.9 <b>Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.15

**SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)**

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1 <b>Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios</b>	Indefinido	FSI 8/19, sección 11; FP 46/16, sección 7
.1 <b>utilización del aparato respiratorio de tipo casco antihumo</b>	2003	FP 46/16, párrafo 13.1.4.1; MSC 75/24, párrafo 22.18
.2 <b>revisión de expedientes de siniestros causados por incendios</b>	2003	FP 46/16, párrafo 13.1.4.2; MSC 75/24, párrafo 22.18
A.1 <b>Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI y procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos</b>	2004	FP 43/18, párrafos 5.7, 7.25 y 15.3.5.1; FP 46/16, sección 5
A.2 <b>Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4; FP 46/16, sección 11
A.3 <b>Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria</b> (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5; FP 46/16, sección 10
A.4 <b>Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios</b>	2005	MSC 74/24, párrafo 21.12; FP 46/16, sección 12
A.5 <b>Directrices para la fabricación e instalación de detectores de neblinas de aceite</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.20
A.6 <b>Revisión del límite de concentración de gas del dióxido de azufre en los revestimientos de suelos</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.21
A.7 <b>Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro</b> (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/22, párrafo 22.4
A.8 <b>Uso de señales acústicas direccionales para la evacuación de pasajeros</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.19

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 47.

**Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
B.1	<b>Revisión de la resolución A.654(16)</b>	2003	FP 41/22, sección 12; FP 46/16, sección 8
B.2	Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes	dos periodos de sesiones	MSC 73/21, párrafo 4.16; FP 46/16, sección 3
B.3	Control del humo y ventilación	dos periodos de sesiones	FP 39/19, sección 9; FP 46/16, sección 4

## SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78</b>	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 10/17, sección 8
2	<b>Estadísticas e investigaciones de siniestros</b>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 10/17, sección 9
3	<b>Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto</b>	Indefinido	FSI 10/17, sección 6
4	<b>Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes</b>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; FSI 10/17, sección 7
5	<b>Responsabilidad de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento</b>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 10/17, sección 3
6	<b>Análisis detallado de las dificultades experimentadas al implantar los instrumentos de la OMI</b>	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, sección 4
A.1	Supervisión por el Estado rector del puerto en relación con las horas de trabajo de la gente de mar	dos periodos de sesiones	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13; MSC 71/23, párrafo 13.13

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 11.

**Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.2	<b>Examen de la resolución A.746(18)</b>	2004	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 10/17, sección 10;
A.3	<b>Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento</b>	2003	MSC 70/23, párrafos 9.2 a 9.14; MSC 71/23, párrafo 20.15; FSI 10/17, sección 4
A.4	<b>Pesca ilícita, no regulada y no declarada, e implantación de la resolución A.925(22)</b>	2005	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11 MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3
A.5	<b>Elaboración de directrices en virtud del Convenio AFS 2001</b>	2004	MEPC 45/20, párrafo 17.1; MEPC 46/23, párrafos 5.19 y 5.20; FSI 10/17, sección 13
A.6	<b>Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas (coordinado por el Subcomité DE)</b>	2004	MSC 74/24, párrafo 21.34; FSI 10/17, párrafos 14.6 y 14.10.3.1
A.7	<b>Elaboración de disposiciones sobre la transferencia de clase</b>	2004	MSC 74/24, párrafo 2.13.15.2; FSI 10/17, párrafos 14.2 y 14.10.4.1; MSC 75/24, párrafo 22.24
A.8	<b>Cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques*</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 2.8; MEPC 47/20, párrafo 3.27; FSI 10/17, párrafos 3.24, 3.25, 14.8 y 14.10.4.2
B.1	<b>Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica</b>	2004	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 9/19, párrafo 9.3

---

\* A reserva de la decisión que adopte el MEPC 48.

## SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	<b>Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)</b>		COMSAR 6/22, sección 3
	.1 <b>cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM</b>	Indefinido	COMSAR 6/22, párrafos 3.1 a 3.4
	.2 respuestas al cuestionario sobre siniestros	Indefinido	COMSAR 1/30, párrafos 3.15 y 3.16
	.3 exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
	.1 <b>disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos</b>	Indefinido	COMSAR 6/22, párrafos 3.5 a 3.23
3	<b>Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT</b>	Indefinido	COMSAR 6/22, párrafos 5.8 a 5.17
4	<b>Cuestiones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R</b>	Indefinido	COMSAR 6/22, párrafos 5.1 a 5.7

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 7.

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
5	<b>Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)</b>	Indefinido	COMSAR 6/22, sección 6
6	<b>Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM</b>		
.1	<b>armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento</b>	2003	COMSAR 4/14, párrafos 8.1 a 8.19; COMSAR 6/22, párrafos 8.1 a 8.13
.2	<b>plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM</b>	Indefinido	COMSAR 6/22, párrafos 8.14 a 8.44
.3	<b>revisión del Manual IAMSAR</b>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 6/22, sección 15
.4	<b>asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento</b>	2003	COMSAR 6/22, párrafo 19.6.3.1; MSC 75/24, párrafo 22.29
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	<b>Procedimientos para responder a los alertas por LSD</b>	2003	COMSAR 4/14, párrafo 3.49; MSC 72/23, párrafo 21.32; COMSAR 6/22, párrafos 3.24 a 3.28
A.2	Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)	tres periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2
A.3	<b>Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite</b>	2003	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.3; COMSAR 6/22, sección 16

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.4	<b>Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 6/22, sección 14
A.5	<b>Radiocomunicaciones de puente a puente</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.25.2; COMSAR 6/22, párrafos 9.1 a 9.3 y 9.7
A.6	<b>Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4; COMSAR 6/22, sección 11
A.7	<b>Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.26; COMSAR 6/22, sección 17
A.8	<b>Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias</b>	2003	COMSAR 6/22, párrafo 7.8
A.9	<b>Examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios</b>	2003	MSC 75/24, párrafo 22.31
A.10	Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.11	<b>Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE)</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.8
A.12	<b>Examen de las disposiciones de los convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar</b>	2004	MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.1

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.13	<b>Medidas para incrementar la protección marítima</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.1
B.1	<b>Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS</b>	2003	MSC 71/23, párrafo 20.23; COMSAR 6/22, párrafo 18.2
B.2	Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.6
B.3	<b>Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio sobre Salvamento Marítimo para tratar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar</b>	2004	MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.2

## SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1 <b>Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas</b>	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71 y 20.41 y 20.42; NAV 47/13, sección 3
2 <b>Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R</b>	2003	MSC 69/22, párrafos 5.69 a 5.70; NAV 47/13, sección 8 y párrafo 10.7
3 <b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 47/13, párrafo 10.7
A.1 Sistema mundial de radionavegación	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.37
A.2 <b>Estudio para evaluar la viabilidad de instalar RDT en los buques de carga existentes</b>	2004	MSC 73/21, párrafos 11.31 y 18.22; NAV 47/13, párrafo 10.7
A.3 <b>Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño: planificación eficaz del viaje en los buques de pasaje de gran tamaño</b>	2003	MSC 73/21, párrafo 18.23; MSC 74/24, párrafo 21.4; NAV 47/13, sección 9
A.4 <b>Lugares de refugio</b> (en colaboración con el Subcomité COMSAR y el CPMM)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.31; NAV 47/13, párrafos 12.18 a 12.27

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 48.

**Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	Referencias
A.5	<b>Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria</b> (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5; NAV 47/13, párrafo 10.7
A.6	<b>Revisión de las normas de funcionamiento de los reflectores de radar</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.29; NAV 47/13, párrafo 12.42
A.7	<b>Equipo de fondeo, amarre y remolque</b> (coordinado por el Subcomité DE)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.30; NAV 47/13, párrafos 12.43 a 12.48
A.8	<b>Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas</b> (coordinado por el Subcomité DE)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.34; NAV 47/13, párrafo 10.7
A.9	<b>Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros</b>	2002	MSC 74/24, párrafo 21.6; NAV 47/13, párrafo 10.7
A.10	<b>Examen de las normas de funcionamiento del equipo de radar</b>	2003	MSC 74/24, párrafos 9.16 y 9.17; NAV 47/13, párrafos 10.6 y 10.7.3; MSC 75/24, párrafo 22.34
A.11	Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.12	Prescripciones para la presentación y utilización de la información proporcionada por el SIA en las pantallas de navegación de a bordo	2004*	MSC 75/24, párrafo 22.35
A.13	Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE)	2004*	MSC 75/24, párrafo 22.8

**Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.14	Medidas para incrementar la protección marítima	2004*	MSC 75/24, párrafo 22.9
B.1	<b>Aspectos operacionales de los sistemas integrados de puente (SIP)</b>	2002	MSC 70/23,párrafo 20.17.2; NAV 46/16, sección 5; NAV 47/WP.1, párrafos 2.11 y 2.12
B.2	Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.6

---

\* Se incluirá en el orden del día provisional del NAV 49

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	<b>Directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo</b>	2003	DE 44/19, sección 10; DE 45/27, sección 4
A.2	<b>Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)</b>	2003	MEPC 42/22, párrafo 15.7; DE 45/27, sección 5
A.3	<b>Enmiendas a la resolución A.744(18)</b>	2003	DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19
A.4	<b>Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre</b>	2003	MSC 71/23, párrafo 9.11; DE 45/27, párrafo 24.14
A.5	<b>Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4; DE 45/27, sección 13
A.6	<b>Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria</b> (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5; DE 45/27, sección 11
A.7	<b>Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas</b> (en colaboración con los Subcomités FSI, NAV y STW)	2004	MSC 74/24, párrafo 21.34; DE 45/27, sección 17

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 46.

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)**

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.8 Protección de los tanques de combustible (en colaboración con los subcomités BLG y SLF, según proceda)	dos periodos de sesiones	DE 44/19, párrafo 2.7.2; MEPC 46/23, párrafo 20.18; MSC 74/24, párrafo 21.36
A.9 <b>Interpretaciones del Código NGV 2000</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.37; DE 45/27, sección 17
A.10 <b>Examen de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.39; DE 45/27, sección 20
A.11 <b>Equipo de fondeo, amarre y remolque</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.42; DE 45/27, sección 16
A.12 <b>Trajes de inmersión que se han de llevar a bordo y estiba de los mismos</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.44; DE 45/27, sección 18
A.13 <b>Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS</b>	2004	MSC 74/24, párrafo 21.46; DE 45/27, sección 19
A.14 Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV y SLF)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.15 <b>Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994</b> (en colaboración con los subcomités COMSAR y NAV)	2004	MSC 75/24, párrafo 22.8

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE)** (continuación)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
B.1 Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques:	[2003]* [dos periodos de sesiones]*	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; DE 42/15, párrafos 10.2 a 10.4
.1 directrices relativas a los métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO <sub>x</sub> a bordo		
.2 directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape		
.3 directrices relativas a otras técnicas que se puedan verificar o hacer cumplir para limitar las emisiones de SO <sub>x</sub>		
B.2 <b>Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS</b> (coordinado por el Subcomité BLG)	2003	MSC 74/24, párrafo 11.3; DE 45/27, sección 15
B.3 Protección de las cámaras de bombas de los buques tanque y acceso a los programas informáticos en tierra para las operaciones de salvamento (en colaboración con el Subcomité BLG, según proceda)	dos periodos de sesiones	MEPC 47/20, párrafo 18.15
B.4 Revisión de los modelos de certificado de seguridad para buques nucleares (en colaboración con los subcomités COMSAR y NAV)	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.6

---

\* A reserva de la decisión del CPMM

## SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de expedientes de siniestros sin avería	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 30/18, párrafos 4.16 y 4.17
2	Análisis de fichas de avería	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 41/18, párrafo 17.5
A.1	<b>Elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS</b>	2003	SLF 42/18, sección 3; MSC 72/23, párrafo 21.52; SLF 44/18, párrafo 15.2.2
A.2	Elaboración de notas explicativas para las partes A, B y B-1 armonizadas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS	dos periodos de sesiones	MSC 69/22, párrafo 20.60.1; SLF 42/18, sección 5 SLF 44/18, párrafo 15.2.2
A.3	<b>Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966</b>	2002	SLF 43/16, párrafo 4.29; SLF 44/18, sección 4
A.4	<b>Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria</b> (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV, DE y STW)	2004	SLF 43/16, sección 5; MSC 73/21, párrafo 18.32; SLF 44/18, sección 5
A.5	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	un periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
A.6	<b>Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4; SLF 44/18, sección 11

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 45.

**Programa de trabajo del Subcomité SLF (continuación)**

	<b>Plazo de ultimación o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.7 <b>Revisión del método de ensayo con modelo que se especifica en la resolución 14 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.51; SLF 44/18, sección 13
A.8 <b>Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros</b>	2002	MSC 74/24, párrafo 21.6; SLF 44/18, sección 12
A.9 <b>Examen del Código de Estabilidad sin Avería</b>	2004	SLF 41/18, párrafo 3.14; SLF 44/18, párrafos 15.2.4 y 17.1 a 17.4
A.11 Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
B.1 Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en otros instrumentos de la OMI, incluido el Protocolo de Torremolinos de 1993 (método probabilista)	tres periodos de sesiones	MSC 65/25, párrafo 21.23; SLF 44/18, párrafo 15.2.2
B.2 <b>Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores</b> (en colaboración con los subcomités DE, DSC y FP)	2002	MSC 68/23, párrafo 20.60; SLF 44/18, sección 9

## SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1 <b>Validación de los cursos modelo de formación</b>	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 33/17, sección 3
2 <b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; STW 33/17, sección 8
A.1 <b>Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación, a saber:</b>		
.1 preparación de procedimientos para la actualización periódica de la denominada "lista blanca" y consideración de la necesidad de enmendar el Convenio y el Código de Formación	dos periodos de sesiones	STW 33/17, párrafo 14.3.1; MSC 75/24, párrafo 22.46.1
.2 guardia en el buque fondeado	dos periodos de sesiones	STW 33/17, párrafo 14.3.2; MSC 75/24, párrafo 22.46.2
.3 preparación de enmiendas al Código de Formación destinadas a aclarar el título de los certificados y refrendos relacionados con el Convenio de Formación revisado	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.47.1
.4 examen de las prescripciones y los procedimientos del Convenio de Formación relativos al reconocimiento de certificados de conformidad con lo estipulado en la regla I/10 del Convenio	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.47.2

---

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

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 34.

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

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.2	Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores, a saber:		STW 33/17, sección 7
	.1 orientación sobre las normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros que preste servicio a bordo de buques pesqueros grandes (resolución 6)	dos periodos de sesiones	STW 32/16, párrafo 7.11
	.2 requisitos aplicables a los oficiales encargados de la guardia de máquinas y disposiciones sobre su realización (resolución 7)	dos periodos de sesiones	
	.3 aclaración de las prescripciones del Convenio de Formación para Pescadores	dos periodos de sesiones	
A.3	<b>Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia</b>	2005	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 33/17, sección 6
A.4	<b>Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4; STW 33/17, sección 11
A.5	<b>Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables</b>	2003	MSC 74/24, párrafo 21.56; STW 33/17, sección 13

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

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.6	Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 21.34
A.7	<b>Medidas para incrementar la protección marítima</b>	2004	STW 33/17, párrafo 14.4 MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45
A.8	<b>Prescripciones obligatorias de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga</b>	2004	MSC 75/24, párrafo 22.48
B.1	Elaboración de prescripciones sobre formación en gestión del agua de lastre	dos periodos de sesiones	MSC 71/23, párrafo 20.55.3; STW 33/17, sección 9 y párrafo 14.2.2
B.2	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación	dos periodos de sesiones	STW 31/17, párrafo 14.4; MSC 72/23, párrafo 21.56

\*\*\*



**ANEXO 30**

**ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS  
PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS**

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) - 7º PERIODO DE  
SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos
- 4 Examen del Anexo I del MARPOL 73/78
- 5 Examen del Anexo II del MARPOL 73/78
- 6 Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas
- 7 Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG
- 8 Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA
- 9 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque
- 10 Sistemas de marcado de hidrocarburos
- 11 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo
- 12 Programa de trabajo y orden del día del 8º periodo de sesiones del Subcomité
- 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003
- 14 Otros asuntos
- 15 Informe para los Comités

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC) - 7º PERIODO DE SESIONES**

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Enmiendas al Código IMDG 2002, sus anexos y suplementos (FEm, GPA), incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
  - .1 enmiendas al Código IMDG 2002, sus anexos y suplementos (FEm, GPA)
  - .2 implantación del Anexo III del MARPOL 73/78
- 4 Examen del Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
- 5 Manual de sujeción de la carga
- 6 Informes y análisis de siniestros y sucesos
- 7 Elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones de formación para el transporte multimodal
- 8 Prescripciones de estiba y segregación de los contenedores en buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie
- 9 Elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales
- 10 Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores
- 11 Medidas para incrementar la protección marítima
- 12 Programa de trabajo y orden del día del DSC 8
- 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003
- 14 Otros asuntos
- 15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP) - 47º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI y procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos
  - 4 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios
    - .1 utilización del aparato respiratorio de tipo casco antihumo
    - .2 revisión de expedientes de siniestros causados por incendios
  - 5 Revisión de la resolución A.654(16)
  - 6 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria
  - 7 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
  - 8 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios
  - 9 Directrices para la fabricación e instalación de detectores de neblinas de aceite
  - 10 Revisión del límite de concentración de gas del dióxido de azufre en los revestimientos de suelos
  - 11 Uso de señales acústicas direccionales para la evacuación de pasajeros
  - 12 Programa de trabajo y orden del día del 48º periodo de sesiones del Subcomité
  - 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004
  - 14 Otros asuntos
  - 15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) - 11º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
  - 4 Estadísticas e investigaciones de siniestros
  - 5 Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto
  - 6 Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes
  - 7 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
  - 8 Análisis detallado de las dificultades experimentadas al implantar los instrumentos de la OMI
  - 9 Examen de la resolución A.746(18)
  - 10 Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento
  - 11 Pesca ilícita, no regulada y no declarada, e implantación de la resolución A.925(22)
  - 12 Elaboración de directrices en virtud del Convenio AFS 2001
  - 13 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas
  - 14 Elaboración de disposiciones sobre la transferencia de clase
  - 15 Cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques\*
  - 16 Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica
  - 17 Programa de trabajo y orden del día del FSI 12
  - 18 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004
  - 19 Otros asuntos
  - 20 Informe para los Comités

---

\* A reserva de la decisión del MEPC 48.

**SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) -  
7º PERIODOS DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM):
  - .1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
  - .2 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos
  - .3 procedimientos para responder a los alertas por LSD
- 4 Cuestiones sobre radiocomunicaciones marítimas relacionadas con la UIT:
  - .1 Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones
  - .2 Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT
- 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)
- 6 Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias
- 7 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM:
  - .1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento
  - .2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
  - .3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento
- 8 Examen de las disposiciones de los convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar
- 9 Radiocomunicaciones de puente a puente

**Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) - 7º periodo de sesiones (continuación)**

- 10 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
- 11 Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
- 12 Revisión del Manual IAMSAR
- 13 Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite
- 14 Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX
- 15 Examen de las disposiciones de las normas de funcionamiento (resolución A.809(19)) a fin de exigir medios para la sujeción de los aparatos radiotelefónicos a sus usuarios
- 16 Medidas para incrementar la protección marítima
- 17 Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS
- 18 Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994
- 19 Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio de Salvamento Marítimo para tratar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar
- 20 Programa de trabajo y orden del día del 8º periodo de sesiones del Subcomité
- 21 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004
- 22 Otros asuntos
- 23 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV) - 48º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas
  - 4 Aspectos operacionales de los sistemas integrados de puente (SIP)
  - 5 Lugares de refugio
  - 6 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria
  - 7 Equipo de fondeo, amarre y remolque
  - 8 Estudio para evaluar la viabilidad de instalar RDT en los buques de carga existentes
  - 9 Revisión de las normas de funcionamiento de los reflectores de radar
  - 10 Examen de las normas de funcionamiento del equipo de radar
  - 11 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R
  - 12 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño: planificación eficaz del viaje en los buques de pasaje de gran tamaño
  - 13 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas
  - 14 Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros
  - 15 Análisis de siniestros
  - 16 Programa de trabajo y orden del día del NAV 49
  - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003
  - 18 Otros asuntos
  - 19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) - 46º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo
  - 4 Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)
  - 5 Enmiendas a la resolución A.744(18)
  - 6 Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre
  - 7 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
  - 8 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria
  - 9 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas
  - 10 Interpretaciones del Código NGV 2000
  - 11 Examen de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento
  - 12 Equipo de fondeo, amarre y remolque
  - 13 Trajes de inmersión que se han de llevar a bordo y estiba de los mismos
  - 14 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS
  - 15 Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS
  - 16 Enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica y al Código NGV 1994
  - 17 Programa de trabajo y orden del día del 47º periodo de sesiones del Subcomité
  - 18 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004
  - 19 Otros asuntos
  - 20 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF) -  
45º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS
  - 4 Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga, 1966
  - 5 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria
  - 6 Examen del Código de Estabilidad sin Avería
  - 7 Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores
  - 8 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
  - 9 Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros
  - 10 Revisión del método de ensayo con modelo que se especifica en la resolución 14 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS
  - 11 Programa de trabajo y orden del día del SLF 46
  - 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003
  - 13 Otros asuntos
  - 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

**SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW) - 34º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Validación de los cursos modelo de formación
  - 4 Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación
  - 5 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia
  - 6 Análisis de siniestros
  - 7 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
  - 8 Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables
  - 9 Medidas para incrementar la protección marítima
  - 10 Prescripciones obligatorias de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga
  - 11 Programa de trabajo y orden del día del 35º periodo de sesiones del Subcomité
  - 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004
  - 13 Otros asuntos
  - 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

\*\*\*

## ANEXO 31

## DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA

Al adoptar el Código para la investigación de sucesos y siniestros marítimos en su vigésimo periodo de sesiones, la Asamblea hizo referencia, entre otras cosas, a los derechos y obligaciones del Estado ribereño y del Estado de abanderamiento derivados de lo dispuesto en el Artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). En el párrafo 6.3 del Código se establece que, cuando ocurra un siniestro o suceso marítimo en alta mar, el Estado de abanderamiento realizará una investigación sobre el siniestro. Si se trata de un abordaje en el que intervenga un buque de otro Estado de abanderamiento, ambos Estados mantendrán consultas, decidirán cuál de ellos ha de asumir la función de Estado investigador principal, y determinarán el mejor medio de colaboración en virtud del Código. Al adoptar el Código, la Asamblea invitó a todos los Gobiernos interesados a que tomaran las medidas necesarias para implantarlo lo antes posible.

Con posterioridad a la adopción del Código se ha demostrado que algunos Estados no desean implantarlo con prontitud.

El 4 de agosto de 2001, el petrolero **Virgo**, con pabellón de Chipre y una tripulación compuesta únicamente por ciudadanos rusos, inició un viaje en lastre desde el puerto de Boston (Estados Unidos) al puerto de Come-by-Chance (Canadá), al que llegó el 7 de agosto de 2001 por la mañana. Transcurrido un cierto tiempo, un representante de las autoridades marítimas de Canadá subió a bordo e informó a la tripulación de que había tenido noticia de que el arrastrero **Starbound**, con pabellón de los Estados Unidos, había sufrido un abordaje por un buque desconocido y se había hundido en alta mar aproximadamente a 139 millas de la costa estadounidense en la noche del 4 al 5 de agosto de 2001. Como resultado del abordaje, tres tripulantes del arrastrero perdieron la vida. El petrolero **Virgo** fue uno de los buques que navegaban por esa región.

En la actualidad es difícil determinar si el petrolero estuvo involucrado en el abordaje y, en caso de que lo estuviera, si el abordaje se produjo por culpa de la tripulación del arrastrero, del petrolero, o de ambas. Era uno de los hechos que se trataba de determinar en la investigación que se iba a realizar en virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y del Código de la OMI.

Una de las partes, los Estados Unidos, decidió no tomarse la molestia de seguir los procedimientos que había aprobado en el seno de la OMI, o de acordar con Chipre los procedimientos de investigación, ni invitar a Rusia a participar en ella en calidad de Estado con un interés sustantivo en el tema, habida cuenta de la nacionalidad de la tripulación del arrastrero. El 7 de agosto de 2001, los representantes del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos llegaron a Canadá y empezaron a investigar el suceso a bordo del petrolero **Virgo** junto con los representantes del Ministerio de Transporte de Canadá. Por tanto, las autoridades del Canadá y Estados Unidos han ignorado tanto las normas del derecho internacional como las disposiciones de este Código de la OMI.

Las autoridades de los Estados Unidos también participaron en esta investigación ilícita en territorio canadiense, infringiendo una vez más el derecho internacional, ya que enjuiciaron a los ciudadanos de un país extranjero, en este caso a la tripulación del petrolero, por un presunto delito cometido en alta mar, es decir, fuera de la jurisdicción de los Estados Unidos de acuerdo

con lo dispuesto en artículo II de la Convención sobre la alta mar de 1958, en la cual los Estados Unidos son Parte.

Los métodos utilizados en este caso por las autoridades marítimas del Canadá y los Estados Unidos son completamente contrarios a los objetivos señalados al aprobar el Código para investigación de siniestros y sucesos marítimos.

Parece que los representantes de las autoridades de un tercer Estado pueden ser invitados (o acogidos) en el territorio de un Estado, dándoseles la oportunidad de investigar un suceso que ha tenido lugar en alta mar o en el mar territorial de otro Estado, mientras se obstaculiza la intervención de las autoridades de un Estado con un interés sustantivo.

La delegación de Rusia opina que, si estas prácticas continúan, resultará imposible alegar que los accidentes se investigan conforme al derecho y la legislación, y los esfuerzos de la OMI para desarrollar este Código habrán sido en vano.

---