



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
87º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 87/26
25 mayo 2010
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 87º PERIODO DE SESIONES**

| Sección | | Página |
|----------------|---|---------------|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 6 |
| 2 | DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI | 10 |
| 3 | EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO | 11 |
| 4 | MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA | 22 |
| 5 | NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS | 29 |
| 6 | CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT | 37 |
| 7 | PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 52º periodo de sesiones y cuestiones urgentes derivadas del 53º periodo de sesiones del Subcomité) | 56 |
| 8 | IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité) | 63 |
| 9 | SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (informe del 55º periodo de sesiones del Subcomité) | 67 |
| 10 | MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (informe del 14º periodo de sesiones del Subcomité) | 74 |
| 11 | FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 41º periodo de sesiones del Subcomité) | 79 |
| 12 | ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité) | 84 |
| 13 | LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (informe del 14º periodo de sesiones del Subcomité) | 86 |

| Sección | | Página |
|----------------|---|---------------|
| 14 | RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (cuestiones urgentes derivadas del 14º periodo de sesiones del Subcomité) | 88 |
| 15 | PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (cuestiones urgentes derivadas del 54º periodo de sesiones del Subcomité) | 92 |
| 16 | SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS | 96 |
| 17 | INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO | 98 |
| 18 | EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD | 100 |
| 19 | ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES | 105 |
| 20 | SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL | 117 |
| 21 | IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS | 119 |
| 22 | RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES | 121 |
| 23 | APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ | 122 |
| 24 | PROGRAMA DE TRABAJO | 125 |
| 25 | OTROS ASUNTOS | 139 |

LISTA DE ANEXOS

| | |
|---------|--|
| ANEXO 1 | RESOLUCIÓN MSC.287(87) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS INTERNACIONALES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS |
| ANEXO 2 | RESOLUCIÓN MSC.288(87) – NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS |
| ANEXO 3 | RESOLUCIÓN MSC.289(87) – NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE PROTECCIÓN CONTRA LA CORROSIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS |
| ANEXO 4 | RESOLUCIÓN MSC.290(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO |

-
- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.291(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, ENMENDADO
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.292(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.293(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.294(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.295(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
- ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.296(87) – ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS
- ANEXO 13 CALENDARIO Y PROGRAMA DE ACTIVIDADES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE VERIFICACIÓN EN EL MARCO DE LAS GBS
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MSC.297(87) – ESTABLECIMIENTO DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT
- ANEXO 15 RESOLUCIÓN MSC.298(87) – ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO DE DISTRIBUCIÓN PARA EL SUMINISTRO DE INFORMACIÓN LRIT A LAS FUERZAS DE SEGURIDAD QUE OPERAN EN AGUAS DEL GOLFO DE ADÉN Y EL OCÉANO ÍNDICO OCCIDENTAL A FIN DE CONTRIBUIR A SU LABOR DE LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Y LOS ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES (EL SERVICIO DE DISTRIBUCIÓN)
- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MSC.299(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SPS 2008
- ANEXO 17 DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS

| | |
|----------|---|
| ANEXO 18 | MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO |
| ANEXO 19 | RESOLUCIÓN MSC.300(87) – ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES DEL ACTUAL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR" (GIBREP) |
| ANEXO 20 | RESOLUCIÓN MSC.301(87) – ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES DEL ACTUAL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LAS AGUAS OCCIDENTALES DE EUROPA" (WETREP) |
| ANEXO 21 | RESOLUCIÓN MSC.302(87) – ADOPCIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LA GESTIÓN DE ALERTAS EN EL PUENTE |
| ANEXO 22 | RESOLUCIÓN MSC.303(87) – GARANTIZAR LA SEGURIDAD DURANTE LAS MANIFESTACIONES, PROTESTAS O ENFRENTAMIENTOS EN ALTA MAR |
| ANEXO 23 | PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS |
| ANEXO 24 | PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE MEDIOS PARA EL TRANSBORDO DE PRÁCTICOS |
| ANEXO 25 | RESOLUCIÓN MSC.304(87) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE GRANELEROS (CÓDIGO BLU) |
| ANEXO 26 | PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO |
| ANEXO 27 | PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA VII/4 DEL CONVENIO SOLAS |
| ANEXO 28 | PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008) |
| ANEXO 29 | RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES PESQUEROS CON CUBIERTA DE ESLORA INFERIOR A 12 METROS Y LOS BUQUES PESQUEROS SIN CUBIERTA |
| ANEXO 30 | RESOLUCIÓN MSC.305(87) – DIRECTRICES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA LA TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA RELATIVA A ACTOS DE PIRATERÍA Y OPERACIONES Y MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA LA PIRATERÍA |
| ANEXO 31 | RESOLUCIÓN MSC.306(87) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DEL EQUIPO DE LLAMADA INTENSIFICADA A GRUPOS (LIG) |
| ANEXO 32 | PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-2/7.4.1 DEL CONVENIO SOLAS |
| ANEXO 33 | PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO 9 DEL CÓDIGO SSCI |

- ANEXO 34 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO (CÓDIGO PEF 2010)
- ANEXO 35 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/41.6
- ANEXO 36 PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC – DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES
- ANEXO 37 ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 38 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 39 ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 40 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 41 DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA
- ANEXO 42 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA
- ANEXO 43 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ARGENTINA
- ANEXO 44 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO
- ANEXO 45 INFORMACIÓN SOBRE LA ORDEN EJECUTIVA DE LOS ESTADOS UNIDOS QUE BLOQUEA LOS BIENES DE DETERMINADAS PERSONAS QUE CONTRIBUYEN AL CONFLICTO EN SOMALIA

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 87º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 12 al 21 de mayo bajo la presidencia del Sr. Neil Ferrer (Filipinas). El Vicepresidente del Comité, Sr. Christian Breinholt (Dinamarca), también estuvo presente.

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

| | |
|--------------------------------------|---|
| ALEMANIA | IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL) |
| ANGOLA | IRAQ |
| ANTIGUA Y BARBUDA | IRLANDA |
| ARABIA SAUDITA | ISLANDIA |
| ARGELIA | ISLAS COOK |
| ARGENTINA | ISLAS MARSHALL |
| AUSTRALIA | ISRAEL |
| AZERBAIYÁN | ITALIA |
| BAHAMAS | JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA |
| BAHREIN | JAMAICA |
| BANGLADESH | JAPÓN |
| BARBADOS | JORDANIA |
| BÉLGICA | KENYA |
| BELICE | KUWAIT |
| BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE) | LETONIA |
| BRASIL | LIBERIA |
| BRUNEI DARUSSALAM | LITUANIA |
| BULGARIA | LUXEMBURGO |
| CAMBOYA | MALASIA |
| CANADÁ | MALTA |
| CHILE | MARRUECOS |
| CHINA | MÉXICO |
| CHIPRE | MONTENEGRO |
| COLOMBIA | NIGERIA |
| CÔTE D'IVOIRE | NORUEGA |
| CROACIA | NUEVA ZELANDIA |
| CUBA | OMÁN |
| DINAMARCA | PAÍSES BAJOS |
| ECUADOR | PANAMÁ |
| EGIPTO | PAPUA NUEVA GUINEA |
| EMIRATOS ÁRABES UNIDOS | PERÚ |
| ESPAÑA | POLONIA |
| ESTADOS UNIDOS | PORTUGAL |
| ESTONIA | QATAR |
| ETIOPIA | REINO UNIDO |
| FEDERACIÓN DE RUSIA | REPÚBLICA ÁRABE SIRIA |
| FILIPINAS | REPÚBLICA CHECA |
| FINLANDIA | REPÚBLICA DE COREA |
| FRANCIA | REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA |
| GEORGIA | REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA |
| GHANA | RUMANIA |
| GRECIA | SAINT KITTS Y NEVIS |
| INDIA | SAN MARINO |
| INDONESIA | SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS |

| | |
|-------------------|----------------------|
| SENEGAL | TÚNEZ |
| SERBIA | TURQUÍA |
| SIERRA LEONA | TUVALU |
| SINGAPUR | UCRANIA |
| SUDÁFRICA | URUGUAY |
| SUECIA | VANUATU |
| SUIZA | VENEZUELA (REPÚBLICA |
| TAILANDIA | BOLIVARIANA DE) |
| TONGA | YEMEN |
| TRINIDAD Y TABAGO | |

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

| | |
|-------------------|-------------|
| HONG KONG (CHINA) | ISLAS FEROE |
|-------------------|-------------|

1.3 También asistieron al periodo de sesiones representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (IAEA)
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)

1.4 Asistieron asimismo al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAO)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)
UNIÓN AFRICANA (UA)
ACUERDO DE COOPERACIÓN REGIONAL PARA COMBATIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES EN ASIA (ReCAAP-ISC)
FORO INTERNACIONAL DE INVESTIGADORES DE ACCIDENTES MARÍTIMOS (MAIIF)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL (ICHCA)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS
NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUES (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE
SALVAMENTO (ILAMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P e I)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
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 PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE
IMPRIMIR (IPPIC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA DE PUERTOS Y AEROPUERTOS
(IAASP)
INSTITUTO NÁUTICO
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)

1.5 Asistieron también al periodo de sesiones el Sr. A. I. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), y el Sr. G. Olimbo (Italia), Presidente del Comité de Cooperación Técnica. Los presidentes de todos los subcomités, excepto los presidentes de los Subcomités BLG y FSI, y los vicepresidentes de los Subcomités BLG y FSI también estaban presentes.

Discurso de apertura del Secretario General

1.6 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto se reproduce íntegramente en el documento MSC 87/INF.22.

Observaciones del Presidente

1.7 En su alocución de respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus palabras y consejos y señaló que los consejos y las peticiones del Secretario General se tendrían muy en cuenta en las deliberaciones del Comité.

Declaraciones de las delegaciones

1.8 La delegación de los Estados Unidos hizo referencia a la explosión y hundimiento de la unidad móvil de perforación mar adentro **Deepwater Horizon** en el golfo de México el 20 de abril de 2010, que han tenido como consecuencia la trágica pérdida de las vidas de nueve tripulantes y dos ingenieros, así como un ingente derrame de hidrocarburos. La delegación manifestó su pésame a las familias, amigos y compañeros de las víctimas que perecieron en ese trágico siniestro, de lo que se hizo eco el Comité en general. La delegación declaró que todavía seguía el flujo de hidrocarburos, si bien había habido varios intentos de detenerlo y reducirlo, e hizo hincapié en que los ingenieros seguían proyectando opciones innovadoras para reducir el régimen de hidrocarburos que escapaban al medio ambiente, así como planes para sellar el pozo en el que se había producido la erupción. La delegación informó al Comité de que la investigación sobre el siniestro ya se había iniciado y que cuando estuviera ultimada se remitiría un ejemplar a la OMI para su información y examen, de modo que todas las lecciones extraídas pudieran utilizarse para contribuir a mejorar la gobernanza marítima internacional y en beneficio de la comunidad marítima internacional. Por último, la delegación manifestó su preocupación con respecto al riesgo de que los buques que navegan por el golfo de México se encontraran con la mancha de hidrocarburos e informó al Comité de que el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos ofrecía constantemente información actualizada, también a través de la OMI, a fin de que los capitanes de los buques que navegan por el golfo de México pudieran planear mejor sus viajes para evitar que sus buques se encontraran con la mancha de hidrocarburos y, de ese modo, contribuir a impedir que se extendieran todavía más los hidrocarburos y los daños al medio marino.

1.9 La delegación de las Islas Marshall, tras manifestar su agradecimiento por el pésame recibido, dio las gracias a los Estados Unidos por su consideración y espíritu de colaboración en el muy grave siniestro del **Deepwater Horizon**, y afirmó que su país cumplía las obligaciones que le correspondían en virtud del Código de Investigación de Siniestros y la CONVEMAR participando y colaborando en la investigación sobre seguridad marítima que estaban realizando los Estados Unidos. La delegación afirmó que tanto los Estados Unidos como las Islas Marshall querían realizar una investigación exhaustiva y definitiva de la que pudieran extraerse lecciones valiosas y efectuarse recomendaciones para mejorar aún más la seguridad de ese tipo de actividades mar adentro.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.10 El Comité adoptó el orden del día (MSC 87/1) y acordó que el calendario provisional recogido en el anexo del documento MSC 87/1/2 le serviría de guía durante el periodo de sesiones. El orden del día adoptado, junto con la lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MSC 87/INF.23.

1.11 El Comité aceptó las disposiciones relativas a los grupos de trabajo, de redacción y de expertos propuestas por la Secretaría en el documento MSC 87/1/2 y que además figuran en las correspondientes secciones del presente informe.

Verificación de poderes

1.12 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DEL 59º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA

2.1 El Comité tomó nota (MSC 87/2) de los resultados del 59º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica. En los respectivos puntos del orden del día se informa de las medidas adoptadas por el Comité en lo referente a las decisiones y observaciones del TC 59 sobre puntos que guardan relación con su labor.

RESULTADOS DE LOS PERIODOS DE SESIONES ORDINARIOS 102º Y 103º Y DEL 25º PERIODO DE SESIONES EXTRAORDINARIO DEL CONSEJO

2.2 El Comité tomó nota (MSC 87/2/1) de las decisiones de los periodos de sesiones ordinarios 102º y 103º y del 25º periodo de sesiones extraordinario del Consejo. En los respectivos puntos del orden del día se informa de las medidas adoptadas por el Comité en lo referente a las decisiones y observaciones del C 102, C 103 y C/ES 25 sobre puntos que guardan relación con su labor.

PROTECCIÓN DE LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN ESENCIALES: MECANISMO COOPERATIVO SOBRE LOS ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR

2.3 El Comité tomó nota (MSC 87/2/1/Add.1) de la información relacionada con la protección de las vías de navegación esenciales y el Mecanismo Cooperativo sobre los estrechos de Malaca y Singapur.

2.4 En este contexto, la delegación de Indonesia informó al Comité de que estaba previsto que la 35ª reunión del Grupo tripartito de expertos técnicos, la 3ª reunión del Foro de cooperación y la 3ª reunión de coordinación del proyecto se celebraran en Yogyakarta a principios de octubre y de que en breve se enviarían las cartas de invitación a los Estados usuarios y a otras partes interesadas. Además, la delegación de Singapur encomió la contribución de diversos Estados, el Fondo de la OMI para los estrechos y la Mesa redonda del sector al Mecanismo Cooperativo y, en particular, al Fondo de ayudas a la navegación para el establecimiento, mantenimiento, reparación y sustitución de ayudas a la navegación adecuadas en los estrechos de Malaca y Singapur.

2.5 En relación con el Fondo de la OMI para los estrechos, la delegación de Sudáfrica manifestó que el Fondo debería servir de ejemplo para otras regiones y que debería examinarse la posibilidad de ampliar su ámbito de aplicación en el futuro para habilitar fondos destinados a modernizar las ayudas a la navegación en otras partes del mundo.

2.6 El Comité invitó a la Secretaría a que lo mantuviera informado de cualquier novedad de interés con respecto a los proyectos del Mecanismo Cooperativo; y a los Estados Miembros y al sector a que continuaran contribuyendo a los proyectos realizados en el marco del Mecanismo Cooperativo, el Fondo de ayudas a la navegación y el Fondo de la OMI para los estrechos.

RESULTADOS DE LOS PERIODOS DE SESIONES 59º Y 60º DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

2.7 El Comité tomó nota (MSC 87/2/2 y Add.1) de los resultados del MEPC 59 y MEPC 60. En los respectivos puntos del orden del día se informa de las medidas adoptadas por el Comité en lo referente a las decisiones y observaciones del MEPC 59 y MEPC 60 sobre puntos que guardan relación con su labor.

RESULTADOS DEL 96º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

2.8 El Comité tomó nota (MSC 87/2/3) de la información sobre los resultados del 96º periodo de sesiones del Comité Jurídico.

RESULTADOS DEL VIGÉSIMO SEXTO PERIODO DE SESIONES ORDINARIO DE LA ASAMBLEA

2.9 El Comité (MSC 87/2/4 y Corr.1) tomó nota de las decisiones del vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea. En los respectivos puntos del orden del día y, en particular, en el punto 24 (Programa de trabajo) se informa de las medidas adoptadas por el Comité en lo referente a las decisiones y observaciones de la A 26 sobre puntos que guardan relación con su labor.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

GENERALIDADES

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

- .1 los capítulos II-1, II-2 y III del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio;
- .2 el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla II-1/3.2 2 del Convenio;
- .3 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla III/3.10 del Convenio SOLAS 1974; y
- .4 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (resolución MSC.122(75)), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII y la regla VII/1.1 del Convenio SOLAS 1974.

3.2 Durante el examen y adopción de las mencionadas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado se contó con la presencia de un número de Gobiernos Contratantes que representaban más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, tal como se dispone en los artículos VIII b) y VIII b) iv) del Convenio.

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los códigos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio se distribuyeron a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos

Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante las circulares N° 2978, de 17 de julio de 2009, y N° 2999, de 6 de octubre de 2009.

3.4 Se invitó también al Comité a que examinara y adoptara la propuesta de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, con objeto de conferirles carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

3.5 Se invitó asimismo al Comité a que examinara y adoptara enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), al tiempo que se adoptan enmiendas al Código IDS.

3.6 Se invitó además al Comité a que examinara el proyecto de las consiguientes enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y al Convenio SOLAS 1974, derivadas de la aceptación de las enmiendas que figuran en el anexo 3 de la resolución MSC.216(82), relacionadas con los proyectos y disposiciones alternativos, para su aprobación y posterior adopción.

EXAMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO Y A LOS NUEVOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PROPUESTOS

PROPUESTAS DE ENMIENDAS RELACIONADAS CON LAS NORMAS BASADAS EN OBJETIVOS (GBS) AL CONVENIO SOLAS 1974 Y NORMAS INTERNACIONALES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS

GENERALIDADES

3.7 El Comité recordó que el MSC 86 había aprobado proyectos de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS (MSC 87/3, anexo 1) y el proyecto de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y toneleros (las Normas) (MSC 87/3/2), elaboradas por el Comité, y había tomado nota de que las Normas adquirirían carácter obligatorio al entrar en vigor las antedichas enmiendas al Convenio SOLAS.

3.8 El Comité acordó que, tras examinar los documentos conexos presentados en el presente punto del orden del día, el Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos (Grupo de trabajo sobre las GBS) constituido en el marco del punto 5 del orden del día (Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos) quede encargado de preparar el texto definitivo de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS y de normas, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones pertinentes del Pleno, para su adopción en el periodo de sesiones en curso.

ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS

Regla II-1/2 – Definiciones

Regla II-1/3-10 – Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros

3.9 El Comité examinó el documento MSC 87/3/11 (Japón), en el que se propone que se armonice la redacción del párrafo 3 de la propuesta de nueva regla II-1/3-10 con la de la actual regla II-1/3-1 y, por consiguiente, se sustituya la expresión "una organización reconocida por la Administración" por "una sociedad de clasificación reconocida por la Administración".

3.10 En este contexto, el Comité recordó que el MSC 83, al examinar el informe del Grupo de trabajo sobre las GBS, había tomado nota de que el Grupo había acordado que los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS deberían hacer referencia a una organización reconocida autorizada por la Administración, y no a una sociedad de clasificación, para armonizar el texto con el planteamiento que se siguió en el Convenio SOLAS. Por consiguiente, a partir de ese momento se había utilizado la expresión "organización reconocida" en todos los instrumentos relacionados con las GBS.

3.11 Tras debatir la propuesta del Japón, el Comité acordó mantener la expresión "organización reconocida" a los efectos de los enmiendas propuestas. En el transcurso de los debates, varias delegaciones se hicieron eco de la propuesta del Japón y manifestaron que quizá sea necesario examinar más adelante la cuestión desde una perspectiva general y en un contexto más amplio.

3.12 Al examinar el documento MSC 87/3/5 (CESA), en el que se proponen modificaciones al párrafo 4 de la propuesta de nueva regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS en relación con el archivo y actualización del expediente de construcción del buque, el Comité aprobó la propuesta de la CESA.

Proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las enmiendas

3.13 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC recogido en el anexo 1 del documento MSC 87/3, en particular a la fecha de entrada en vigor de las enmiendas, y acordó que las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS que se han propuesto para su adopción en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012. Por consiguiente, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que preparara el texto definitivo del proyecto de resolución MSC, que incluya en el anexo las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS, para su examen y adopción por el Comité.

PROYECTO DE NORMAS INTERNACIONALES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS

3.14 El Comité tuvo ante sí para su examen los siguientes documentos:

- .1 MSC 87/3/9 (Japón), en el que se propone, a raíz de la propuesta correspondiente formulada en relación con el nuevo proyecto de regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 3.9 a 3.11), que se sustituya la expresión "organización reconocida" que aparece en las Normas por "sociedad de clasificación reconocida" o "sociedad de clasificación"; que se modifique en consonancia el cuerpo de la resolución MSC; que se suprima toda referencia en las Normas a la verificación de las reglas nacionales de construcción de buques de la Administración; y que la cuestión se examine en el marco del desarrollo futuro del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (véase el documento MSC 87/3/10);
- .2 MSC 87/3/10 (Japón), en el que se propone que se aplase la decisión sobre la conveniencia de que las reglas nacionales de construcción de buques estén sujetas a verificación, que la cuestión se trate en el contexto del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, y que se enmienden las Normas y las Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción basadas en objetivos para graneleros y petroleros (véase el párrafo 5.3) en consonancia; y en el que se indican posibles repercusiones

jurídicas de la verificación de las reglas nacionales, en particular si el Comité debería adoptar una decisión o formular una observación sobre el cumplimiento de las GBS en las reglas; y

- .3 MSC 87/5/3 (IACS), en el que se propone que se suprima la nota a pie de página nº 2 del preámbulo de las Normas, en la que se hace referencia al documento MSC 78/6/2, ya que los ponentes opinaban que el contenido de ese documento había quedado desfasado y que, por tanto, la referencia podía provocar confusión y anomalías;

3.15 Tras examinar estos documentos, el Comité:

- .1 reiteró, en relación con la propuesta de sustituir la expresión "organización reconocida" por "sociedad de clasificación" (MSC 87/3/9), su anterior decisión (véase el párrafo 3.11) de conservar la expresión "organización reconocida";
- .2 acordó, en relación con la propuesta de suprimir toda referencia en las Normas a la verificación de las reglas nacionales de construcción de buques de la Administración y de que la cuestión se examine en el marco del desarrollo futuro del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (MSC 87/3/9 y MSC 87/3/10), mantener en las Normas las pertinentes disposiciones sobre la verificación de las reglas nacionales de construcción de buques; y
- .3 acordó, en relación con la cuestión de utilizar "decisión" u "observación", conservar la palabra "decisión" en las Normas propuestas.

Al adoptar la decisión, el Comité tomó nota de la explicación de la Secretaría de que cualquier decisión a que llegue el MSC sería el resultado de las deliberaciones del Comité, ya se trate de una recomendación, un acuerdo, una aprobación o una resolución. En virtud de lo dispuesto en el párrafo 16 de las Directrices para la verificación, se espera que el Comité determine si la información presentada por el solicitante demuestra que las reglas se ajustan a las Normas, y, en este contexto, el MSC tiene que adoptar una decisión. Las consecuencias de esa medida del Comité no se transmiten claramente en la palabra "decisión", utilizada en los párrafos correspondientes de las Directrices para la verificación; no obstante, en el párrafo 6.1 de las Normas basadas en objetivos (MSC 87/3/2) se establece que: "La decisión definitiva sobre la verificación del cumplimiento la tomará el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, que informará de dicha decisión a todos los Gobiernos Contratantes". En este sentido, como se indica en el párrafo 11 del documento MSC 87/3/10, ya se aclaró en el MSC 86 que: "en general, se reconoció que la responsabilidad última en el caso de los buques corresponde al Estado de abanderamiento", lo que significa que no debe considerarse que la decisión del MSC invalida o está en conflicto con los derechos soberanos del Estado de abanderamiento.

3.16 Por lo que respecta a la propuesta de la IACS de suprimir la nota a pie de página nº 2 en el preámbulo de las Normas (MSC 87/5/3), el Comité aceptó la propuesta tras debatirla.

Proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las Normas

3.17 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC sobre la adopción de las Normas, que figura en el anexo del documento MSC 87/3/2, tras tomar nota de que las Normas tendrían efecto tras la entrada en vigor de la nueva regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS anteriormente examinada (véase el párrafo 3.13).

3.18 En este contexto, el Comité recordó la propuesta del Japón de modificar el proyecto de resolución para incluir la posibilidad de que las Administraciones autoevalúen las reglas nacionales de construcción de buques (MSC 87/3/9, anexo 2) y la decisión adoptada anteriormente por el Comité en relación con la inclusión de referencias a reglas nacionales en las Normas (véase el párrafo 3.15.2).

3.19 Por consiguiente, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que preparara el texto definitivo del proyecto de resolución MSC, en cuyo anexo se recojan las Normas, para su examen y adopción por el Comité.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974 EXCEPTUANDO LAS ENMIENDAS RELATIVAS A LAS GBS

3.20 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS (anexo 2 del documento MSC 87/3) se habían elaborado en el DE 52 y el FP 53, y se habían aprobado en el MSC 86.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS

Regla 3-11 – Protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos

3.21 Al examinar el documento MSC 87/3/7 (IACS), en el que se proponen revisiones del proyecto de nueva regla II-1/3-11 del Convenio SOLAS, es decir, la adición de una definición de petrolero para crudos y la modificación del párrafo 3 de la propuesta de regla para eximir a los buques de carga combinados de cumplir lo dispuesto en la regla, el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de la Federación de Rusia, que contó con el apoyo de algunas delegaciones, de que los petroleros para crudos ya se definían en el Anexo I del Convenio MARPOL, y que para introducir la definición en el Convenio SOLAS sería necesario introducir nuevas enmiendas al Convenio SOLAS en relación con otros tipos de buques.

3.22 Por lo que respecta a la propuesta de la delegación de la Federación de Rusia de modificar el título de la regla, que pasaría a ser: "Protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los buques tanque que transporten crudos", el Comité tomó nota de las inquietudes expresadas por algunas delegaciones en relación con la propuesta, ya que implicaría un examen detallado de la protección contra la corrosión de buques tanque que transporten crudos, además de crear la necesidad de introducir las consiguientes enmiendas en la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos y la Norma de rendimiento de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos.

3.23 Tras los debates antedichos, el Comité, aunque no aceptó que se añadiera una definición de petroleros para crudos en el Convenio SOLAS de 1974, enmendado, se mostró en general de acuerdo con la propuesta de la delegación de Rusia y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.24 Después de examinar el documento MSC 87/3/8 (IPPIC), en el que se propone que la fecha de aplicación de la regla no debería basarse en la fecha de entrada en vigor prevista de las enmiendas y que debería aplazarse a fin de poder preparar la implantación correcta de la nueva regla, y tras los pertinentes debates, el Comité acordó que la fecha del contrato debería ser el 1 de enero de 2013 y la fecha de entrega el 1 de enero de 2016, a fin de dar tiempo suficiente para implantar la regla, y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.25 En el contexto de la regla propuesta, el Comité observó que la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos y la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, junto con los correspondientes proyectos de resolución MSC (MSC 87/7/1, párrafos 2.8 y 2.9), que se mencionan en la regla, se habían examinado junto con los documentos pertinentes y adoptado en el marco del punto 7 del orden del día (Proyecto y equipo del buque).

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS

Regla 4 – Probabilidad de ignición

3.26 El Comité, tras tomar nota de que la palabra "fecha" estaba entre corchetes en la propuesta de párrafo 5.7.3.1 de la regla II-2/4, acordó sustituirlas por la fecha de entrada en vigor y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.27 Al observar que el ámbito de aplicación del párrafo 5.7.1 no quedaba claro, el Comité, tras los pertinentes debates, acordó que ese párrafo de la regla debería aplicarse a todos los buques tanque, y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.28 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla II-2/4 y confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

Regla I – Ámbito de aplicación

3.29 El Comité, tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, acordó tomar una decisión sobre la adopción del nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS una vez que hubiera tomado una decisión sobre la aprobación del proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas a los que se hace referencia en el párrafo 5 de la propuesta de regla antedicha, al tratar el punto 7 del orden del día (Proyecto y equipo del buque), teniendo presente que los documentos pertinentes sobre el particular se han presentado en el marco del punto 7 (véase el párrafo 7.15).

CUESTIONES DE REDACCIÓN

3.30 A excepción de las mencionadas reglas, el Comité, tras tomar nota de que no se habían formulado más observaciones sobre los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS

3.31 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS propuestas para su adopción en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, y encargó al Grupo de redacción que preparara el texto definitivo del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI**

3.32 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código SSCI (MSC 87/3, anexo 3) se habían elaborado en el FP 53 y aprobado en el MSC 86 y, tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre los proyectos de enmiendas al Código SSCI, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.33 El Comité acordó que las enmiendas al Código SSCI propuestas para su adopción en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, y encargó al Grupo de redacción que preparara el texto del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

3.34 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código IDS (MSC 87/3, anexo 4) se habían elaborado en el DE 52 y aprobado en el MSC 86 y, tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre los proyectos de enmiendas al Código IDS, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede. En este contexto, el Comité tomó nota de la intervención del observador de la ILAMA, quien, tras referirse al tiempo necesario para que los fabricantes de balsas salvavidas introdujeran modificaciones en sus productos o cambiaran los proyectos, y para obtener la pertinente renovación de la aprobación, propuso que la fecha de entrada en vigor de las enmiendas se postergara hasta julio de 2012.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.35 El Comité acordó que las enmiendas al Código IDS propuestas para su adopción en el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, y encargó al Grupo de redacción que preparara el texto del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG

3.36 El Comité recordó que las propuestas de enmiendas al Código IMDG se habían elaborado en el DSC 14 y se habían distribuido de conformidad con el procedimiento de enmienda del Código IMDG aprobado en el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36.3), y, tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre los proyectos de enmiendas al Código IMDG, confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.37 El Comité acordó que las enmiendas al Código IMDG propuestas para su adopción para el periodo de sesiones en curso deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, tras observar que en el párrafo 4 de la parte dispositiva del proyecto de resolución se indica también que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS podrán aplicar las enmiendas anteriormente mencionadas, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2011. A continuación, el Comité encargó al Grupo de redacción que preparara el texto del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción.

3.38 El Comité, tras tomar nota de la intervención del observador del OIEA en el sentido de que es necesario enmendar, en el párrafo 1.5.1.1 del anexo del documento MSC 87/3/1, la referencia al "Manual explicativo para la aplicación del Reglamento del OIEA para el transporte seguro de materiales radiactivos" con objeto de remitir a la versión actualizada del Manual explicativo para la aplicación del Reglamento del OIEA para el transporte seguro de materiales radiactivos, dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción.

3.39 El Comité tomó nota de que la delegación del Reino Unido había retirado el documento MSC 87/3/6 y había informado al Comité de que la cuestión planteada en dicho documento se pondría en conocimiento del DSC 15.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

3.40 El Comité recordó que los proyectos de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) (documento MSC 87/3/3) se habían preparado en el DE 52 y se habían aprobado, en principio, en el MSC 86 para su adopción oficial en el periodo de sesiones en curso, al tiempo que se adoptaban las enmiendas al Código IDS.

3.41 Tras tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre los proyectos de enmiendas a la Recomendación revisada, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y encargó al Grupo de redacción que preparara el texto del proyecto de resolución MSC necesario para su adopción (véase asimismo el párrafo 3.57) .

EXAMEN DE LAS CONSIGUIENTES ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS Y AL CONVENIO SOLAS 1974

3.42 El Comité recordó que el MSC 83 había pedido a la Secretaría que preparara, a raíz de la aceptación de las enmiendas que figuran en el anexo 3 de la resolución MSC.216(82), las consiguientes enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS que sean necesarias, relacionadas con los proyectos y disposiciones alternativos.

3.43 El Comité tuvo ante sí para su examen el documento MSC 87/3/4 (Secretaría), que contiene los proyectos de las consiguientes enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS (anexo 1) y los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 (anexo 2), que tienen por objeto armonizar los certificados de seguridad prescritos en virtud del Convenio SOLAS 1974 y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, preparados por la Secretaría atendiendo a las instrucciones del Comité.

3.44 Tras los pertinentes debates, y después de tomar nota de que no se habían formulado observaciones sobre el proyecto de las consiguientes enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y al Convenio SOLAS 1974, el Comité confirmó su contenido, a reserva de introducir mejoras de redacción, si procede, y encargó al Grupo de redacción que preparara el texto del proyecto de la resolución MSC necesaria sobre la adopción de las enmiendas, que contenga en el anexo 1 las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y en el anexo 2 las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, a fin de someterlo al examen del Comité para su aprobación en el periodo de sesiones en curso y su posterior adopción en el MSC 88.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.45 Tras los pertinentes debates, el Comité constituyó un grupo especial de redacción bajo la presidencia del Sr. J. Cubisino (Argentina) y le encargó que elaborara:

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, exceptuando las enmiendas relativas a las GBS, y el correspondiente proyecto de resolución MSC;
- .2 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Código SSCI, el Código IDS y el Código IMDG y los correspondientes proyectos de resolución MSC;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) y el correspondiente proyecto de resolución MSC; y
- .4 los proyectos de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y al Convenio SOLAS 1974 y los correspondientes proyectos de resolución MSC,

a fin de someterlos al examen del Comité para su aprobación y adopción, según proceda.

ADOPCIÓN DE UN NUEVO INSTRUMENTO DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO Y PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

INFORME DE LOS GRUPOS DE TRABAJO Y DE REDACCIÓN

3.46 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo sobre las GBS (MSC 87/WP.4) que trata del presente punto del orden del día y el informe del Grupo de redacción (MSC 87/WP.3), el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE UN NUEVO INSTRUMENTO DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

ADOPCIÓN DE LAS NORMAS INTERNACIONALES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS

3.47 El Comité examinó el texto definitivo preparado por el Grupo de trabajo sobre las GBS (MSC 87/WP.4, anexo 2) y adoptó las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros mediante la resolución MSC.287(87), que figura en el anexo 1.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

3.48 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 106 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 preparadas por el Grupo de trabajo sobre las GBS (MSC 87/WP.4, anexo 1) y el Grupo de redacción (MSC 87/WP.3, anexo 1) y, tras acordar la supresión de los corchetes que encierran la fecha (1 de julio de 2013) en el párrafo 1.2 de la regla II-1/3-11 del Convenio SOLAS, recogida en el anexo 1 del documento MSC 87/WP.3, adoptó por unanimidad las enmiendas mediante las resoluciones MSC.290(87) y MSC.291(87), que figuran en los anexos 4 y 5, respectivamente.

3.49 Al adoptar las resoluciones MSC.290(87) y MSC.291(87), 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 a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio SOLAS deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO***ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO SSCI***

3.50 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 106 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios elaboradas por el Grupo de redacción (MSC 87/WP.3, anexo 2) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.292(87), que figura en el anexo 6

3.51 Al adoptar la resolución MSC.292(87), 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 al Código SSCI deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS

3.52 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 106 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) preparado por el Grupo de redacción (MSC 87/WP.3, anexo 3) y, tras recordar que había acordado celebrar una reunión en el lapso interperiodos del Grupo de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas y reconocer que cabía la posibilidad de que a raíz de las conclusiones del Grupo se introdujera una modificación en el proyecto de enmiendas relativas al mecanismo de suelta de los ganchos, decidió postergar al MSC 88 la adopción de las enmiendas y adoptó solamente las enmiendas mencionadas en el párrafo 1 de las propuestas de enmiendas antedichas por unanimidad mediante la resolución MSC.293.(87), que figura en el anexo 7.

3.53 Al adoptar la resolución MSC.293.(87), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Código IDS deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011

(a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo VIII del Convenio.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG

3.54 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 106 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas al Código internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) preparado por el Grupo de redacción (MSC 87/WP.3, anexo 4) y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.294(87), que figura en el anexo 8.

3.55 Al adoptar la resolución MSC.294(87), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al Código IMDG deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2011 (a menos que, con anterioridad a esa fecha, se notifique al Secretario General que se recusan, según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y que deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2012, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo VIII del Convenio.

3.56 De conformidad con el procedimiento adoptado por el MSC 75 para la adopción de enmiendas al Código IMDG en relación con, entre otras cosas, la aplicación voluntaria de las nuevas enmiendas con un año de antelación a su fecha de entrada en vigor, el Comité decidió, como se estipula en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución, que los Gobiernos Contratantes podrán aplicar las enmiendas anteriormente mencionadas, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2011, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2012.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN NO OBLIGATORIA RELACIONADA CON LAS ENMIENDAS

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

3.57 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) preparado por el Grupo de redacción (MSC 87/WP.3, anexo 5) y adoptó las enmiendas mediante la resolución MSC.295(87), que figura en el anexo 9.

APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS Y AL CONVENIO SOLAS 1974

3.58 El Comité examinó el texto de las propuestas de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS y al Convenio SOLAS 1974 preparado por el Grupo de redacción (MSC 87/WP.3, anexos 6 y 7) y aprobó los proyectos de enmiendas y los correspondientes proyectos de resolución MSC, que figuran en los anexos 10 y 11, respectivamente, para su posterior adopción en el MSC 88.

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.59 Al adoptar las mencionadas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos de las enmiendas, según proceda, efectúe cualquier corrección de redacción que pueda ser necesaria y que señale a la atención del Comité

todos los errores u omisiones que puedan requerir la adopción de medidas por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Resultados del FSI 17

4.1 Al examinar los resultados del FSI 17 que guardan relación con la protección marítima, el Comité acordó que sería apropiado incluir una referencia a la necesidad de que las IFPAD y las UFA cumplan lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP, según proceda (con una nota a pie de página en la que se haga referencia a la circular MSC/Circ.1111), en el anteproyecto de circular MSC/MEPC.2 acerca de las orientaciones para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad, protección y protección del medio ambiente a las IFPAD y a las UFA.

Comunicación de información a la Organización

4.2 El Comité recordó que, en el MSC 86 (párrafos 4.31 a 4.36 del documento MSC 86/26) había instado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que cumplieran sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS y a que comunicaran la información pertinente a la Organización y actualizaran dicha información a medida que se produjeran cambios.

4.3 El Comité recordó también que en la regla XI-2/13.4 del Convenio SOLAS se prescribe que: "Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada de todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la información comunicada a la Organización de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 durante los cinco años anteriores".

4.4 El Comité recordó asimismo que el MSC 86 había pedido a la Secretaría que preparara, para su examen en el periodo de sesiones actual, una lista con los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que hayan cumplido sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS, en general, y en la regla XI-2/13.4, en particular.

4.5 La Secretaría informó al Comité de que una evaluación de la información del módulo de protección marítima de GISIS había puesto de manifiesto que un porcentaje importante de las instalaciones portuarias y lugares que se han declarado cubiertos por un plan de protección de instalación portuaria hacían referencia a planes aprobados por el Gobierno Contratante del Convenio SOLAS interesado antes del 1 de abril de 2009, y muchas de esas aprobaciones se concedieron antes del 1 de julio de 2004. En la evaluación también se indica que menos de 50 de los 159 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS habían facilitado información para actualizar sus planes de protección de instalaciones portuarias desde el 1 de abril de 2009. El Comité tomó nota también de que un número importante de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS no había actualizado la otra información prescrita por la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS, por ejemplo, los datos de contacto de las autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, aunque en muchos casos habían cambiado las personas que ocupaban el cargo.

4.6 El Comité observó que la lista de Gobiernos Contratantes que "cumplen parcialmente" las prescripciones, que figura en el documento MSC 87/4/Add.1, contiene la firme advertencia de que no se incluían planes que se habían aprobado antes del 1 de abril del 2009, aunque quizá seguían siendo válidos; y también que un Estado que hubiera revocado el certificado de una instalación portuaria, pero no la hubiera suprimido en la base de datos, podía haberse contabilizado como carente de un plan de protección válido. La información facilitada no contenía ninguna presunción en sí sobre la labor realizada por los Gobiernos Contratantes para actualizar los planes de protección de instalaciones portuarias, simplemente indicaba si la información correspondiente a dicha labor se había introducido correctamente en el módulo de protección marítima de GISIS. El Comité tomó nota de las intervenciones de Australia y el Reino Unido, en las que esos países informaban de que habían iniciado la renovación de los certificados de los planes de protección de las instalaciones portuarias anteriores a abril de 2009, y que cumplían plenamente las prescripciones. El Comité observó también que, lamentablemente, el Brasil había quedado omitido por error de la lista de Gobiernos Contratantes que cumplían parcialmente las prescripciones.

4.7 El Comité recordó que en 2004 se había invitado, mediante las circulares N° 2514 (de 8 de diciembre de 2003) y N° 2529 (de 12 de febrero de 2004), a todos los Gobiernos Contratantes a que designaran un punto de contacto nacional único para la comunicación a la Organización de información sobre protección marítima. En este contexto, el Comité tomó nota de que la Secretaría solicitaba que los Gobiernos Contratantes verificaran los datos de su punto de contacto nacional único. Si los datos del punto de contacto nacional único designado se desconocían o ya no eran válidos, se invitaba a las delegaciones a que lo comunicaran a la Secretaría mediante un correo electrónico dirigido a marsec@imo.org, de manera que pudiera actualizarse esa información y, de ser necesario, expedirse una nueva contraseña para que pudiera introducirse en GISIS la información necesaria.

4.8 El Comité tomó nota también de que la Secretaría se había ofrecido a ayudar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que tengan dificultades para introducir la información prescrita en virtud de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS o que experimenten otro tipo de dificultades técnicas con el módulo de protección marítima de GISIS.

4.9 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que cumplieran sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS y a que comunicaran la información pertinente a la Organización y la actualizaran a medida que se produjeran cambios.

4.10 El Comité instó asimismo a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que confirmaran que los datos de la persona designada punto de contacto nacional único seguían siendo válidos y, de ser necesario, que presentaran los nuevos datos a la Secretaría. Además, el Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que examinaran lo antes posible la información que hubieran introducido en el módulo de protección marítima de GISIS a fin de verificar que esté completa y sea exacta, y garantizar que se actualiza a medida que se produzcan cambios.

Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP

Informe del III Foro Latinoamericano sobre protección marítima y portuaria

4.11 El Comité tomó nota de que Colombia (MSC 87/4/1) había facilitado información sobre las principales conclusiones y algunos aspectos organizativos del III Foro Latinoamericano sobre protección marítima y portuaria, celebrado en Cartagena de Indias (Colombia), del 28 al 30 de septiembre de 2009. El Foro se había centrado en las cuestiones

que se habían planteado en la región tras cinco años de implantación de las medidas de protección marítima en el marco del Código PBIP. Se prestó especial atención a analizar la necesidad de establecer nuevas reglas o modificar las ya existentes. La conclusión básica del Foro fue que las medidas aún están en su etapa de implantación y sería prematuro desarrollar nuevas reglas, aunque el trabajo de análisis de la forma en que se implantaba el Código debía continuar.

4.12 La delegación de España, si bien apoyaba en general las conclusiones del Foro, hizo hincapié en la necesidad manifestada en el documento de que el oficial de protección de la instalación portuaria imparta la formación adecuada al personal de la instalación portuaria. El Comité remitió el documento MSC 87/4/1 al Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG) para que éste lo examinara más a fondo con objeto de explorar vías para mejorar la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

4.13 El Comité tomó nota del informe del observador de la Unión Africana (UA) sobre los esfuerzos de los Estados africanos por implantar los instrumentos de la OMI y, en particular, los relacionados con la protección marítima. En este contexto, la UA informó al Comité de que en la última reunión de la UA, celebrada en Durban en abril de 2010, se habían abordado cuestiones de protección marítima y de que se había adoptado una versión actualizada de la Carta sobre el transporte marítimo en África. En el sitio de la UA en la Red podía obtenerse información pormenorizada sobre esa Carta. El observador de la UA aseguró al Comité que la Unión seguiría intensificando sus esfuerzos para garantizar la seguridad y la protección marítima frente a las costas de África.

Directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal en tierra

4.14 Al examinar las propuestas de Alemania y otros (MSC 87/4/2), entre las que cabe mencionar la adopción de directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal en tierra de la compañía, según se define ésta en las reglas IX/1 y XI-2/1 del Convenio SOLAS, y el personal de la instalación portuaria y, en particular, el proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal en tierra de la compañía y el personal de la instalación portuaria, el Comité examinó si los requisitos de formación y conocimientos señalados en el proyecto de circular MSC propuesto ya estaban adecuadamente contemplados en la normativa existente de la OMI, y en particular en la sección A/18.1 y en los párrafos B/18.1 a B/18.3 del Código PBIP.

4.15 El Comité recordó que las enmiendas al Código IMDG ya se habían armonizado con las disposiciones del Código PBIP. El Comité tomó nota también de la opinión del observador de la ICS, que contó con el apoyo de Panamá, de que, aunque no quedaba claro cuál era el personal en tierra que era necesario formar, especialmente en lo que se refiere al personal de la compañía, no se consideraba que estuviera justificada la elaboración de nuevas directrices de protección, ya que las orientaciones para la formación de los oficiales de protección de la compañía eran más que suficiente para subsanar la presunta discrepancia. El Comité remitió la cuestión al MSPWG para que éste la examinara más a fondo.

Influencia del factor humano

4.16 Al examinar las propuestas de INTERTANKO y la ITF (MSC 87/17/2) sobre la influencia del factor humano en los aspectos relacionados con la protección marítima, que se había presentado en el marco del punto 17 del orden del día (Influencia del factor humano) y, en particular, la cuestión de los permisos de tierra para la gente de mar, que el Comité había examinado en el pasado como una cuestión de protección marítima, el Comité recordó las intervenciones de algunas ONG en anteriores periodos de sesiones del Comité, en los que se había afirmado que la gente de mar seguía tropezando con serias dificultades en relación con los permisos de tierra y el acceso a los buques.

4.17 El Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por INTERTANKO y la ITF y examinó la posibilidad de revisar las circulares MSC/Circ.1112 y MSC.1/Circ.1194 para elaborar una sola circular. Además, el Comité examinó la posibilidad de reforzar el Código PBIP exigiendo a los Gobiernos Contratantes, las autoridades designadas y las compañías que, cuando elaboren planes de protección de los buques o de los puertos, presten la debida atención al hecho de que los tripulantes de los buques trabajan y viven a bordo y tienen el derecho y la necesidad de disfrutar de permisos de tierra y de poder acceder a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra. El Comité decidió remitir la cuestión de la posible enmienda del Código PBIP al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

4.18 El Comité tomó nota también de las inquietudes de otras organizaciones de bienestar de la gente de mar y del sector naviero por el hecho de que la gente de mar y las organizaciones sindicales y de bienestar de la gente de mar seguían tropezando con dificultades en relación con los permisos de tierra y la obtención del acceso a los buques, debido a la manera en que algunos Estados interpretaban e implantaban las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. Además, señalaron que sus investigaciones habían mostrado que el aumento de las prescripciones normativas, la tendencia a la criminalización de la gente de mar, las medidas de protección que se estaban implantando en cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y los actos y tentativas de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, eran impedimentos cada vez mayores para atraer a nuevos candidatos jóvenes a la profesión de marino y habían llevado a que la gente de mar tratara de encontrar empleo en otras profesiones.

4.19 Algunas delegaciones pusieron también de relieve las dificultades que experimenta la gente de mar a la que se deniegan permisos de tierra y señalaron que, teniendo presente la decisión de la OMI de declarar 2010 el Año de la Gente de Mar, deberían concederse permisos de tierra a los marinos con independencia de su nacionalidad, ya que la denegación de los permisos de tierra desmoraliza a la gente de mar y pone en peligro la seguridad de los buques y de sus tripulaciones.

4.20 El observador de la OIT remitió al Comité a convenios y códigos internacionales existentes que abordan esas cuestiones y, en particular, al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 y el Convenio N° 185 de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar.

4.21 La delegación de Chipre declaró que, como en el pasado, seguía apoyando que se resolvieran las cuestiones relacionadas con los permisos de tierra y el acceso a los buques. No obstante, la manera en que estaba redactado el documento parecía implicar que ningún Gobierno Contratante del Convenio SOLAS tomaba medida alguna para facilitar los permisos. La delegación destacó que en las orientaciones que figuran en la circular MSC/Circ.1112 se invita a los Gobiernos Contratantes, Estados Miembros de la Organización y organizaciones

no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que informen a la Organización de cualquier caso en el que el factor humano se haya visto afectado negativamente por la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, y se solicita que esos casos se pongan en conocimiento del Comité y del Comité de Facilitación. En este contexto, la delegación puso de relieve que hasta la fecha no se había recibido ningún informe de ese tipo. El hecho de que se siguieran haciendo alegaciones de carácter general no contribuía a resolver el problema.

4.22 La delegación de Chipre señaló que refundir las circulares MSC/Circ.1112 y MSC/Circ.1194 no sería un enfoque correcto. La circular MSC/Circ.1194 formaba, junto con las circulares MSC/Circ.1192 y 1193, una estructura documental para la implantación y verificación eficaces de la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. Refundir la circular MSC/Circ.1194 con la circular MSC/Circ.1112 sin actualizar la circular MSC/Circ.1194 para recoger los acontecimientos que se habían producido desde su aprobación transmitiría el mensaje equivocado. Además, no sería fácil refundirlas. En otra intervención posterior, la delegación de Chipre propuso revisar y actualizar la circular MSC/Circ.1112, lo que a su juicio sería un mejor modo de proceder.

4.23 En relación con la propuesta de reforzar las correspondientes disposiciones del Código PBIP, la delegación de Chipre señaló que ello no podría hacerse sin presentar una justificación al respecto y que hasta la fecha no había prueba alguna de que esas disposiciones no fueran adecuadas. La delegación propuso remitir la cuestión al Comité de Facilitación para su examen en el marco del examen general del Convenio de Facilitación que estaba a punto de comenzar.

4.24 El Comité acordó elaborar un nuevo mecanismo para abordar los problemas relacionados con la denegación de permisos de tierra a la gente de mar en puerto y encargó al MSPWG que elaborara una nueva circular MSC basada en las circulares MSC/Circ.1112 y MSC.1/Circ.1194.

Cuestiones relacionadas con el registro sinóptico continuo

4.25 Al examinar las propuestas de Alemania y otros (MSC 87/4/3), el Comité recordó que en el MSC 86, Alemania y otros (MSC 86/26, párrafos 4.25 a 4.30) habían señalado una serie de problemas y dificultades que se planteaban con la expedición de registros sinópticos continuos (RSC) y habían propuesto que se elaborara una circular MSC en la que se hiciese hincapié en la necesidad de observar las correspondientes disposiciones de la resolución A.959(23), enmendada por la resolución MSC.198(80). No obstante, teniendo en cuenta las disposiciones para la realización de la labor en el MSC 86, el Comité había acordado que no era posible en la práctica elaborar esa circular durante dicho periodo de sesiones.

4.26 El Comité recordó asimismo que el MSC 86 había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presentaran para su examen en el periodo de sesiones actual todos los casos en los que consideraran que no se habían observado las disposiciones de la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS y de las resoluciones A.959(23) y MSC.198(80), con objeto de decidir las medidas que procedía adoptar.

4.27 El Comité recordó también que el MSC 86 había acordado además examinar en el periodo de sesiones actual la posibilidad de refundir las Directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos en una sola resolución MSC e incorporar en ella cualesquiera orientaciones adicionales para abordar las dificultades que puedan seguir experimentando los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

4.28 La delegación de Chipre señaló que, aunque estaba de acuerdo con un número considerable de las propuestas que figuran en el párrafo 4 del documento MSC 87/4/3 (Alemania y otros), tenía serias reservas con respecto al rigor y/o viabilidad práctica de algunas de las propuestas, por ejemplo, la de que se vuelvan a expedir todos los registros sinópticos continuos anteriores. La delegación señaló que en el documento se indicaba claramente que el problema de fondo era la falta de entendimiento y la implantación incorrecta de las disposiciones de la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS y de las correspondientes orientaciones adoptadas por la vigésima tercera Asamblea y el MSC 80. Por consiguiente, la adopción de orientaciones en las que se explicara detalladamente la implantación correcta sin subsanar las causas subyacentes no conseguiría los resultados deseados. Además, la delegación planteó dudas sobre la propuesta de que la Organización expida una lista de prescripciones nacionales sobre el registro del arrendamiento a casco desnudo, especialmente teniendo en cuenta que la Organización ni siquiera compila prescripciones o prácticas nacionales en relación con el registro de buques. Al respecto, la delegación subrayó que un número considerable de Estados Miembros había presentado reservas desde los años cincuenta en relación con determinadas disposiciones del artículo 1 del Convenio constitutivo de la OMI y habían declarado que aceptaban el Convenio constitutivo de la OMI siempre que las actividades de la Organización se limitaran a cuestiones de naturaleza técnica y náutica. Es más, habían declarado su intención de retirarse de la Organización si ésta abordaba cuestiones de naturaleza comercial o económica. Además, la delegación de Chipre señaló que la cuestión del registro del arrendamiento a casco desnudo se había debatido en una varias ocasiones en el seno del Comité Jurídico y del Consejo, y que cualquier debate en el Subcomité FSI debería tener presente las correspondientes deliberaciones y decisiones del Comité Jurídico y del Consejo.

4.29 A reserva de que el Subcomité FSI examine la cuestión más a fondo, el Comité acordó que todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS deberían implantar correctamente las disposiciones de la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS y de las correspondientes orientaciones, que figuran en la resolución A.959(23), enmendada mediante la resolución MSC.198(80). Además, el Comité acordó que, si los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS comunican voluntariamente a la Organización los datos de contacto de los encargados de la expedición de los registros sinópticos continuos y las enmiendas a los mismos y permiten que la Secretaría distribuya esa información, ello podría contribuir a resolver en parte algunos de los problemas que se han planteado hasta la fecha.

Constitución del Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG)

4.30 Tras examinar los puntos 4 y 19 del orden del día, el Comité constituyó el MSPWG y, con respecto a la protección marítima, le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 teniendo en cuenta las conclusiones de Colombia (MSC 87/4/1), explorar vías para mejorar la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y asesorar al Comité en consecuencia con objeto de presentar propuestas detalladas a futuros periodos de sesiones del Comité para su examen;
- .2 teniendo en cuenta las propuestas de Alemania y otros (MSC 87/4/2) y el proyecto de circular MSC que contiene dicha ponencia, deliberar y asesorar al Comité sobre si se justifica la elaboración y adopción de directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de

protección del personal de tierra de la compañía, según se define ésta en las reglas IX/1 y XI-2/1 del Convenio SOLAS, y el personal de la instalación portuaria y, de justificarse, proponer la manera de avanzar respecto de dicha cuestión; y

- .3 basándose en la circular MSC/Circ.1112, elaborar una nueva circular MSC en la que se recojan orientaciones para abordar la cuestión de la denegación de los permisos de tierra a la gente de mar.

INFORME DEL MSPWG

4.31 Tras recibir el informe del MSPWG (MSC 87/WP.6) y aprobarlo en general, el Comité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

4.32 La delegación de las Bahamas manifestó su preocupación por el hecho de que el informe contuviera referencias a Gobiernos Miembros y observadores y en otros lugares a Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y señaló que dicha separación era poco común y normalmente solo ocurría cuando había una diferencia específica. El presidente del Grupo de trabajo explicó que los delegados de algunos Gobiernos habían objetado que se incluyeran en el informe las opiniones de los observadores, a menos que esas opiniones contaran con el apoyo de un Gobierno Miembro. La delegación manifestó su preocupación por ese modo de trabajar y señaló que así no se ofrecía al Comité una visión completa de los debates mantenidos en el seno del Grupo. Por lo general, debían recogerse todas las opiniones y esa separación sentaba un precedente que no debía repetirse. Esta opinión contó con el apoyo de algunas delegaciones.

4.33 El observador de la ITF declaró que, si bien el Pleno había apoyado firmemente la elaboración de orientaciones relativas a los permisos de tierra y el acceso a los buques, el Grupo había rechazado la propuesta de incluir disposiciones en el anexo del proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal de las instalaciones portuarias en relación con la gente de mar.

4.34 El Comité tomó nota de que la delegación de las Bahamas no había planteado esa cuestión durante el examen del informe del MSPWG, que era el resultado de los acuerdos del Grupo. Asimismo, el Comité tomó nota de que las propuestas de la ITF se habían examinado, pero no habían recibido el apoyo de los Estados Miembros.

4.35 La delegación de Chipre declaró que al parecer sus observaciones del párrafo 4 del documento MSC 87/WP.6 en las versiones en español y francés podrían malinterpretarse y, ya que no era posible enmendar el informe del MSPWG, deseaba aclarar que la referencia a "veracidad" no se refería al documento de Colombia (MSC 87/4/1), sobre el III Foro Latinoamericano sobre seguridad marítima y portuaria, ni a ese Foro.

Mejora de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP

4.36 El Comité, tras tomar nota de la decisión del Grupo de que no sería apropiado identificar o formular recomendaciones sobre cuestiones específicas que pudieran requerir trabajo adicional de elaboración de orientaciones, acordó solicitar que se presenten propuestas sobre la forma de incrementar la protección marítima para que el Comité las examine en el futuro. En este contexto, el Comité acordó que dichas propuestas debían presentarse de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo y, en particular, las orientaciones sobre la presentación de nuevos puntos del programa de trabajo.

Directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal de tierra de la compañía y de las instalaciones portuarias

4.37 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1341: "Directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal de las instalaciones portuarias".

Permiso de tierra para la gente de mar

4.38 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1342: "Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques", y pidió a la Secretaría que señalara la cuestión a la atención del Comité de Facilitación para que éste la examinara en su próximo periodo de sesiones.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Generalidades

5.1 El Comité recordó que el MSC 86:

- .1 había aprobado el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, por las que se conferirá carácter obligatorio a las normas basadas en objetivos (GBS) para graneleros y petroleros (MSC 87/3, anexo 1), así como el correspondiente proyecto de normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (las Normas) (MSC 87/3/2), tras tomar nota de que las Normas pasarían a tener carácter obligatorio con la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS mencionadas. Al respecto, el Comité recordó que el proyecto de enmiendas y el proyecto de normas, así como el documento MSC 87/5/3, se habían examinado en el marco del punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.7 a 3.19, 3.47 y 3.48);
- .2 había aprobado, en principio, el proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC 87/5/1), con objeto de que se examinara en el periodo de sesiones en curso para su adopción, al tiempo que se adoptaban las enmiendas al Convenio SOLAS y las Normas antedichas, tras examinar otras mejoras del proceso de verificación en el periodo de sesiones en curso; y
- .3 había acordado que el proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque (SCF) (MSC 86/5, anexo 4), al que se hace referencia en la propuesta de enmiendas al Convenio SOLAS antedicha, debería finalizarse también en el periodo de sesiones en curso.

5.2 Además, el Comité recordó que el MSC 86 había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo sobre las GBS en el periodo de sesiones en curso para que concluya el proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque y prepare las consiguientes enmiendas a las Directrices para la verificación, según proceda, y cualesquiera otras enmiendas que sea necesario efectuar.

Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (Directrices para la verificación)

5.3 El Comité examinó el documento MSC 87/5/7 (Japón), en el que figuran propuestas para la introducción de las consiguientes enmiendas a las Directrices para la verificación, a raíz de las propuestas presentadas por dicho país en el documento MSC 87/3/11 para sustituir las palabras "organización reconocida" por las palabras "sociedad de clasificación", eliminar las referencias a las reglas nacionales de construcción de buques y modificar la medida de aprobación del MSC, recogida en el párrafo 14 de las Directrices, de "decisión definitiva" a "observación final".

5.4 Al respecto, el Comité recordó los debates que había mantenido anteriormente al respecto en el marco del punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.11 y 3.15), en particular que había acordado mantener en el texto de las Normas las palabras "organización reconocida" y "decisión definitiva", así como las referencias a las normas nacionales de una Administración para la construcción de buques.

5.5 Tras los pertinentes debates, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que preparara el texto definitivo del proyecto de resolución MSC en cuyo anexo se recogieran las Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, a fin de someterlo al examen y adopción del Comité.

Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque (SCF)

5.6 El Comité tuvo ante sí para su examen dos documentos presentados conjuntamente por la CESA, la ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, BIMCO, el OCIMF y la IACS, a saber:

- .1 MSC 87/5/4, en el que se describe un modelo intersectorial en relación con la implantación del SCF con objeto de equilibrar los objetivos legítimos de mejorar la transparencia del proyecto y salvaguardar la protección de la propiedad intelectual; y
- .2 MSC 87/5/5 y MSC 87/5/5/Corr.1 (en inglés solamente), en los que se recogen propuestas pormenorizadas de enmendar el proyecto de directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque y las consiguientes enmiendas a las Directrices para la verificación, con objeto de garantizar la transparencia del proyecto y de incluir precauciones para la protección de la propiedad intelectual.

5.7 Al examinar las propuestas, el Comité hizo hincapié en la importancia de equilibrar la necesidad de la transparencia del proyecto y los derechos de propiedad intelectual, apoyó el modelo intersectorial presentado en los documentos antedichos y, tras tomar nota del apoyo general a las propuestas de enmiendas al proyecto de directrices en relación con la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque y las consiguientes enmiendas a las Directrices para la verificación, refrendó dichas propuestas.

5.8 Al respecto, el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de las Islas Cook, en la que se le invitaba a reconocer la importancia que desempeñan las organizaciones no gubernamentales del sector como recurso técnico para la Organización, ya que ofrecían su

tiempo y conocimientos especializados de forma desinteresada en beneficio de todos los Estados Miembros y la comunidad marítima internacional en general.

5.9 Tras los pertinentes debates, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que preparara el texto definitivo del proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque, a fin de someterlo al examen y aprobación del Comité, y las consiguientes enmiendas a las Directrices para la verificación antedichas, según proceda.

Recursos necesarios y calendario de las auditorías de verificación en el marco de las GBS

5.10 El Comité tuvo ante sí para su examen los siguientes documentos:

- .1 MSC 87/5/2 (Secretaría), preparado con objeto de facilitar los debates y la adopción de decisiones definitivas por el Comité con respecto a la financiación, calendario y otras cuestiones administrativas relativas a la realización de auditorías de verificación en el marco de las GBS, al tiempo que se adoptan las respectivas enmiendas al Convenio SOLAS y las Normas, y en el que, en particular, se analizan los recursos de personal necesarios en la Secretaría para implantar el plan, se presentan opciones para su financiación y se especifican las cuestiones relacionadas con el calendario de las auditorías de verificación, para lo cual se adjunta en el anexo 3 una propuesta de calendario y programa de actividades a fin de que el Comité la examine;
- .2 MSC 87/5/6 (IACS), en el que se informa al Comité del proyecto en curso de la IACS de elaborar reglas estructurales comunes armonizadas (HSR) para petroleros y graneleros, basadas en los dos conjuntos existentes de reglas estructurales comunes (CSR) de la IACS para petroleros y graneleros. Se espera que el proyecto esté ultimado en 2013, lo cual significa que las sociedades que integran la IACS no podrían presentar las HSR para su verificación en la fecha prevista en la propuesta de calendario para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS (MSC 87/5/2, anexo 3), a saber, el 31 de diciembre de 2012. En consecuencia, la IACS propone que sería realista presentar las reglas a efectos de verificación a finales de 2013; y
- .3 MSC 87/5/8 (IACS), en el que se formulan observaciones sobre determinados aspectos del calendario y los recursos necesarios para el plan de verificación, incluidos los honorarios de verificación, los recursos de personal de la Secretaría de la OMI, las dificultades para conseguir un número suficiente de auditores debidamente cualificados y los costos de las auditorías "combinadas", que suponen la verificación de reglas de grupos de OR individuales.

Recursos necesarios en la Secretaría de la OMI para gestionar el plan de verificación en el marco de las GBS

5.11 El Comité examinó los recursos necesarios en la Secretaría de la OMI para gestionar el plan de verificación en el marco de las GBS (MSC 87/5/2, párrafo 10), con la condición de que la cuestión vuelva a examinarse cuando se haya finalizado el proceso de verificación inicial (MSC 87/5/2, párrafo 19), y se mostró conforme con la evaluación de la Secretaría de que sería necesario contratar a un funcionario del cuadro orgánico con un

grado de P.4 y a un asistente administrativo con grado de G.7 para la implantación del plan de verificación.

Mecanismo de financiación para la verificación en el marco de las GBS

5.12 El Comité examinó las dos opciones para financiar la verificación en el marco de las GBS presentadas en el documento MSC 87/5/2, párrafos 17 y 18, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas presentadas por la IACS (MSC 87/5/8).

5.13 Al respecto, el Comité tomó nota de las observaciones formuladas por la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI en respuesta a la petición recogida en el párrafo 8 del documento MSC 87/5/8, por las que se informa al Comité de que la Oficina Jurídica había examinado el mecanismo de financiación propuesto en la opción 2 en el marco del artículo 55 b) (ahora artículo 60 b)) del Convenio constitutivo de la OMI enmendado y había concluido que no había conflicto o impedimento jurídico alguno que se derivara de ese artículo. Asimismo, la Oficina Jurídica declaró que, al llegar a esa conclusión, había tomado nota de la diversidad de mecanismos de financiación independientes del presupuesto ordinario que ya se estaban utilizando para dar apoyo a las funciones de la Organización y del hecho de que el dispositivo de financiación propuesto sería el resultado de un acuerdo entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en el marco de las enmiendas a dicho Convenio.

5.14 Además, el Comité tomó nota de la opinión de la Secretaría de que disponer de la financiación adecuada para el proceso de verificación era absolutamente esencial para el establecimiento y realización satisfactorios del plan de verificación que estaba previsto en el marco de las GBS que se adoptara en el periodo de sesiones actual, lo cual exigía que la Secretaría de la OMI asumiera importantes responsabilidades para la implantación adecuada de las pertinentes enmiendas al Convenio SOLAS; que, en ese contexto, la opción 1 era la más directa y la preferida, puesto que no conllevaría ningún mecanismo complicado de cobro; y que los recursos necesarios para el cumplimiento de las funciones dadas a la Secretaría podrían asignarse en el presupuesto ordinario de la Organización, por lo que podría invitarse al Consejo a que adoptara las medidas necesarias al respecto.

5.15 En los debates que se mantuvieron a continuación se demostró que en el seno del Comité había división de opiniones con una ligera mayoría a favor de la opción 2 de las dos opciones presentadas, es decir, la opción 1, por la que se establecerían los dos puestos mencionados en el párrafo 5.11 con cargo al presupuesto ordinario, y la opción 2, por la que el costo de los dos puestos dedicados a labores administrativas se sufragaría mediante una contribución adicional de 30 000 dólares de los Estados Unidos, que abonarían los que presentaran solicitudes de verificación, además de los 50 000 dólares en concepto de honorarios de auditoría por solicitud, ya acordadas por el Comité.

5.16 Las delegaciones partidarias de la opción 1 hicieron hincapié en que ésta era la opción más clara y sencilla, ya que no provocaría problema alguno en el futuro y no crearía un precedente no deseado con respecto a la financiación de las funciones de la Secretaría exigidas en virtud de los instrumentos obligatorios. Es más, la dimensión ética de tal decisión no se vería comprometida, ya que se hizo hincapié en que la Organización estaba obligada a sufragar los gastos de su personal y no debería confiar en fuentes externas de financiación.

5.17 Las delegaciones partidarias de la opción 2 hicieron hincapié en que se trataba de una práctica aceptable y que ya se utilizaba en otros arreglos similares existentes, por ejemplo el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre, y que si la recuperación de los gastos de personal pudiera incluirse en los honorarios, los debates no hubieran sido

necesarios. Subrayaron además que, en su opinión, no había cuestiones éticas pertinentes y que no compartían la opinión de quienes las planteaban.

5.18 Habida cuenta de los debates señalados en los párrafos anteriores, el Comité convino en remitir la cuestión al Grupo de trabajo sobre las GBS para que éste la examinara de nuevo y le encargó que formulara las recomendaciones pertinentes, teniendo en cuenta las conclusiones de los debates mantenidos en el Pleno y los documentos MSC 87/5/2 y MSC 87/5/8.

Calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS

5.19 El Comité examinó la propuesta de calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS (MSC 87/5/2, párrafo 24 y anexo 3), teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas por la IACS (MSC 87/5/6) en relación con la labor en curso sobre las reglas estructurales comunes armonizadas (HSR) para petroleros y graneleros (véase el párrafo 5.10.2).

5.20 Durante los debates, la mayoría de las delegaciones apoyó la propuesta de la IACS de postergar la fecha límite para la presentación de solicitudes de verificación hasta finales de 2013, teniendo en cuenta que la introducción de las HSR reduciría el volumen de trabajo necesario para la realización de la verificación, así como los recursos necesarios, y que dicha medida no afectaría a la fecha de aplicación prevista..

5.21 Tras los pertinentes debates, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que ultimara el calendario y el programa de actividades a partir del anexo 3 del documento MSC 87/5/2 y teniendo en cuenta el documento MSC 87/5/6 y las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

Combinación de exámenes de reglas

5.22 El Comité examinó brevemente la cuestión de dar a la Secretaría la flexibilidad de combinar exámenes de reglas de una manera eficaz, según proceda (MSC 87/5/2, párrafo 25), teniendo en cuenta las observaciones pertinentes formuladas por la IACS en el documento MSC 87/5/8, y encargó al Grupo de trabajo sobre las GBS que examinara la cuestión de nuevo y asesorara al Comité como correspondiera.

Directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos

5.23 El Comité recordó que el MSC 86 había acordado celebrar en el periodo de sesiones actual un debate principal sobre la forma de proceder con la labor sobre el punto y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes y, además, había pedido a la Secretaría, con objeto de facilitar la presentación de dichas propuestas, que elaborara para el periodo de sesiones actual un documento que contuviera una versión refundida de las Directrices genéricas para elaborar normas [de la OMI] basadas en objetivos.

5.24 El Comité tomó nota de que la Secretaría, atendiendo a la petición del Comité, había preparado el documento (MSC 87/5), a partir del informe del Grupo de trabajo sobre las GBS constituido en el MSC 84 (MSC 84/WP.4) y teniendo en cuenta las enmiendas a las Directrices propuestas por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las GBS constituido en el MSC 84 (MSC 86/5/2).

5.25 Al respecto, el Comité recordó que el MSC 84 había acordado un plan de trabajo con orden de prioridades con objeto de ultimar las Directrices genéricas: abordar la verificación del cumplimiento, supervisar la eficacia de las GBS, seguir perfeccionando el marco genérico, elaborar las definiciones y la terminología e incorporar las lecciones extraídas a partir de la elaboración de las GBS para graneleros y petroleros (MSC 84/24, párrafo 5.18).

5.26 El Comité acordó que era necesario seguir trabajando de forma intensa con las Directrices genéricas e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran las observaciones y propuestas pertinentes ante el MSC 88.

Labor futura sobre las GBS

5.27 Al examinar la forma de proceder con la labor sobre el punto del orden del día, el Comité recordó que el MSC 84, tras acordar un plan de trabajo para proseguir la elaboración de las GBS (MSC 84/24, párrafo 5.20), había enumerado las siguientes cuestiones dentro de las consideraciones a más largo plazo del punto del orden del día:

- .1 evaluación de la experiencia obtenida de la aplicación de las GBS e incorporación de las lecciones extraídas en las directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos;
- .2 validación de los resultados del enfoque del nivel de seguridad mediante la comparación con el enfoque preceptivo;
- .3 determinación del nivel de seguridad actual de la reglamentación;
- .4 aplicación cada vez más amplia de las GBS a otros tipos de buques;
- .5 expansión de las GBS para que incluyan todos los aspectos del proyecto y la construcción de los buques nuevos;
- .6 determinación de si todas las reglas, normas de clasificación y otras normas obligatorias de la OMI nuevas o revisadas deben ir seguidas de observaciones en un formato acordado, en las que se indique de manera explícita qué prescripciones funcionales se abordan y se facilite la base sustancial para la reglamentación; y
- .7 determinación de si es necesario introducir cambios al proceso de la OMI para la presentación de nuevos puntos del programa de trabajo tras la aprobación o adopción de las Directrices.

5.28 En consecuencia, el Comité acordó mantener el punto en su orden del día para:

- .1 supervisar los avances logrados con la implantación de las enmiendas al Convenio SOLAS en relación con las GBS y las Normas, y en particular el plan de verificación, teniendo en cuenta los informes periódicos sobre los avances que ha de preparar la Secretaría, tal como se estipula en el calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS (véanse el párrafo 5.34 y el anexo 13), y adoptar las medidas que estime oportunas;

- .2 seguir elaborando o ultimar las Directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos; y
- .3 seguir examinando las cuestiones recogidas en las consideraciones a más largo plazo acordadas en el MSC 84 (véase el párrafo 5.27),

e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes ante el MSC 88.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las GBS

5.29 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las GBS bajo la presidencia del Sr. J. Sirkar (Estados Unidos) y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 preparar el texto definitivo del proyecto de directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, así como el necesario proyecto de resolución MSC, a partir del documento MSC 87/5/1 y teniendo en cuenta el documento MSC 87/5/5, a fin de someterlos al examen y adopción del Comité;
- .2 preparar el texto definitivo del proyecto de circular MSC relativa a las directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque, a fin de someterlo al examen y aprobación del Comité, a partir del documento MSC 86/5 (anexo 4) y teniendo en cuenta los documentos MSC 87/5/4, MSC 87/5/5 y MSC 87/5/5/Corr.1 (en inglés solamente);
- .3 ultimar el calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS, a partir del documento MSC 87/5/2 (anexo 3) y teniendo en cuenta el documento MSC 87/5/6, a fin de someterlos al examen y aprobación del Comité;
- .4 examinar la cuestión de dar a la Secretaría la flexibilidad de combinar exámenes de reglas de una manera eficaz, según proceda (MSC 87/5/2, párrafos 25 y 33.4), teniendo en cuenta el documento MSC 87/5/8, y asesorar al Comité como corresponda; y
- .5 examinar las dos opciones para la financiación del proceso de verificación recogidas en el documento MSC 87/5/2, teniendo en cuenta el documento MSC 87/5/8, y formular las recomendaciones pertinentes al Comité.

Informe del Grupo de trabajo sobre las GBS

5.30 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre las GBS (MSC 87/WP.4), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

5.31 El Comité tomó nota de que las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, así como las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 por las que se confiere carácter obligatorio a las Normas, se habían adoptado en el marco del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) mediante las resoluciones MSC.287(87) y MSC.290(87), respectivamente (véanse los párrafos 3.47 y 3.48).

Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros

5.32 El Comité adoptó, mediante la resolución MSC.296(87), las Directrices para la verificación del cumplimiento de las normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros, recogidas en el anexo 12.

Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque

5.33 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1343: "Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque".

Calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS

5.34 El Comité aprobó el calendario y programa de actividades para la implantación del plan de verificación en el marco de las GBS, recogidos en el anexo 13.

5.35 La propuesta formulada por la delegación de Grecia de establecer el plazo límite para la presentación de reglas seis meses antes de diciembre de 2013, a fin de mantener las fechas de la solicitud inicial, no contó con apoyo suficiente.

Combinación de exámenes de reglas de una manera eficaz

5.36 El Comité convino en dar a la Secretaría la flexibilidad de combinar exámenes de reglas de una manera eficaz, con objeto de mejorar la eficacia del proceso de verificación, y además acordó que debería alentarse a los que presenten solicitudes de verificación que determinen las secciones de las reglas presentadas que sean comunes con otros conjuntos de reglas, por ejemplo, las reglas estructurales de la IACS.

Financiación del plan de verificación

5.37 El Comité recordó el prolongado debate mantenido anteriormente en el Pleno sobre la cuestión (véanse los párrafos 5.11 a 5.18) y recordó que había acordado que quien presentara una solicitud de verificación debería abonar honorarios de auditoría por un monto de 50 000 dólares de los Estados Unidos a un fondo fiduciario GBS que se establecería en la OMI y que debería contratarse en la Secretaría a un funcionario del cuadro orgánico con grado de P.4 y a un asistente administrativo con grado de G.4 para la implantación de plan de verificación. Asimismo, recordó que las opiniones habían estado divididas con respecto a la forma de sufragar los gastos de personal de la Secretaría, a saber, mediante el presupuesto ordinario (opción 1) o mediante pagos adicionales con cargo a los solicitantes (opción 2), con una ligera mayoría de delegaciones a favor de la opción 2.

5.38 En los debates que se mantuvieron a continuación, una mayoría de delegaciones propuso que correspondía al Consejo adoptar la decisión definitiva sobre la cuestión de la financiación, después de que el Secretario General efectuara una evaluación exhaustiva de las necesidades de personal para la implantación del plan de verificación, teniendo en cuenta que cabía la posibilidad de que la futura ultimación de las HSR de la IACS (véanse los párrafos 5.19 y 5.20) redujera la carga de trabajo conexas y de que las necesidades de personal cambiaran a largo plazo.

5.39 Algunas delegaciones manifestaron inquietudes con respecto a los aspectos éticos de que los presenten solicitudes de verificación corran con los gastos de personal de la Secretaría de la OMI. Otras delegaciones declararon que no compartían esa opinión.

5.40 Algunas delegaciones cuestionaron el vínculo entre la mejora/armonización de las reglas estructurales comunes de la IACS mediante las HSR y el comienzo de las verificaciones en el marco de las GBS y opinaron que la verificación de la armonía de las normas del nivel IV utilizadas actualmente y las GBS podía efectuarse independientemente de ello.

5.41 El Presidente reconoció en su resumen que durante los debates mantenidos anteriormente en el Pleno había habido una ligera mayoría a favor de la opción 2; no obstante, también señaló que ni el Pleno ni el Grupo de trabajo sobre las GBS habían podido llegar a un acuerdo sobre la cuestión. En consecuencia, el Comité, tras acordar que era imprescindible que los recursos de personal respondieran a las necesidades del plan, reconoció que la decisión sobre el modo de obtener el personal y la financiación era prerrogativa del Consejo, al que debería invitarse, en su 104º periodo de sesiones, a que tomara medidas basándose en una evaluación pertinente que presentaría el Secretario General.

5.42 En su intervención el Secretario General declaró que, tras la adopción de las Normas basadas en objetivos por parte del Comité, debía invitarse al Consejo a que examinara la cuestión de la financiación del plan de verificación, en particular:

- .1 la financiación de los recursos necesarios de personal, incluida la consideración de la posibilidad de utilizar a personal existente de la Secretaría;
- .2 el momento en que dichos recursos de personal serían necesarios; y
- .3 si los puestos serían permanentes o temporales.

Es más, el Secretario General señaló que, cualquiera que fuera la decisión adoptada, ésta sería tal que no pondría en entredicho la integridad del personal interesado.

6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

EXAMEN DE LOS AVANCES LOGRADOS RESPECTO DEL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA LRIT

6.1 La Secretaría (MSC 87/6 y MSC 87/INF.21) informó acerca de las principales medidas que había adoptado de conformidad con las decisiones y las instrucciones del MSC 86 respecto del establecimiento del sistema LRIT y proporcionó un resumen de la información comunicada a la Organización, información acerca del establecimiento de los centros de datos LRIT y su posición con respecto a las pruebas de desarrollo y de integración o el entorno de producción del sistema LRIT, y una lista de proveedores de servicios de aplicaciones (ASP) autorizados para las pruebas.

6.2 El Comité tomó nota de la información facilitada y:

- .1 instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, en particular a aquellos que no habían comunicado ninguna información a la Organización o que habían comunicado parte de la información que están obligados a comunicar de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las Normas revisadas de funcionamiento y las prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (las Normas de funcionamiento revisadas),

aprobadas por la resolución MSC.263(84), u otras decisiones relacionadas del Comité, a que lo hicieran y que la actualizaran sin demora tan pronto como se produzcan cambios;

- .2 instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que habían comunicado a la Organización su decisión de establecer centros de datos y que no estaban funcionando en el entorno de producción del sistema LRIT a que utilizaran los servicios de un centro de datos existente, o que tomaran las medidas necesarias para acelerar el establecimiento de sus centros de datos y/o la conclusión de las pruebas necesarias;
- .3 recordó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que, a fin de evitar fallos en los entornos de prueba y de producción del sistema LRIT y antes de introducir la información en los entornos de prueba y/o de producción del plan de distribución de datos LRIT (DDP), pidieran a su centro de datos que se cercioraran de que los polígonos de las zonas geográficas que el Gobierno Contratante incluiría en el DDP se ajustaban plenamente a lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, en el párrafo 11.2.2 de las Normas de funcionamiento revisadas y en las Especificaciones técnicas del plan de distribución de datos LRIT, en particular las limitaciones especificadas en su sección 5;
- .4 invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que comunicaran oficialmente a la Organización los casos en los que no se cumpliera lo dispuesto en las Especificaciones técnicas del plan de distribución de datos LRIT con respecto a la determinación de las zonas geográficas dentro del DDP; y
- .5 encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que elaborara procedimientos específicos para los centros nacionales de datos (NDC) que solicitan la conversión a centros de datos regionales o en régimen de cooperativa y para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ya están funcionando en el entorno de producción del sistema LRIT y que desean unirse a otro centro de datos o comenzar a usar sus servicios o establecer su propio centro de datos, a fin de abordar la cuestión y garantizar el suministro continuo e ininterrumpido de información LRIT.

6.3 En respuesta a una propuesta de la delegación de Chipre, el Comité solicitó a la Secretaría que continuara actualizando la información que figura en el documento MSC 87/INF.21 y que pusiera a disposición de todos los Estados Contratantes y del coordinador LRIT, de manera accesible, un resumen de la información comunicada a la Organización respecto del establecimiento de centros de datos y de su situación respecto de las pruebas de desarrollo y de integración o del entorno de producción del sistema LRIT, y una lista de proveedores de servicios de aplicaciones (ASP) autorizados para las pruebas.

6.4 Australia (MSC 87/INF.16) suministró información acerca de la puesta en servicio del NDC de Australia y sobre los resultados de los ensayos realizados por Australia, en calidad de Estado ribereño, y por el Centro coordinador de salvamento (RCC) de Australia.

6.5 El Comité tomó nota de la información facilitada y agradeció a Australia que compartiera con el Comité sus experiencias con la implantación y el uso del sistema LRIT.

ENMIENDAS APROBADAS POR EL MSC 86 CUYA IMPLANTACIÓN ESTÁ PENDIENTE

6.6 El Comité recordó que el MSC 86 había aprobado enmiendas a los esquemas XML (*eXtensible Markup Language*) (MSC 86/26, párrafo 6.50 y MSC 86/6/1, anexo 5) y coincidió en que éstas debían implantarse antes de fines de 2009, pero después de que se concluyan las pruebas de integración de todos los centros de datos que están siendo sometidos a pruebas de desarrollo o que necesitarían someterse a pruebas de desarrollo.

6.7 El Comité recordó también que, al examinar la solicitud del COMSAR 13, el MSC 86 había acordado que los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) debían poder solicitar y recibir información LRIT en casos distintos de los estipulados en la regla V/19-1.12 del Convenio SOLAS; en conexión con esto, había aprobado las enmiendas a las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT, los protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipo, de desarrollo, de integración y de modificación del sistema LRIT y a las Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT (MSC 86/26, párrafo 6.51 y MSC 86/6/1, anexo 6), y había acordado que, durante el MSC 87, decidiría la fecha a partir de la cual deberían implantarse las enmiendas conexas.

6.8 El Comité tomó nota de que, a fin de implantar las enmiendas antedichas, todos los centros de datos deberían realizar pruebas adicionales y de que, de conformidad con la información suministrada por la Secretaría, unos pocos centros de datos todavía estaban sometiéndose a pruebas o sus primeras pruebas todavía estaban pendientes.

6.9 La delegación de Chipre opinó que el hecho de que algunos centros de datos aún estuvieran siendo sometidos a prueba o que necesitaran ser sometidos a prueba no debería utilizarse como excusa para aplazar la implantación de las enmiendas aprobadas por el MSC 86, e instó a implantarlas tan pronto como fuera posible a fin de que los servicios SAR pudieran comenzar a recibir y utilizar información LRIT en casos distintos de los estipulados en la regla V/19-1.12 del Convenio SOLAS.

6.10 El Comité convino en encargar al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, examinara las enmiendas aprobadas por el MSC 86 y que recomendara el enfoque que debe seguirse.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ESTABLECIMIENTO Y LA EXPLOTACIÓN DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT (IDE)

6.11 El Comité recordó que el MSC 86 había pedido al coordinador LRIT que cursara una solicitud de presentación de propuestas (RSP) para el establecimiento y la explotación del IDE a partir de una fecha que el Comité decidiría, a condición de que tal fecha no sea anterior al 1 de septiembre de 2010 ni posterior al 31 de diciembre de 2010.

6.12 El Comité examinó una propuesta de Alemania y otros (MSC 87/6/2), remitida en respuesta a la solicitud de presentación de propuestas, de que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) aloje, explote y mantenga el IDE en Lisboa (Portugal), a partir de 2011. Dicha propuesta se basaba en el supuesto de que el soporte lógico del IDE elaborado por los Estados Unidos se transferiría a la AESM y que se utilizaría de forma gratuita durante los tres primeros años de funcionamiento (2011-2013). Esto también incluía el montaje y la instalación iniciales del IDE y representaría una contribución financiera de la Unión Europea al establecimiento del sistema LRIT.

6.13 El Comité examinó también el documento presentado por la IMSO (MSC 87/6/4), en calidad de coordinador LRIT y de conformidad con las decisiones del Comité, que contenía información sobre la evaluación de la propuesta presentada por Alemania y otros para el establecimiento y la explotación del IDE permanente. El coordinador LRIT señaló, entre otras cosas, que la propuesta cumplía las prescripciones técnicas de la Organización y las prescripciones técnicas de proyecto y de implantación para el establecimiento, la explotación y el mantenimiento del IDE permanente.

6.14 El Comité examinó asimismo la propuesta de la Federación de Rusia (MSC 87/6/3), en la que se sugería el establecimiento de un IDE de reserva a fin de mejorar la duplicación de uno de los componentes fundamentales del sistema LRIT y que la red LRIT tuviera una distribución geográfica razonable.

6.15 El Comité tomó nota de que, de conformidad con los Criterios para la ubicación del centro internacional de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT (MSC.1/Circ.1259/Rev.2, anexo 5), el IDE debía disponer de servidores de reserva locales y remotos, así como de un sitio de recuperación en caso de desastres accesible todos los días del año, las 24 horas del día.

6.16 El Comité tomó nota de que la IMSO también había recomendado que el Comité considerara la posibilidad de solicitar asesoramiento a la Oficina Jurídica de la OMI para determinar si el Reglamento comunitario de la AESM y el Protocolo firmado con el Gobierno de Portugal otorgan a los datos LRIT suficiente protección de la interferencia judicial.

6.17 La Oficina Jurídica comunicó que había examinado el Protocolo firmado entre la AESM y el Gobierno de Portugal, el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de las Comunidades Europeas y el Reglamento comunitario de la AESM, y confirmó que el marco jurídico existente podía otorgar cierto nivel de protección de la interferencia judicial en la explotación del IDE por la AESM. Sin embargo, si bien el marco jurídico existente garantizaba que la AESM pudiera funcionar como un organismo europeo, no quedaba tan claro si la explotación del IDE (una función que no era específica de la Comunidad Europea) se consideraría un componente de la AESM a fines de los privilegios e inmunidades que confieren los Protocolos mencionados.

6.18 La Secretaría comunicó también que, en el caso de que la AESM decidiera concertar subcontratas para los aspectos funcionales de la explotación del IDE a compañías situadas fuera de Portugal, era improbable que dichos arreglos se situaran únicamente dentro del ámbito de aplicación del acuerdo de la AESM con Portugal. No obstante, teniendo en cuenta la "garantía" estipulada en la propuesta (MSC 87/6/2, párrafo 4 y otros párrafos), la Oficina Jurídica había estimado que ese documento ofrecía suficientes garantías oficiales de que el marco jurídico y administrativo existente garantizaba la protección de todos los datos de la interferencia judicial u otro acceso no autorizado por el Convenio SOLAS 1974, así como la integridad y la protección de las comunicaciones de datos para la totalidad del sistema LRIT internacional. La Oficina Jurídica entendía que ello se aplicaría a los datos LRIT que se recibieran de cualquier fuente en todo el mundo y que se distribuyeran a cualquier destino, independientemente de la ubicación de cualquiera de los componentes operativos del IDE explotado por la AESM. Si se tenía todo esto en cuenta, no era necesario que el Comité solicitara a la Oficina Jurídica que continuara con su análisis jurídico.

6.19 La delegación de España confirmó que el marco jurídico y administrativo que ofrecía el Reglamento comunitario de la AESM, junto con la experiencia técnica y operativa de la AESM, garantizaba la protección de todos los datos de la interferencia judicial u otro acceso no autorizado por el Convenio SOLAS 1974, así como la integridad y la protección de los datos y comunicaciones para la totalidad del sistema LRIT internacional.

6.20 La delegación de las Islas Cook propuso que se pidieran aclaraciones respecto de la relación entre la AESM y la Comisión Europea.

6.21 El observador de la Comisión Europea confirmó que la relación entre la AESM y la Comisión Europea ofrecía garantías para la protección de los datos mediante los protocolos que se estaban examinando.

6.22 El Comité invitó a los copatrocinadores del documento a que proporcionaran una aclaración adicional respecto de los compromisos financieros que entrañaba la propuesta.

6.23 El observador de la Comisión Europea comunicó que la propuesta era explotar el servicio de forma gratuita durante los tres primeros años de funcionamiento (2011-2013) teniendo en cuenta que los mecanismos financieros actuales concluirían en 2013 y que sería necesario examinar el presupuesto de la Unión Europea para los años subsiguientes. Sin embargo, se informaría al Comité con suficiente antelación de los futuros mecanismos financieros.

6.24 El Comité se mostró conforme con una propuesta de la delegación de Bahamas, que recibió el apoyo de varias delegaciones, en la que se planteaba que el Comité en su 90º periodo de sesiones, al examinar los compromisos financieros que entrañaba la propuesta, debería examinar la continuación de la explotación del IDE por la AESM con posterioridad a 2013 junto con nueva información conexas de la Unión Europea.

6.25 La delegación de Panamá manifestó cierta inquietud respecto del uso del término "permanente", teniendo presente que la propuesta para el establecimiento y la explotación del IDE probablemente tendría que someterse a examen en el futuro. El Comité refrendó tal declaración.

6.26 En respuesta a la correspondiente petición del Comité, la delegación de los Estados Unidos confirmó que transferiría el código fuente y la serie de instrucciones elaboradas y utilizadas para la explotación del IDE provisional, y ofreció apoyo técnico durante la transferencia del IDE. La delegación confirmó también que, tras la transferencia de las operaciones, estaba dispuesta a hacer disponible el IDE provisional como sitio de recuperación en caso de desastres para el IDE, a reserva de la reglamentación nacional de los Estados Unidos sobre la contratación pública.

6.27 La delegación de España informó de que, desde el punto de vista técnico, no era necesario enmendar las Especificaciones técnicas del sistema LRIT respecto de las prescripciones del sitio de recuperación en caso de desastres para el IDE, dado que éstas ya estaban estipuladas en el anexo 5 del anexo de la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.2.

6.28 La delegación de China dio las gracias a los Estados Unidos por su apoyo continuo y por considerar la posibilidad de alojar y explotar el sitio de recuperación en caso de desastres para el IDE, y comunicó que, teniendo en cuenta que actualmente sólo se estaba solicitando el 10 % de la información LRIT, el Comité debería examinar si sería necesario establecer un IDE de reserva, teniendo en cuenta que las prescripciones del IDE de reserva podrían tener repercusiones financieras en el futuro y, en consecuencia, dicha delegación no era partidaria del establecimiento de un sitio de recuperación en caso de desastres para el IDE en la fase actual.

6.29 Tras un exhaustivo debate, el Comité acogió con beneplácito la propuesta para el establecimiento y la explotación del IDE por la AESM durante los años 2011, 2012 y 2013 y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno,

examinara la cuestión del establecimiento del IDE por la AESM y del sitio de recuperación en caso de desastres (el sitio de reserva) para el IDE, que recomendara el enfoque que debía seguirse y que elaborara el correspondiente proyecto de resolución MSC para su adopción (MSC 87/6/2 (Alemania y otros), MSC 87/6/3 (Federación de Rusia) y MSC 87/6/4 (IMSO), en particular los párrafos 15.6 y 15.7).

RESULTADOS DE LA 8ª REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL DE TRABAJO SOBRE LA LRIT

6.30 El Comité examinó el informe de los resultados de la 8ª reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT (MSC 87/6/1) y adoptó las medidas que se reseñan en los párrafos siguientes.

Suministro y solicitud de información LRIT

6.31 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca del suministro y la solicitud de información LRIT, y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que explorara los medios y mecanismos para fomentar el uso y, por ende, la demanda de información LRIT por parte de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.1).

Pruebas y funcionamiento del equipo de a bordo y cuestiones relacionadas con las exenciones

6.32 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca de las cuestiones relacionadas con las pruebas y el funcionamiento del equipo de a bordo y las cuestiones relacionadas con las exenciones y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que, teniendo en cuenta las observaciones y el asesoramiento del Grupo respecto de las cuestiones relacionadas con las pruebas y el funcionamiento del equipo de a bordo, considerara la posibilidad de elaborar orientaciones apropiadas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre cuestiones relacionadas con la LRIT y que recomendara el enfoque que debía seguirse (MSC 87/6/1, párrafos 12.1.3 y 12.1.4).

Cuestiones relacionadas con las regiones administrativas especiales y los territorios no metropolitanos

6.33 El Comité examinó las tres opciones debatidas y examinadas por el Grupo con respecto a la relación existente entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las regiones administrativas especiales y los territorios no metropolitanos y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara el asunto y que recomendara el enfoque que debía seguirse (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.5).

Enmiendas a las circulares MSC.1/Circ.1259/Rev.2 y MSC.1/Circ.1294

Enmiendas a las Especificaciones técnicas para las comunicaciones en el sistema LRIT y a los Protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipo, de desarrollo, de integración y de modificación del sistema LRIT (versión 2)

6.34 El Comité adoptó oficialmente las enmiendas a las circulares MSC.1/Circ.1259/Rev.2 y MSC.1/Circ.1294 aprobadas por el Grupo (MSC 87/6/1, anexo 5), instó a los centros de datos, el IDE y el servidor DDP a que las implantaran tan pronto como fuera posible y pidió a la Secretaría que publicara las circulares MSC.1/Circ.1259/Rev.3 y MSC.1/Circ.1294/Rev.1.

Enmiendas a las Especificaciones técnicas del Intercambio internacional de datos LRIT

6.35 La delegación de España apoyó la labor realizada por el Grupo especial de trabajo sobre la LRIT en relación con las capacidades administrativas adicionales para el IDE. Sin embargo, en vista de que la propuesta para el establecimiento y la explotación del IDE se había presentado teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes de las Especificaciones técnicas del sistema LRIT que eran aplicables en el momento en que el coordinador LRIT cursó la solicitud de presentación de propuestas, los copatrocinadores de la propuesta opinaron que las enmienda propuestas no deberían aceptarse en este momento, dado que podrían repercutir en los costos de implantación y de explotación del IDE.

6.36 El Presidente del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT informó de que el Grupo, al elaborar el proyecto de enmiendas, era consciente de que se había cursado la solicitud de presentación de propuestas por el coordinador LRIT y, tras examinar la cuestión, había acordado que las capacidades administrativas adicionales para el IDE potenciarían la eficiencia del sistema LRIT y que deberían incluirse como una prescripción de carácter obligatorio para el IDE.

6.37 La delegación de los Estados Unidos confirmó que algunas de las capacidades administrativas adicionales ya estaban integradas en el IDE provisional y que se elaborarían e implantarían plenamente antes de la transferencia del IDE.

6.38 El Comité aceptó, en principio, las enmiendas propuestas a las Especificaciones técnicas del intercambio de datos LRIT (MSC 87/6/1, anexo 6) y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que las examinara teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, y que recomendará el enfoque que debía seguirse (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.7).

Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT con carácter provisional

6.39 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1344: "Plan provisional para la continuidad del servicio del sistema LRIT en el periodo que media entre el MSC 87 y el MSC 88", en el entendimiento de que el Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT debía examinarse y ultimarse durante el MSC 88 teniendo en cuenta la experiencia obtenida con su utilización e implantación.

USO DE LA INFORMACIÓN LRIT PARA LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Y LOS ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

6.40 El Presidente del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT informó de que el Grupo, en su 8ª reunión, mientras deliberaba sobre varias opciones para suministrar información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en las aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, había acordado invitar al Comité a que considerara la posibilidad de establecer y explotar un centro de datos de funcionalidad limitada en la sede de la OMI que podría servir de portal para suministrar información LRIT a las fuerzas de seguridad autorizadas a recibir información LRIT.

6.41 El Comité examinó una propuesta elaborada por la Secretaría (MSC 87/6/7), basándose en las deliberaciones habidas durante la 8ª reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT, que contiene información pormenorizada sobre una de las opciones disponibles para suministrar información LRIT a las fuerzas de seguridad, en cumplimiento de la resolución A.1026(26) de la Asamblea y la resolución 1897 (2009) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

6.42 El Comité tomó nota de que la Secretaría había propuesto establecer un servicio en la sede de la OMI que podría considerarse, a los efectos de las deliberaciones, un centro de datos en régimen de cooperativa (CDC de la OMI) establecido por todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS interesados en incrementar la protección de los buques que navegan por el golfo de Adén y el océano Índico occidental. En esencia, el CDC de la OMI propuesto sólo tendría capacidad para recibir y almacenar la información LRIT que le enviaran los otros centros de datos a través del IDE sin necesidad de introducir enmiendas a las Normas de funcionamiento revisadas ni a las Especificaciones técnicas del sistema LRIT.

6.43 Varias delegaciones apoyaron la propuesta de la Secretaría y el suministro de información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en las aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. No obstante, algunas delegaciones manifestaron inquietud respecto de las posibles repercusiones jurídicas en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS 1974 y respecto de las repercusiones financieras que podría tener la propuesta en el futuro para el presupuesto de la Organización.

6.44 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, examinara la posibilidad de establecer un centro de datos de funcionalidad limitada en la sede de la OMI, recomendara el enfoque que debía adoptarse y elaborara el correspondiente proyecto de resolución MSC (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.2 y MSC 87/6/7 (Secretaría)).

6.45 El Comité aprobó en general el informe de la 8ª reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE DATOS LRIT, INCLUIDAS LAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LOS POLÍGONOS DE ZONAS GEOGRÁFICAS

6.46 El Comité examinó el documento MSC 87/6/5, presentado por Grecia, que, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/19-1.13 del Convenio SOLAS y teniendo en cuenta las decisiones pertinentes del MSC 84 y el MSC 86, contiene información sobre algunas incongruencias que se encontraron respecto de las zonas geográficas del mar territorial y las aguas internas presentadas por Turquía en el entorno de producción del DDP.

6.47 La delegación de Grecia se refirió al documento MSC 87/6/5 y a la necesidad de que los polígonos presentados por Turquía se ajusten al derecho internacional de conformidad con las recomendaciones del MSC 86 al respecto, y reconoció que recientemente se habían suprimido las coordenadas geográficas del polígono del mar territorial que Turquía había incluido en el entorno de producción del DDP y que se extendían hasta 100 millas marinas de su costa, lo cual consideró un paso positivo.

6.48 La delegación de Chipre comunicó que su ponencia (MSC 87/6/6) se basaba en información que Turquía había cargado en el DDP, que el servidor DDP del entorno de producción del sistema LRIT publicó el 22 de marzo de 2010. Como Turquía había suprimido recientemente del DDP el polígono geográfico *Territorial/Sea* del LRIT y no había datos introducidos conexos de Turquía en lo que, a la sazón, era la versión actual del DDP, no había razón para que Chipre introdujera su ponencia ni que tratara de debatirla. Como resultado, se puede considerar que el documento MSC 87/6/6 ha quedado suspendido. Si surgiera la necesidad, Chipre, dependiendo de las circunstancias del momento, podría solicitar que se examine el documento o presentar otro documento a fin de que lo examine el Comité. Por otra parte, la delegación de Chipre propuso que el Comité recordara a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS sus decisiones previas, en particular las

adoptadas durante el MSC 86, en conexión con la determinación de las coordenadas geográficas de los polígonos geográficos *InternalWater* y *TerritorialSea* del LRIT que todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS deben cargar en el DDP, publicado por el servidor DDP que funciona en el entorno de producción del sistema LRIT, y, en caso de que opten por proporcionar dicha información, que deben observar y respetar las decisiones mencionadas previamente.

6.49 La delegación de Turquía formuló una declaración en respuesta al documento presentado por Grecia con observaciones sobre el mismo y solicitó al Comité y a la Secretaría que abordaran la situación y encontraran una solución práctica en el mar Egeo de modo que Turquía pudiera hacer un seguimiento del tráfico marítimo, en particular de los buques que enarbolan pabellón de Grecia en todo el sistema LRIT. El texto de la declaración de Turquía se reproduce en el anexo 41.

6.50 La delegación de Grecia formuló una declaración en respuesta a la declaración previa de Turquía con observaciones sobre la misma e hizo hincapié en que el sistema LRIT se aplica a todos los mares y océanos sin distinciones. Grecia ha presentado sus polígonos de mar territorial de conformidad con las prescripciones estipuladas por la Organización para el sistema LRIT y espera que Turquía haga lo mismo. El texto de la declaración de Grecia se reproduce en el anexo 42.

6.51 La delegación de Turquía formuló una declaración en respuesta a la declaración previa de Grecia con observaciones sobre la misma, subrayó la necesidad de que Turquía haga un seguimiento de los movimientos de los buques que enarbolan pabellón de Grecia en el mar Egeo, reiteró su solicitud al Comité y a la Secretaría de que aborden la cuestión y pidió a Grecia que ya no cargue polígonos de mar territorial del mar Egeo. El texto de la declaración de Turquía se reproduce en el anexo 41.

6.52 La delegación de la Federación de Rusia formuló observaciones sobre la declaración de Turquía, en particular sobre la terminología utilizada por Turquía, y señaló que dicha terminología debería ajustarse a la acordada en el Convenio de Montreux de 1936.

6.53 En respuesta a las observaciones formuladas por la delegación de la Federación de Rusia, la delegación de Turquía señaló que la postura de Turquía sobre la cuestión ya se había recogido ampliamente en los documentos pertinentes de la OMI.

6.54 Tras tomar nota del debate y de las observaciones formuladas en relación con la determinación de los polígonos LRIT, el Comité recordó a todos los Gobiernos Contratantes las decisiones pertinentes que habían adoptado durante el MSC 86 (MSC 86/26, párrafo 6.25) y les instó a que se ajustaran a ellas.

EXAMEN Y AUDITORÍA DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE DATOS Y DEL IDE

Informes de auditoría

6.55 El Comité recordó que el MSC 86 había aprobado los Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos y del Intercambio internacional de datos LRIT (los Principios y directrices), que figuran en el anexo 6 del documento MSC 86/26/Add.1, y había invitado al coordinador LRIT a que presentara:

- .1 al Secretario General, un informe de auditoría detallado de cada uno de los centros de datos sujetos a auditoría y el IDE, si éste hubiera sido objeto de una auditoría; y

- .2 al Comité, a través del Secretario General, un informe de auditoría resumido de cada uno de los centros de datos sujetos a auditoría y el IDE, si éste hubiera sido objeto de una auditoría.

6.56 El Comité recordó también que el MSC 86 había pedido al coordinador LRIT que informara a cada periodo de sesiones del Comité sobre el examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos y/o del IDE que se hubiera llevado a cabo y ultimado desde el periodo de sesiones previo del Comité. Por otra parte, en las Normas de funcionamiento revisadas se prevé que el coordinador LRIT dé cuenta al Comité de sus conclusiones al menos una vez al año, con las recomendaciones apropiadas, a partir del análisis de sus conclusiones, con objeto de mejorar la eficacia y la protección del sistema LRIT.

6.57 El Comité reconoció que era la primera vez que la IMSO, actuando en calidad de coordinador LRIT, había presentado los resultados del examen y la auditoría de los centros de datos y que, por lo tanto, la IMSO y la Secretaría habían interpretado de manera distinta los procedimientos de notificación que figuran en los Principios y directrices aprobados por el Comité.

6.58 El Comité tomó nota de que, a fin de poder remitir los informes al Comité, y dada la falta de tiempo, la Secretaría había presentado los informes de la IMSO como los había recibido en lugar de seguir estrictamente los Principios y directrices. La Secretaría adoptará las medidas pertinentes en espera de una decisión del Comité sobre el procedimiento que debe seguirse en el futuro.

6.59 El observador de la IMSO (MSC 87/6/8 y MSC 87/6/9), en calidad de coordinador LRIT, proporcionó información sobre las auditorías llevadas a cabo y sobre los informes de auditoría resumidos de los centros de datos sometidos a auditoría por la IMSO durante el periodo que va del 18 de noviembre de 2009 al 9 de abril de 2010. La IMSO había presentado al Secretario General los informes de auditoría detallados, y al Comité, a través del Secretario General, los informes de auditoría resumidos de los centros nacionales de datos de las Bahamas, el Brasil, el Canadá y las Islas Marshall.

6.60 El Comité también tomó nota de las conclusiones del coordinador LRIT, a saber, que durante el periodo de la auditoría todos los centros de datos sometidos a auditoría cumplían en gran medida las prescripciones técnicas y operacionales de los criterios de auditoría y del sistema LRIT; y, de conformidad con lo dispuesto en las Normas de funcionamiento revisadas y en los Principios y directrices, presentó recomendaciones y conclusiones derivadas de la experiencia obtenida con las auditorías del funcionamiento de algunos centros de datos, con objeto de mejorar la eficacia y la protección del sistema LRIT.

6.61 El Presidente propuso que el Comité tomara nota de la información facilitada por la IMSO y que la IMSO y la Secretaría examinaran los procedimientos para la notificación, que figuran en los Principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos y del Intercambio internacional de datos LRIT, y recomendaran el enfoque que debía seguirse.

6.62 La delegación de Chipre señaló que, de conformidad con las decisiones pertinentes adoptadas durante el MSC 86, el Secretario General debía haber presentado al Comité los dos informes del coordinador LRIT (MSC 87/6/8 y MSC 87/6/9). Respecto de la propuesta de que la Secretaría y el coordinador LRIT debían debatir y resolver las cuestiones relativas a la presentación de los informes del coordinador LRIT en relación con el examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos y del IDE, la delegación señaló que esta cuestión estaba relacionada con las instrucciones del Comité al coordinador LRIT derivadas de decisiones de los Gobiernos Contratantes del SOLAS adoptadas durante el

MSC 86. En consecuencia, la Secretaría no tenía autoridad para negociar ni para acordar modificaciones de las instrucciones del Comité al coordinador LRIT. Dado que la cuestión estaba relacionada con las instrucciones de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, si el coordinador LRIT consideraba que las instrucciones del Comité, a saber, los Principios y directrices adoptados por el MSC 86, eran difíciles de implantar o excesivamente complejos, debía presentar un documento adecuado a tal respecto para su examen durante el MSC 88 o posteriormente, cuando estuviera listo para hacerlo. Asimismo, la delegación propuso que las cuestiones mencionadas en el párrafo 15 del documento MSC 87/6/9 se debatieran en el seno del Grupo de trabajo y que el Comité simplemente debía tomar nota de las mismas, como recomendaba el coordinador LRIT. Era necesario resolver las cuestiones planteadas en el párrafo anterior a fin de garantizar que todos los centros de datos implementen las modificaciones adecuadas, cuando sea necesario, dado que, en caso contrario, los centros de datos no funcionarían de la misma manera, lo cual llevaría a una implantación incorrecta e incongruente de lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS. La delegación también señaló que no sería conveniente dejar estas cuestiones sin tratar y pedir a los centros de datos, en el próximo periodo de sesiones o en periodos de sesiones posteriores, que implantaran medidas correctivas cuando fuera necesario. Asimismo, recomendó que los preparativos especiales que el MSC 86 había introducido para la presentación de los informes del coordinador LRIT en relación con el examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos y el IDE se incorporaran en las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares y aparecieran como notas del orden del día provisional para futuros periodos de sesiones del Comité.

6.63 El Comité tuvo en cuenta las observaciones formuladas por la delegación de Chipre, tomó nota de la información facilitada por la IMSO en los documentos MSC 87/6/8 y MSC 87/6/9 y encargó al Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT que examinara las cuestiones que se plantean como resultado de la falta de pruebas de auditoría de los servicios SAR y otras cuestiones técnicas, y que recomendara el enfoque que debía seguirse (MSC 87/6/9, en particular los párrafos 17.3 y 17.6).

Normas y procedimientos para someter a auditoría el funcionamiento de los centros de datos y del IDE

6.64 El Comité recordó que el MSC 86 había decidido que, teniendo en cuenta las características y capacidades operacionales de todos los centros de datos y del IDE, el coordinador LRIT debía determinar cuál era el método más conveniente, oportuno y seguro que los centros de datos y el IDE debían utilizar para enviar al coordinador LRIT los datos que éste solicitara en relación con el examen y la auditoría del funcionamiento del sistema. El MSC 86 también había decidido que, a tal respecto, el coordinador LRIT debía proporcionar información pertinente a todos los centros de datos y al IDE, e informar de ello al Comité en su próximo periodo de sesiones.

6.65 El Comité tomó nota de la información facilitada por la IMSO (MSC 87/INF.5) sobre las Normas y procedimientos para someter a auditoría el funcionamiento de los centros de datos y del IDE, según lo acordado durante el 25^o periodo de sesiones del Comité Consultivo de la IMSO. Tales normas y procedimientos contienen, entre otras cosas, las responsabilidades del auditor y del objeto de auditoría, los pormenores de las pruebas de auditoría necesarias, el calendario y la planificación anual de auditorías, e información sobre los preparativos anteriores a las auditorías y la realización de las auditorías.

Cuestiones financieras

6.66 El Comité tomó nota de que en el párrafo 14.7 de las Normas de funcionamiento revisadas se contemplaba que el coordinador LRIT determinará las tarifas que cobrará para recuperar los gastos incurridos en la prestación de los servicios estipulados en los párrafos 14.2 a 14.5 de las Normas de funcionamiento revisadas y las notificará al Comité.

6.67 El Comité tomó nota también de la información facilitada por la IMSO (MSC 87/INF.6 y MSC 87/INF.20) sobre los resultados del examen de varias cuestiones relacionadas con la LRIT durante los periodos de sesiones 25º y 26º del Comité Consultivo de la IMSO (2 a 4 de noviembre de 2009 y 17 a 19 de marzo de 2010, respectivamente). En particular, la IMSO había facilitado información sobre los honorarios y otras tarifas para la labor relacionada con la LRIT desempeñada por el coordinador LRIT del 1 de enero al 31 de diciembre de 2010, así como la fórmula provisional revisada para calcular los honorarios para la auditoría y el examen de los centros de datos durante 2011 y 2012, cuya adopción había recomendado el Comité Consultivo de la IMSO durante la próxima Asamblea de la IMSO, en julio de 2010.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

6.68 Tras examinar las distintas cuestiones relacionadas con la LRIT, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT y le encargó que, teniendo en cuenta las propuestas y observaciones formuladas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 elaborar procedimientos específicos para los centros nacionales de datos que solicitan la conversión a centros de datos regionales o en régimen de cooperativa y para los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ya están funcionando en el entorno de producción del sistema LRIT y que desean unirse a otro centro de datos o comenzar a usar sus servicios o establecer su propio centro de datos, a fin de abordar la cuestión y garantizar el suministro continuo e ininterrumpido de información LRIT (MSC 87/6 (Secretaría));
- .2 examinar las enmiendas aprobadas por el MSC 86 y recomendar el enfoque que debe seguirse (MSC 86/26, párrafos 6.50 y 6.51 y MSC 86/6/1, anexos 5 y 6);
- .3 considerar la posibilidad del establecimiento del IDE por la AESM y el sitio de recuperación en caso de desastres (o de reserva) para el IDE, recomendar el enfoque que debe seguirse y elaborar el correspondiente proyecto de resolución MSC (MSC 87/6/2 (Alemania y otros), MSC 87/6/3 (Federación de Rusia) y MSC 87/6/4 (IMSO));
- .4 explorar los medios y mecanismos para fomentar el uso y, por ende, la demanda de información LRIT por parte de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.1);
- .5 considerar, teniendo en cuenta las observaciones y el asesoramiento del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT respecto de las cuestiones relacionadas con las pruebas y el funcionamiento del equipo de a bordo, la posibilidad de elaborar orientaciones apropiadas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre

- cuestiones relacionadas con la LRIT y recomendar el enfoque que debe seguirse (MSC 87/6/1, párrafos 12.1.3 y 12.1.4);
- .6 examinar las opciones debatidas y examinadas por el Grupo especial de trabajo sobre la LRIT con respecto a la relación existente entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las regiones administrativas especiales y los territorios no metropolitanos y recomendar el enfoque que debe seguirse (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.5);
 - .7 examinar las enmiendas propuestas a las Especificaciones técnicas del Intercambio internacional de datos LRIT y recomendar el enfoque que debe seguirse (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.7);
 - .8 considerar la posibilidad de establecer y explotar un centro de datos de funcionalidad limitada en la sede de la OMI, recomendar el enfoque que debe seguirse y elaborar el correspondiente proyecto de resolución MSC (MSC 87/6/1, párrafo 12.1.2, y MSC 87/6/7 (Secretaría));
 - .9 examinar las cuestiones que se plantean como resultado de la falta de pruebas de auditoría de los servicios SAR y otras cuestiones técnicas y recomendar el enfoque que debe seguirse (MSC 87/6/9, en particular los párrafos 17.3 y 17.6).

Informe del Grupo de trabajo

6.69 El Comité, tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 87/WP.5), lo aprobó en general y adoptó las medidas que se reseñan en los siguientes párrafos.

Cuestiones relacionadas con las pruebas de desarrollo y de integración de los centros de datos

6.70 El Comité pidió a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que tomaran todas las medidas necesarias con suficiente antelación para garantizar el suministro continuo e ininterrumpido de información LRIT durante la fase de pruebas de integración de sus centros de datos.

6.71 En este contexto, el Comité también pidió a la Secretaría que incorporara las disposiciones necesarias a las pertinentes Notas de orientación para las pruebas de desarrollo y de integración de los centros de datos LRIT aprobadas por el Comité, en particular en lo referente a los requisitos de notificación de los centros de datos que deseen realizar pruebas adicionales, así como a la lista de procedimientos y casos de prueba que se exigen a los centros de datos que deseen realizar pruebas adicionales para cambiar su ASP reconocido, y que informara de ello al Comité como correspondiera.

Enmiendas aprobadas por el MSC 86 cuya implantación está pendiente

6.72 El Comité acordó que las enmiendas aprobadas por el MSC 86 deberían someterse plenamente a prueba e implantarse antes del MSC 88, periodo en el que debería examinarse, teniendo en cuenta los resultados de la prueba y la implantación, la posibilidad de adoptar enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1308: "Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT".

Grupo especial de trabajo sobre la LRIT

6.73 El Comité autorizó la celebración de una reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT en el periodo que media entre el MSC 87 y el MSC 88 para tratar los distintos aspectos técnicos del sistema LRIT y aprobó el siguiente mandato para el Grupo:

- .1 examinar las cuestiones relativas a las Especificaciones técnicas del sistema LRIT, incluidos los esquemas XML, y las propuestas para la adopción de enmiendas, y aceptar, adoptar y distribuir todas las enmiendas a las mismas que se consideren justificadas, y, en particular:
 - .1 elaborar y aceptar enmiendas a las Especificaciones técnicas del sistema LRIT por lo que respecta a la relación existente entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las regiones administrativas especiales y los territorios no metropolitanos previstos en los esquemas XML y, de ser necesario, elaborar procedimientos y casos de prueba adicionales para centros de datos a fin de comprobar su implantación adecuada;
 - .2 examinar las diferencias de interpretación en la utilización de los tipos de mensaje 1 a 5 y recomendar el enfoque que debe seguirse;
 - .3 examinar los métodos para calcular la forma de un polígono, en particular la línea que une dos vértices, y recomendar el enfoque que debe seguirse; y
 - .4 examinar el parámetro de sello temporal que debería utilizarse para determinar la versión del DDP válida cuando se procesen los informes de situación de los buques, y recomendar el enfoque que debe seguirse;
- .2 examinar las cuestiones relacionadas con los Protocolos y preparativos para las fases de prueba de prototipo, de desarrollo, de integración y de modificación del sistema LRIT (versión 2), incluidas propuestas para la adopción de enmiendas, y aceptar, adoptar y distribuir las enmiendas a los mismos que se consideren justificadas y, en particular:
 - .1 elaborar procedimientos adecuados para la modificación de la fase de prueba del sistema LRIT;
 - .2 decidir y aceptar los procedimientos y casos de prueba necesarios durante las fases de pruebas de desarrollo y de integración del IDE;
- .3 examinar y ultimar el Plan para la continuidad del servicio del sistema LRIT, teniendo en cuenta la experiencia obtenida con su utilización e implantación, y cualesquiera otras recomendaciones de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a fin de que el Comité las examine para su adopción;
- .4 señalar cualquier cuestión que pueda justificar la enmienda de las Normas de funcionamiento revisadas y elaborar los correspondientes proyectos de enmienda a fin de que el Comité los examine para su adopción; y

- .5 examinar cualquier otra cuestión que pueda afectar a la continuación del establecimiento del sistema LRIT y acordar las recomendaciones y orientaciones conexas que deben aplicarse en el ínterin,

a condición de que no se autorice al Grupo en modo alguno a examinar o convenir ninguna cuestión que tenga repercusiones o consecuencias, o implique la necesidad de adoptar enmiendas a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, y en el entendimiento de que el Comité examinaría y, salvo que no lo considerase razonable, aprobaría, aceptaría y refrendaría, según el caso, con efecto retroactivo, las medidas adoptadas por el Grupo (excepto las que requirieran un examen más detenido por parte del Comité) como si éstas hubieran sido adoptadas por el Comité.

6.74 El Comité también autorizó al Grupo especial de trabajo sobre la LRIT a que adoptara decisiones acerca de cuestiones relacionadas con el sistema LRIT en nombre del Comité durante el lapso entre sus periodos de sesiones 87º y 88º, a reserva del examen y aprobación, aceptación o refrendo por el Comité, con efecto retroactivo, de las medidas y decisiones adoptadas, en el caso de que sea necesario que el Comité adopte esas decisiones.

Cuestiones relacionadas con el establecimiento del IDE y el sitio de recuperación en caso de desastres para el IDE

6.75 El Comité, teniendo en cuenta que el MSC 85 había acordado que los Estados Unidos debían seguir manteniendo el IDE con carácter provisional hasta el 31 de diciembre de 2011 (resolución MSC.276(85)), tomó nota de que la transferencia de la explotación del IDE debería haberse completado antes de dicha fecha.

6.76 El Comité, en su examen del proyecto de resolución MSC sobre el establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT preparado por el Grupo de trabajo, tomó nota de las inquietudes manifestadas por algunas delegaciones en relación con los párrafos 3, 5 y 7 de la parte dispositiva, en particular, en los que se invitaba a la AESM a que informara al Comité sobre diferentes cuestiones a través de la Comisión Europea. En opinión de esas delegaciones, toda comunicación relacionada con el establecimiento y la explotación del IDE debía presentarse a través de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que habían remitido la propuesta para el establecimiento y explotación del IDE.

6.77 Las delegaciones de España y Suecia informaron de que la participación de la Comisión Europea en el proceso de notificación al Comité era imprescindible a causa de las responsabilidades financieras de la Comisión Europea en el presupuesto de la AESM.

6.78 El Comité aprobó la resolución MSC.297(87): "Establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT", que figura en el anexo 14.

6.79 El Comité invitó a la AESM a que entablara una colaboración estrecha con los Estados Unidos para iniciar lo antes posible la transferencia de los códigos fuente pertinentes y la correspondiente serie de instrucciones para el IDE, así como las pruebas de desarrollo, tan pronto como sea factible, una vez que el Grupo especial de trabajo sobre la LRIT haya examinado y aceptado los procedimientos y casos de prueba del IDE.

6.80 El Comité invitó también a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que habían presentado la propuestas para el establecimiento, el mantenimiento y la explotación del IDE y a la Comisión Europea a que informaran de los avances en el establecimiento y las pruebas del IDE durante la próxima reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT, el MSC 88 y el MSC 89.

- 6.81 El Comité manifestó su agradecimiento a los Estados Unidos:
- .1 por transferir los códigos fuente y la correspondiente serie de instrucciones que habían elaborado para el IDE provisional, y por ofrecer apoyo y asistencia técnica durante el proceso de transferencia del IDE; y
 - .2 por confirmar, a reserva de su reglamentación nacional sobre la contratación pública, que seguirían manteniendo un sitio de recuperación en caso de desastres para el IDE gratuitamente una vez que se hayan transferido las operaciones del IDE.

Uso y demanda de información LRIT

6.82 El Comité alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no estuvieran funcionando en el entorno de producción del sistema LRIT a que tomaran las medidas necesarias para utilizar los servicios de un centro de datos existente o para acelerar el establecimiento de sus propios centros de datos y/o la ultimación de las pruebas necesarias.

6.83 El Comité invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, en particular a los que hubieran experimentado dificultades para completar el proceso de implantación o que aún no hubieran tomado ninguna medida en relación con la implantación de lo dispuesto en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, a que solicitaran asistencia técnica en el marco del Programa integrado de cooperación técnica de la Organización.

6.84 El Comité instó a los centros de datos a que aceleraran el cierre de los acuerdos financieros necesarios con otros centros de datos y habilitaran las órdenes de compra o contratos necesarios.

6.85 El Comité recordó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que si las dos partes que suministran y pagan la información LRIT, respectivamente, no se pusieran de acuerdo en el precio de la información LRIT en cuestión, se aplicarían los precios publicados en el IDE y que la ausencia de un acuerdo contractual no obviaba la necesidad de suministrar y pagar la información LRIT.

6.86 Además, y teniendo en cuenta las observaciones formuladas por la delegación de la India, el Comité acordó que las recomendaciones antedichas también debían aplicarse si las dos partes que suministran y pagan la información LRIT, respectivamente, aún no hubieran concluido acuerdo alguno sobre el precio de la información LRIT en cuestión

6.87 El Comité también alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que estén funcionando en el entorno de producción del sistema LRIT a que, a fin de fomentar el uso y la demanda de la información LRIT:

- .1 definan, carguen y activen en el DDP sus instrucciones permanentes en tanto que Estados ribereños o soliciten información LRIT, en tanto que Estados rectores de puerto, sobre los buques que hayan indicado su intención de entrar en un puerto, una instalación portuaria o un lugar situado bajo su jurisdicción;
- .2 fomenten el uso de información LRIT a nivel nacional para los fines aceptados por el Comité;

- .3 revisen las tarifas de la información LRIT que estuvieran suministrando, teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por el Comité a este respecto y, en particular, la información facilitada en la tercera sesión de la reunión oficiosa de operadores de centros de datos sobre cuestiones financieras, organizada por la IMSO, que se celebró el 11 de mayo de 2010 en la sede de la OMI; y
- .4 activen sus instrucciones permanentes en tanto que Estados ribereños durante un periodo de, por ejemplo, un mes, e informen al Comité, en su próximo periodo de sesiones, de la experiencia adquirida con el uso de información LRIT a nivel nacional para los fines aceptados por el Comité.

6.88 La delegación de las Bahamas, con el apoyo de la delegación de China, si bien acogía con agrado las recomendaciones del Comité para fomentar el uso de información LRIT y teniendo en cuenta el uso limitado que hacían del sistema LRIT los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, propuso que el sistema LRIT se sometiera a un examen a fondo en un periodo de sesiones futuro del Comité.

6.89 Es más, algunas delegaciones informaron de algunas dificultades que habían experimentado al establecer el costo de la información LRIT que estaban suministrando, así como al concluir acuerdos con otros centros de datos para el suministro y la solicitud de información LRIT.

6.90 La delegación del Brasil propuso que las tarifas que se impusieran por suministrar información LRIT a intervalos predefinidos no deberían ser superiores al doble del costo de las comunicaciones buque-tierra, tal como había recomendado anteriormente el Comité.

6.91 La delegación de Chile informó de que los costos anunciados en el sistema LRIT por algunos centros de datos para el suministro de información LRIT transmitida a intervalos predefinidos cuadruplicaban o quintuplicaban en algunos casos el costo de las comunicaciones buque-tierra y propuso que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS consideraran la posibilidad de reducir el costo de la información LRIT a fin de permitir que otros activaran sus órdenes de compra y solicitaran información LRIT.

6.92 La delegación de la India propuso que el Comité considerara la posibilidad de establecer un límite en el costo de la información LRIT transmitida a intervalos predefinidos, que, teniendo en cuenta la información facilitada por la IMSO sobre los resultados de la tercera sesión de la reunión oficiosa de operadores de centros de datos sobre cuestiones financieras, no debería normalmente superar los 0,25 dólares EE.UU.

6.93 El Comité acordó, al tomar nota de las observaciones formuladas por algunas delegaciones, que el sistema LRIT no estaba listo para someterse a un examen a fondo e invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presentaran propuestas sobre el particular con objeto de que el Comité las examinara en un futuro periodo de sesiones.

Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre cuestiones relacionadas con la LRIT

6.94 El Comité tomó nota de que algunos equipos de a bordo de instalación previa no estaban funcionando según lo previsto en el sistema LRIT y que pasaría algún tiempo antes de que se pudieran identificar y resolver por completo todas las dificultades operacionales que planteaba el equipo de a bordo.

6.95 El Comité instó a las Administraciones a que tomaran las medidas necesarias para resolver oportuna y eficazmente los diversos fallos de funcionamiento del equipo, lo que puede incluir, si es necesario, reemplazar el equipo o instalar equipo especializado en la transmisión de información LRIT si los esfuerzos por rectificar los distintos fallos de funcionamiento no los resolvieran en un periodo de tiempo razonable.

6.96 El Comité invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que impartieran las instrucciones pertinentes a sus funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo presente que, a excepción de lo dispuesto en las reglas I/7 b) ii), I/8 y I/9 del Convenio SOLAS, no debería considerarse que los fallos de funcionamiento del equipo de a bordo hacen que el buque no sea apto para navegar o son motivo para demorar al buque en puerto hasta que se repare el equipo y se realice satisfactoriamente una nueva prueba de conformidad, siempre que se hayan tomado las medidas oportunas, del modo que la Administración y el Estado rector del puerto interesado juzguen satisfactorio, y que el problema se resuelva lo antes posible.

6.97 El Comité remitió la cuestión al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento para que éste examine si es necesario elaborar orientaciones sobre cuestiones relacionadas con la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, en particular para que entiendan las dificultades técnicas que plantea el equipo de a bordo, y, en caso afirmativo, que prepare orientaciones adecuadas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre esta cuestión, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las Normas de funcionamiento revisadas, la circular MSC.1/Circ.1298 y la información que figura en el presente informe y en el informe de la 8ª reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT.

Cuestiones relacionadas con las regiones administrativas especiales y los territorios no metropolitanos

6.98 El Comité solicitó a todos los centros de datos que adoptaran las medidas necesarias (por lo que respecta a la relación existente entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las regiones administrativas especiales y los territorios no metropolitanos previstos en los esquemas XML), teniendo en cuenta la información facilitada en el documento MSC 87/WP.5 (párrafos 8.1 a 8.3), para empezar a examinar y elaborar las enmiendas necesarias a la configuración de los centros de datos con anticipación y sin esperar a que el Grupo especial de trabajo sobre la LRIT elabore y acepte las enmiendas a las Especificaciones técnicas del sistema LRIT.

6.99 A este respecto, el Comité convino en que debería enmendarse y someterse plenamente a prueba la configuración de todos los centros de datos, según fuera necesario, antes del MSC 88.

6.100 El Comité manifestó su agradecimiento a China por poner su centro de datos a disposición de otros centros de datos para someter a prueba la implantación correcta de la relación entre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y los territorios no metropolitanos y las regiones administrativas especiales en el entorno de pruebas del sistema LRIT.

Enmiendas a las Especificaciones técnicas del Intercambio internacional de datos LRIT

6.101 El Comité aprobó oficialmente las propuestas de enmiendas a las Especificaciones técnicas del Intercambio internacional de datos LRIT, que figuran en el anexo 6 del documento MSC 87/6/1, y pidió a la Secretaría que las incluyera en la circular MSC.1/Circ.1259/Rev.3 (véase asimismo el párrafo 6.34).

Establecimiento y explotación de un servicio de distribución en la sede de la OMI para el suministro de información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (el servicio de distribución)

6.102 Al examinar el proyecto de resolución MSC sobre el establecimiento y explotación de un servicio de distribución en la sede de la OMI para el suministro de información a las fuerzas de seguridad que operan en aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental (la zona) a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, preparado por el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la LRIT, el Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por la delegación de la República Islámica del Irán sobre los procedimientos para examinar y conceder la solicitud de acceso al servicio de distribución a las fuerzas de seguridad que operan en la zona a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

6.103 La delegación de las Islas Marshall, al aclarar la cuestión, subrayó que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS determinarían el derecho a recibir información LRIT, ya que la implantación técnica del sistema sería optativa.

6.104 El Comité tomó nota de que el servicio de distribución propuesto tenía por objeto facilitar el acceso de las fuerzas de seguridad a información LRIT.

6.105 El Comité aprobó la resolución MSC.298(87): "Establecimiento de un servicio de distribución para el suministro de información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques", que figura en el anexo 15.

6.106 El Comité pidió a la Secretaría que tomara las medidas necesarias para:

- .1 someter a prueba el servicio de distribución lo antes posible;
- .2 informar a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS como correspondiera, utilizando la información de contacto disponible en el DDP, una vez que el servicio se encontrara disponible en el entorno de producción del sistema LRIT; y
- .3 informar al Grupo especial de trabajo sobre la LRIT, en su próxima reunión, de los avances logrados respecto del establecimiento y las pruebas del servicio.

Otras cuestiones técnicas

6.107 El Comité tomó nota de que, en futuras auditorías, se pedirían pruebas de auditoría a los servicios de búsqueda y salvamento, cuando los servicios SAR hagan un mayor uso del sistema LRIT.

6.108 El Comité recordó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que los Estados Unidos, en tanto que operador del IDE con carácter provisional, habían elaborado y puesto a disposición de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS una herramienta de validación de los polígonos en la interfaz del IDE en la Red que podría utilizarse para la validación técnica de los polígonos geográficos.

6.109 El Comité tomó nota de que el Coordinador LRIT había identificado retrasos en la transmisión de muchos informes de los buques a los ASP reconocidos que excedieron de los 15 minutos máximos permitidos en las Especificaciones técnicas del sistema LRIT, e invitó al coordinador LRIT a que investigara el asunto más a fondo.

6.110 El Comité manifestó su agradecimiento a la IMSO por realizar las auditorías de la LRIT y por presentar recomendaciones y conclusiones derivadas de la experiencia que había obtenido con las auditorías del funcionamiento de algunos centros de datos, con objeto de mejorar la eficacia y la protección del sistema LRIT.

DECLARACIONES

6.111 La delegación de Argentina, al final del examen del proyecto de informe del Comité (MSC 87/WP.10), hizo una declaración en relación con la información facilitada en el documento MSC 87/INF.21 (Secretaría), en particular sobre la información comunicada a la Organización por el Reino Unido con respecto a la inclusión de las Islas Malvinas (Falkland Islands)¹ como parte del Centro de datos LRIT de la Unión Europea. El texto de la declaración de Argentina se reproduce en el anexo 43.

6.112 La delegación del Reino Unido hizo una declaración en respuesta a la declaración de la delegación de Argentina con observaciones sobre la misma. El texto de la declaración del Reino Unido se reproduce en el anexo 44.

7 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

INFORME DEL 52º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.1 El Comité aprobó en general el informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 52/21, DE 52/21/Add.1 y MSC 87/7) y adoptó las medidas que se indican a continuación, tras recordar que el MSC 86 ya había adoptado medidas respecto de las cuestiones urgentes derivadas del DE 52.

¹ Existe una controversia entre los Gobiernos de Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativa a la soberanía sobre las Islas Malvinas (Falkland Islands).

Interpretación unificada de la regla II-1/27.5 del Convenio SOLAS

7.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1345: "Interpretación unificada de la regla II-1/27.5 del Convenio SOLAS", en relación con los dispositivos de cierre automático de las máquinas

Interpretación del Código NGV 2000

7.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1346: "Interpretación unificada del Código NGV 2000", en relación con la aplicación de las enmiendas al Código NGV 2000 adoptadas mediante la resolución MSC.222(82) a las naves de gran velocidad nuevas y existentes.

7.4 En este contexto, el Comité tomó nota de que la Secretaría, a raíz de una petición del DE 52, había tomado medidas oportunas para enmendar el preámbulo de la edición de 2008 del Código NGV 2000 en consonancia con la interpretación mencionada en el párrafo 7.3, con lo que se había incluido en la edición de 2008 del Código NGV 2000 un suplemento que contenía el preámbulo enmendado, así como información pertinente sobre el sitio de la OMI en la Red.

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 53º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.5 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (MSC 87/7/1), derivadas del 53º periodo de sesiones del Subcomité (DE 53/26), y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes.

Enmiendas a las Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco propuestas por el NAV 55

7.6 El Comité tomó nota de que el Subcomité no había aceptado el proyecto de enmiendas a las Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco (MSC.1/Circ.1331) propuestas por el NAV 55 (MSC 87/9, párrafo 2.19) y decidió examinar la cuestión más a fondo en el marco del punto 9 del orden del día (véanse asimismo los párrafos 9.30 a 9.37).

Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

Directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas

7.7 Al examinar el proyecto de circular MSC sobre las directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas, el Comité tomó nota de que examinaría, en el marco del punto 3 del orden del día, la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS (MSC 87/3, anexo 2), que hace referencia, en una nota a pie de página, al proyecto de directrices que se está examinando (véase asimismo el párrafo 3.29).

7.8 El Comité tuvo ante sí para su examen los siguientes documentos de observaciones:

- .1 MSC 87/7/3 (Noruega), en el que se propone que se añada un nuevo párrafo 5 a fin de promover la concienciación respecto de la posibilidad de

que el examen del proyecto no sea suficiente; se añada un nuevo apartado 6.3 para tratar el "reposicionamiento incorrecto de ganchos de leva con superficies planas en contacto"; y que se modifique el párrafo 10 con respecto a la prueba de estabilidad de los ganchos;

- .2 MSC 87/7/4 (Bahamas), en el que se hace referencia al examen del proyecto como herramienta primaria en la evaluación de los mecanismos de suelta con carga existentes y se formulan recomendaciones sobre los principios que pueden adoptarse para facilitar la aplicación uniforme de las Directrices, incluidas las especificaciones de los resultados y el formato del examen del proyecto y de las definiciones acordadas, y la verificación de los mecanismos de suelta instalados con respecto a los planos examinados;
- .3 MSC 87/7/5 (ICS), en el que se propone que las Directrices se consideren una solución provisional y se sometan a un examen a fondo para identificar los criterios asociados con la causa subyacente de los fallos previos de los ganchos, además de los asociados con el desgaste de una pieza esencial que rebase los márgenes de tolerancia de proyecto; que sigan incluyendo recomendaciones sobre las pruebas de estabilidad de los ganchos que tengan en cuenta factores específicos, además del régimen de desgaste de dichos mecanismos; y que incorporen criterios de evaluación de los mecanismos de suelta que tengan plenamente en cuenta los fallos de proyecto de los que puedan tener conocimiento los fabricantes de dispositivos de salvamento y otras entidades u organizaciones que hayan participado en la evaluación técnica de los mecanismos de suelta que hayan fallado en servicio;
- .4 MSC 87/7/8 (ILAMA), en el que se proponen enmiendas al proyecto de directrices en relación con del proyecto y la prueba de estabilidad de los ganchos;
- .5 MSC 87/7/9 (ILAMA), en cuyo anexo se presenta, mediante diagramas de flujo, el procedimiento para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas; y
- .6 MSC 87/7/10 (ILAMA), que contiene observaciones sobre la ejecución práctica de la prueba de estabilidad de los ganchos que figura en las directrices.

7.9 En el debate que se mantuvo a continuación, muchas delegaciones, si bien señalaron su acuerdo en términos generales con las directrices propuestas, manifestaron inquietud respecto de ciertos aspectos técnicos de las mismas, en particular los relacionados con el método de pruebas simplificado propuesto (es decir, la prueba de estabilidad de los ganchos) y los criterios de prueba, y manifestaron que, a su juicio, era necesario continuar examinando y elaborando el proyecto de directrices. En este contexto, también se señaló que las disposiciones del proyecto de directrices no deberían ser más estrictas que las prescripciones del Código IDS.

7.10 A la vez, muchas delegaciones que tomaron la palabra hicieron hincapié en que las directrices eran necesarias urgentemente y que, en consecuencia, era necesario encontrar rápidamente una solución a las inquietudes manifestadas, a fin de poder aprobar el proyecto de directrices, preferentemente durante el MSC 88.

7.11 El observador de la IACS señaló que, en este contexto, también deberían tenerse en cuenta otras modificaciones de la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 7.7), en particular en lo que concierne al establecimiento de una fecha límite para la ultimación de la evaluación de los ganchos. Además, el observador pidió aclaración sobre la organización que debería realizar la evaluación de los ganchos.

7.12 El Comité reconoció que este punto, por ser de naturaleza técnica muy compleja, ya llevaba debatiéndose varios años en el Subcomité DE y que era necesario ultimarlos de manera definitiva, es decir, no serían aceptables soluciones provisionales. El Comité señaló, en particular, que la posible sustitución de una gran cantidad de ganchos afectaría a la totalidad de la flota mundial y que todas las partes afectadas, por ejemplo, Estados de abanderamiento, fabricantes, propietarios de buques, inspectores, etc., debían trabajar juntos en la cuestión.

7.13 Posteriormente, el Comité acordó que se celebrara una reunión interperiodos del Grupo de trabajo del MSC sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas del 20 al 22 de octubre de 2010, inmediatamente antes del 54º periodo de sesiones del Subcomité DE, y, tras examinar el documento MSC 87/WP.11, que contiene las instrucciones para el Grupo de trabajo, convino en el siguiente mandato:

- .1 ultimar el proyecto de circular MSC que contiene las directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas a los que se hace referencia en la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS (DE 53/26, anexo 1), teniendo en cuenta:
 - .1.1 los documentos MSC 87/7/3, MSC 87/7/4, MSC 87/7/5, MSC 87/7/8, MSC 87/7/9 y MSC 87/7/10 y las observaciones y propuestas formuladas en las correspondientes deliberaciones del Pleno en el MSC 87 (MSC 87/26, sección 7);
 - .1.2 todo documento que se presente a la reunión del Grupo de trabajo; y
 - .1.3 información de fondo sobre los debates en relación con los ganchos de suelta de los botes salvavidas mantenidos en anteriores periodos de sesiones del Subcomité DE;
- .2 examinar la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS (MSC 87/3, anexo 2) teniendo en cuenta los debates sobre el proyecto de directrices y preparar las modificaciones pertinentes que proceda; y
- .3 presentar un informe al MSC 88,

y decidió que la fecha límite para la recepción de documentos para la reunión por la Secretaría fuera el 15 de septiembre de 2010.

7.14 A fin de facilitar la labor del Grupo (véase asimismo el párrafo 7.13.1.2), se pidió a la Secretaría que elaborara para la reunión interperiodos un documento completo que contuviera información de fondo sobre los debates mantenidos en relación con los ganchos de suelta de los botes salvavidas en anteriores periodos de sesiones del Subcomité DE.

7.15 Habida cuenta de las decisiones indicadas *supra*, el Comité acordó aplazar hasta el MSC 88 el examen, para su adopción, de la propuesta de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.29), a fin de examinar la propuesta de nuevo párrafo junto con las directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas que elabore el Grupo de trabajo interperiodos, y solicitó a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes.

Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento

7.16 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC sobre las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), en relación con los procedimientos de prueba para la evaluación de los ganchos de suelta, junto con el documento MSC 87/7/11 (ILAMA), en el que se proponen modificaciones del párrafo 6.9.4 del proyecto de enmiendas respecto de la preparación y la prueba de los mecanismos de suelta.

7.17 Tras debatir la propuesta de la ILAMA, el Comité reconoció que se trataba de una cuestión muy técnica para la cual no había una solución sencilla y acordó remitir la cuestión al DE 55 a fin de que éste la examine teniendo en cuenta la propuesta de la ILAMA.

Otras cuestiones relacionadas con los dispositivos de salvamento

Condiciones desfavorables de asiento y escora

7.18 El Comité, tras tomar nota de que el Subcomité había acordado dar por terminada la labor sobre la definición de la expresión "condiciones desfavorables de asiento y escora", relativa a las condiciones de asiento y escora a fines de la puesta a flote de los dispositivos de salvamento, ya que no pudo encontrarse una solución para el problema que gozara de aceptación general.

Productos de dispositivos de salvamento falsificados

7.19 Tras tomar nota de los debates del Subcomité en relación con los productos de dispositivos de salvamento falsificados, en particular de que era necesario sensibilizarse respecto del problema, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al DE 54 observaciones y propuestas sobre el particular, a fin de examinarlas a fondo. El observador de la ILAMA informó al Comité de su intención de presentar al DE 54 información adicional sobre el asunto.

Determinación de la carga de trabajo admisible prescrita para los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas en los buques de pasaje

7.20 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1347: "Determinación de la carga de trabajo admisible prescrita para los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas en los buques de pasaje".

Enmiendas al Código IDS

7.21 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Código IDS en relación con el color exterior de los botes salvavidas y tomó nota, al respecto, de una declaración del observador de CLIA, en la que se señalaba que los aspectos estéticos eran una consideración comercial importante para el sector de los buques cruceristas, y que muchos de esos buques utilizan un color amarillo vivo para sus botes salvavidas como parte de su esquema cromático

general. El observador recordó las disposiciones del párrafo 1.2.2.6 del Código IDS, por el que se estipula que el equipo de salvamento sea "de color naranja internacional o de color naranja rojizo intenso o de un color comparable muy visible (...)", y estimó que el amarillo era un color comparable muy visible, pero que ahora ya no estaría permitido. Estimaba también que la propuesta de enmiendas debía remitirse al Subcomité COMSAR, dado que, en su opinión, la cuestión de la visibilidad de los dispositivos de salvamento es una cuestión relacionada con la búsqueda y el salvamento. La CLIA opinaba que, con los SIA, LRIT y RLS prescritos y todas las otras prescripciones aplicables a los buques, así como los reflectores de radar prescritos para los botes salvavidas y los RESAR para las balsas salvavidas, la parte de búsqueda de la búsqueda y salvamento se había reducido al mínimo para la mayoría de los buques, y para los buques de pasaje en particular, dado que se conoce perfectamente la situación del buque y, en cualquier situación de emergencia, se pondrían a flote varios botes salvavidas y balsas salvavidas. En consecuencia, la delegación de la CLIA recomendaba que la cuestión se debatiera de nuevo en el seno del Subcomité COMSAR antes de adoptar una decisión definitiva dado que, a su parecer, los aspectos mencionados *supra* y otras ayudas de búsqueda y salvamento podrían de hecho ser más pertinentes que la prohibición de utilizar el amarillo vivo en los botes salvavidas.

7.22 Varias delegaciones apoyaron la opinión del observador de la CLIA y, en consecuencia, el Comité decidió remitir las propuestas de enmiendas al Código IDS al Subcomité COMSAR con objeto de que éste las examine a fondo y brinde asesoramiento antes de que el Comité las examine y apruebe para su posterior adopción.

Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate

7.23 El Comité tomó nota de que, debido a la falta de tiempo, el Subcomité no había podido ultimar las normas de funcionamiento para los sistemas de rescate ni la correspondiente nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS, y que continuaría examinando la cuestión durante el DE 54.

Revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos

Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos

7.24 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC sobre la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, y tomó nota de que ésta adquiriría carácter obligatorio al entrar en vigor la nueva regla II-1/3-11 conexas del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 3.21 a 3.25 y 3.48); asimismo examinó los siguientes documentos de observaciones:

- .1 MSC 87/7/2 (IPPIC), que trata de la nota a pie de página 5.2 del cuadro 1.2.2 de la Norma de rendimiento, en la que se mencionan los métodos de prácticas normalizadas de NACE para validar la equivalencia a la norma ISO 8502-9 con respecto a la medición de los niveles de sales solubles, texto que se dejó entre corchetes a fin de que el Comité adoptara una decisión definitiva, y en el que se propone que se continúe estudiando el factor *c* (proporcionalidad entre la conductividad y la contaminación por sales) que aparece en la norma ISO;
- .2 MSC 87/7/6 (NACE International), en el que se informa al Comité de que actualmente NACE está revisando su norma SP0508-2008, Punto N° 21134, titulada "*Methods of Validating Equivalence to ISO 8502-9 on Measurement of the Levels of Soluble Salts*", con el objeto de ampliar las pruebas de equivalencias a valores próximos a 50 mg/m² a fin de incluir

dos pruebas nuevas de 30 mg/m² y 85 mg/m² y que la aprobación oficial de la Norma revisada está prevista para septiembre de 2010;

- .3 MSC 87/7/7 (China), en el que se propone que se reemplace el "benceno" por "xileno" como líquido de prueba en el párrafo 6.3 de los Procedimientos de ensayo para la aceptación de los revestimientos de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, que figuran en un anexo de la Norma de rendimiento; y
- .4 MSC 87/INF.9 (IPPIC), en el que se presentan los resultados de la labor realizada por el IPPIC en apoyo de la elaboración de un protocolo de prueba para la elaboración de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos.

7.25 Tras el debate, el Comité, con respecto a:

- .1 la nota a pie de página 5.2 del cuadro 1.2.2 de la Norma de rendimiento, en la que se mencionan los métodos de prácticas normalizadas de NACE de validar la equivalencia a la norma ISO 8502-9 con respecto a la medición de los niveles de sales solubles, acordó, teniendo en cuenta la información presentada por NACE International en el documento MSC 87/7/6 respecto del estado actual de la revisión de la norma) suprimir la nota a pie de página por el momento e invitar a NACE International a que presente al MSC 88 información sobre la aprobación oficial de la norma revisada para su examen, tras lo cual se pediría a la Secretaría que introdujera en la Norma de funcionamiento una nota a pie de página que hiciera referencia a la norma revisada; y
- .2 la propuesta de China de reemplazar el "benceno" por "xileno" como líquido de prueba (MSC 87/7/7), no aceptó la propuesta, pero invitó a la delegación de China a que presentara los resultados de nuevas investigaciones sobre la idoneidad del xileno como líquido de prueba ante un futuro periodo de sesiones del Subcomité DE.

7.26 Posteriormente, el Comité adoptó la resolución MSC.288(87): "Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos", que figura en el anexo 2.

Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos

7.27 El Comité adoptó la resolución MSC.289 (87): "Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos", que figura en el anexo 3, y tomó nota de que ésta adquiriría carácter obligatorio al entrar en vigor la nueva regla II-1/3-11 conexas del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.48).

Directrices sobre la evaluación de las disposiciones técnicas para la realización de un reconocimiento a flote en lugar de una inspección de la obra viva en dique seco

7.28 El Comité examinó el proyecto de circular relativa a las directrices sobre la evaluación de las disposiciones técnicas para la realización de un reconocimiento a flote en lugar de una inspección de la obra viva en dique seco a fin de permitir un solo examen en dique seco en cualquier periodo de cinco años para los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado y, tras la aprobación de las modificaciones de los párrafos 3.2.3 y 5.1.7 del proyecto de directrices propuestas por la IACS, las aprobó a fin de que se distribuyeran mediante la circular MSC.1/Circ.1348.

Avances logrados en la elaboración de un código de navegación polar obligatorio

7.29 El Comité tomó nota de que el Subcomité había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para impulsar la labor de elaboración de un código de navegación polar obligatorio entre periodos de sesiones y, de acuerdo con lo solicitado por el Subcomité habida cuenta de la proximidad entre el DE 53 y el DE 54, acordó extender hasta el 6 de agosto de 2010 la fecha límite para la presentación del informe del Grupo de trabajo de correspondencia al DE 54.

Aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS

7.30 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que era necesario en general mantener un debate más a fondo sobre la aclaración del ámbito de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y a los códigos y recomendaciones de apoyo; de que, ya que deberían resolverse los mismos problemas con respecto a otras enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos conexos, es necesario encontrar una solución general al problema; y de que el Subcomité había invitado al Comité a que decidiera el subcomité que debería examinar la cuestión más a fondo de manera orgánica.

7.31 Posteriormente, el Comité convino en encargar al Subcomité FSI que examinara de manera orgánica la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos y directrices conexos.

Adopción de enmiendas al Código SPS 2008

7.32 El Comité aprobó la resolución MSC.299(87): "Adopción de enmiendas al Código SPS 2008", que figura en el anexo 16, elaborada por el Subcomité con objeto de aclarar las disposiciones de los párrafos 5.1 y 8.3 y el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad de los buques para fines especiales del Código SPS 2008, y decidió que las enmiendas deberían entrar en vigor en la fecha de su adopción, es decir, el 14 de mayo de 2010.

8 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 17º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (MSC 87/8 y FSI 17/20 y Corr.1) y, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes del MEPC 59 (MSC 87/2/2), adoptó las medidas que se indican a continuación.

Apoyo de las actividades de divulgación de la Organización

8.2 Tras examinar la recomendación del Subcomité, para su transmisión al Consejo, de que se habiliten mecanismos más oficiales y regulares para invitar a estudiantes a observar las reuniones de la OMI con objeto de apoyar las actividades de divulgación de la Organización encaminadas a fomentar la comprensión y el reconocimiento de las actividades de la OMI, lo que también puede contribuir a la campaña "¡Hazte a la mar!", el Comité recibió información de la Secretaría sobre los programas existentes de visitas de estudiantes y prácticas.

8.3 Tras tomar nota del número creciente de solicitudes de estudiantes en prácticas (10 estudiantes en prácticas en 2008 y 24 en 2009) y el número considerable de visitas en grupos (39 visitas en 2008 y 40 en 2009), el Comité acordó invitar al Consejo a que examinara la recomendación del Subcomité.

Estudio para la evaluación de los efectos de las normas internacionales

8.4 Por lo que respecta al estudio para la evaluación de los efectos de las normas internacionales haciendo uso de la información recopilada a través de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y el análisis de los datos relativos a siniestros, el Comité se mostró conforme también con la decisión del Subcomité de examinar en su próximo periodo de sesiones una propuesta más sólida de la Universidad Marítima Mundial para abordar la necesidad que se ha manifestado de tener mayor claridad en los objetivos del estudio y los datos que se van a utilizar.

Cuestiones relacionadas con los siniestros

8.5 El Comité pidió a la Secretaría que continuara almacenando electrónicamente las copias impresas sobre siniestros que se reciben con carácter continuo y que estableciese una plataforma en Internet para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros.

Terminología de las Naciones Unidas

8.6 El Comité pidió también a la Secretaría que facilitara a las secretarías de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto orientaciones sobre el uso aplicable de la terminología de las Naciones Unidas en general y de la Organización en particular, basándose en la lista de nombres de Estados, territorios y otras zonas que mantiene la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, y a los regímenes de supervisión por el Estado rector de puerto que se abstuvieran de utilizar terminología incorrecta en los documentos que presenten a la Organización.

Informe sobre los avances de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto

8.7 Teniendo en cuenta la recomendaciones del Cuarto cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información, el Comité pidió a la Secretaría que examinara el formato de los cuadros adjuntos a su Informe sobre los avances de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 17/INF.8).

Campañas intensivas de inspecciones realizadas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto

8.8 Si bien refrendó la decisión del Subcomité de poner a disposición de los órganos pertinentes de la OMI, para su examen pormenorizado, los resultados de las campañas intensivas de inspecciones realizadas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité pidió al Subcomité que analizara la información recopilada hasta la fecha para proponer una metodología que permita racionalizar la información a fin de facilitar su examen por los órganos pertinentes de la OMI.

Directrices o códigos sobre cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto

8.9 Tras examinar la recomendación del Subcomité de que se pida a otros órganos de la OMI que faciliten asesoramiento acerca de directrices o códigos que puedan abordar cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto y que sería necesario examinar y/o refundir en el marco de los procedimientos revisados de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité pidió al Subcomité que preparara, con ayuda de la Secretaría, una lista de posibles instrumentos que guarden relación con los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de que todos los subcomités la analicen antes de su examen en el MSC 89.

Modelo para resumir los resultados de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto a nivel mundial

8.10 El Comité pidió a la Secretaría que elaborara y coordinara entre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto la preparación de un modelo para resumir los resultados de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto a nivel mundial que utilizarán los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

Formato de los procedimientos sobre supervisión por el Estado rector del puerto

8.11 El Comité pidió a la Secretaría que analizara cuál sería el mejor mecanismo o el vehículo más apropiado para mantener los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto en un formato más flexible y dinámico, y le asesorara al respecto, según procediera.

Elaboración o enmienda de instrumentos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto

8.12 Tras acordar que la participación del Subcomité desde la fase inicial de cualquier futura elaboración o enmienda de instrumentos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto que hayan de examinar otros órganos de la OMI no era factible en la práctica, el Comité invitó a las delegaciones interesadas que participen en los periodos de sesiones del Subcomité a que hicieran un seguimiento de los avances de otros subcomités y participaran en los debates de otros subcomités.

Aclaración del término "granelero"

8.13 El Comité acordó que se distribuyera la resolución MSC.277(85): "Aclaración del término "granelero" y orientaciones para la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS a los buques que transporten ocasionalmente cargas secas a granel y que no se consideren graneleros de conformidad con la regla XII/1.1 y el capítulo II-1" a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, y que los funcionarios encargados de la

supervisión debían guiarse por el tipo de buque indicado en los certificados del buque para determinar si el buque en cuestión es un granelero.

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

8.14 Por lo que respecta a la elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar, el Comité se mostró conforme con la decisión del Subcomité de esperar los resultados del examen por el Subcomité STW de las prescripciones relativas al mantenimiento de un registro correcto de las horas de descanso con objeto de armonizarlas con las correspondientes disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT, así como aclarar el tiempo mínimo que constituye un periodo de descanso.

Disposiciones sobre seguridad, protección y protección del medio ambiente aplicables a las IFPAD y las UFA

8.15 El Comité, tras observar que el MEPC 59 había adoptado una decisión en el mismo sentido, aprobó la circular MSC-MEPC.2/Circ.9: "Orientaciones para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad, protección y protección del medio ambiente a las IFPAD y a las UFA".

Examen de los compendios de informes resumidos de auditoría

8.16 Por lo que respecta al examen de los compendios de informes resumidos de auditoría, el Comité pidió a la Secretaría que siguiera las Orientaciones elaboradas cuando preparara un estudio preliminar acerca de cómo se podría elaborar una metodología homogénea para el análisis de las conclusiones, mejores prácticas y eficacia de la implantación (véase el párrafo 24.45).

Número de grupos de trabajo por correspondencia

8.17 El Comité pidió también a la Secretaría que asesorara al FSI 18 sobre las posibles opciones para que el Subcomité continuara avanzando en su labor en los lapsos interperiodos, y al mismo tiempo mejorara la gestión del número de grupos de trabajo por correspondencia.

Cumplimiento de las prescripciones sobre notificación

8.18 Tras pedir nuevamente a la Secretaría que mantuviera actualizada la exhaustiva lista de prescripciones sobre notificación preparada en 1997 (FSI 5/8) en tanto se procede a determinar los temas que podrían abordarse mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), el Comité refrendó la decisión del Subcomité de examinar la cuestión del cumplimiento de las prescripciones sobre notificación a través de GISIS para su armonización con la recopilación y distribución actuales de la información que las Partes en los instrumentos de la OMI han de notificar a la Organización.

9 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

INFORME DEL 55º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ NAV

Generalidades

9.1 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 55º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 55/21 y NAV 55/21/Add.1 y MSC 87/9) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de nuevos dispositivos de separación del tráfico (DST)

9.2 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó los nuevos dispositivos de separación del tráfico propuestos, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, que se indican a continuación:

- .1 en "Adlergrund" y "Slupska Bank;
- .2 "Midsjöbankarna", "West Klintehamn" y "South HoburgsBank" alrededor de la isla de Gotland, incluido el cambio de nombre del dispositivo de separación del tráfico existente "A la altura de la isla de Gotland" a "North Hoburgsbank"; y
- .3 "En la zona de la costa sudoeste de Crimea",

que figuran en el anexo 17, a fin de que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.61.

Modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes (DST)

9.3 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité también adoptó las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, que se indican a continuación:

- .1 "A la altura del cabo de Roca" y "A la altura del cabo de San Vicente"; y
- .2 "A la altura del faro de Kalbådagrund", "A la altura del faro de Porkkala" y "A la altura de la península Hankoniemi",

que figuran en el anexo 17, a fin de que se distribuyan mediante la circular COLREG.2/Circ.61

Medidas de organización del tráfico distintas de los DST

9.4 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó las siguientes nuevas medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas las modificaciones de las medidas existentes:

- .1 nueva derrota de dos direcciones "Salvorev" en las aguas al norte de la isla de Gotland;
- .2 nueva zona a evitar y dos nuevas zonas en las que no se permite fondear a proximidad del "puerto en aguas profundas Neptune" propuesto, en el

océano Atlántico noroccidental, a la altura de la costa de los Estados Unidos;

- .3 nueva derrota en aguas profundas, incluidas las medidas de organización del tráfico correspondientes, que consisten en un dispositivo de separación del tráfico, dos zonas a evitar y una zona de precaución, en las aguas que llevan al nuevo puerto de Jazan Economic City (puerto de JEC); y
- .4 modificaciones de la derrota en aguas profundas existente que conduce a Ijmuiden,

que figuran en el anexo 18, a fin de que se distribuyan mediante la circular SN.1/Circ.286.

Implantación de las medidas de organización del tráfico adoptadas

9.5 El Comité decidió que los nuevos dispositivos de separación del tráfico adoptados y las modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico existentes a los que se hace referencia en los párrafos 9.2 y 9.3, respectivamente (anexo 17), así como las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico a las que se hace referencia en los apartados 9.4.2 y 9.4.4 (anexo 18), deberían implantarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2010 a las 00 00 horas UTC. El Comité también tomó nota de que Suecia y Arabia Saudita habían pedido que la fecha de implantación de los nuevos dispositivos de separación del tráfico y de las medidas distintas de los DST que figuran en los apartados 9.2.2, 9.4.1 y 9.4.3, respectivamente, fuera el 1 de enero de 2011 a las 00 00 horas UTC.

Sistemas de notificación obligatoria para buques

Modificaciones de los actuales sistemas de notificación para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) y "En la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa" (WETREP)

9.6 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.300(87), la propuesta de modificaciones del actual sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) y, mediante la resolución MSC.301(87), la propuesta de modificaciones del actual sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa" (WETREP), que figuran en los anexos 19 y 20, respectivamente, a fin de que se distribuyan mediante la circular SN.1/Circ.287. El Comité también decidió que las modificaciones de los dos sistemas actuales de notificación obligatoria para buques deberían implantarse seis meses después de su adopción, es decir, el 1 de diciembre de 2010 a las 00 00 horas UTC.

Corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén

9.7 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de aprobar la circular SN.1/Circ.281: "Información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén" y de encargar a la Secretaría que la distribuyera lo antes posible. El Comité tomó nota de que la Secretaría había publicado la circular el 3 de agosto de 2009.

Proyecto de resolución de la Asamblea relativo a la información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén

9.8 El Comité tomó nota de la iniciativa del Subcomité de refrendar el proyecto de resolución de la Asamblea relativo a la información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén, y de pedir al Secretario General que lo remitiera al C/ES.25 para que éste lo aprobara y lo sometiera a la adopción de la A 26. El Comité tomó nota de que la A 26 adoptó la resolución A.1026(26): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia" el 2 de diciembre de 2009, que incorpora las partes esenciales del proyecto de resolución de la Asamblea elaborado en el NAV 55.

Directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración

9.9 El Comité examinó una propuesta del Reino Unido (MSC 87/9/4), en la que se indica que la labor presentada sobre el particular no abarcaba completamente la resolución MSC que se tenía previsto sustituir y se propone un texto alternativo para la página introductoria de la circular SN a fin de garantizar que las nuevas directrices se aplicaban únicamente a las operaciones específicas pertinentes. Además, el Reino Unido opinaba que las directrices deberían mejorar las normas de funcionamiento existentes de los SIP (resolución MSC.64(67), anexo 1) y debían aplicarse únicamente a las secciones que definía. La circular SN propuesta no debería sustituir, sino más bien mejorar, el anexo 1 de la resolución MSC.64(67): "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas integrados de puente (SIP)".

9.10 El Comité tomó nota de que el NAV 55 había acordado que esas directrices sustituyeran a las normas de funcionamiento existentes de los SIP (resolución MSC.64(67), anexo 1). Además, el NAV 55 había acordado que la nota a pie de página correspondiente a las reglas 15 y 19 del capítulo V del Convenio SOLAS se actualizara para que incluyera una referencia a las nuevas directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración, y dio las oportunas instrucciones a la Secretaría. El Comité tomó nota también de la reserva manifestada por el Reino Unido sobre los aspectos del anexo 1 de la resolución MSC.64(67) que no se trataban plenamente en la actual propuesta de directrices y que, en ese sentido, opinaba que la resolución debía sustituirse únicamente en la medida en que se aplicaran las directrices.

9.11 La delegación de Alemania, respaldada por las delegaciones de Noruega y los Países Bajos, manifestó que las directrices permitían el proyecto de un sistema integrado basado en un concepto modular flexible con módulos operacional/funcional y sensor/fuente.

9.12 Tras un intercambio de opiniones, el Comité refrendó la decisión del Subcomité y aprobó la circular SN.1/Circ.288: "Directrices para el equipo y los sistemas del puente, su disposición e integración".

Normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente

9.13 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.825(19), el Comité adoptó la resolución MSC.302(87): "Normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente", que figura en el anexo 21.

Cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS

9.14 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1349: "Cumplimiento por las naves de gran velocidad (NGV) de las disposiciones de las reglas V/18 a V/20 del Convenio SOLAS".

Orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo

9.15 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración del proyecto de circular MSC relativa a las orientaciones sobre los procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo. El Comité también tomó nota de que el COMSAR 14 había examinado la circular y había refrendado una enmienda menor que consiste en insertar las palabras "y los programas fijos de máquinas" a continuación de las palabras "los soportes lógicos" en la segunda línea del párrafo 1, hecho que el NAV 56 debería tener cuando ultime el proyecto de circular MSC.

Cuestiones relacionadas con la UIT

Detección por satélite del SIA

9.16 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de enviar una declaración de coordinación al Grupo 5B del UIT-R en relación con la detección mejorada por satélite del SIA.

Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar

9.17 El Comité adoptó la resolución MSC.303(87): "Garantizar la seguridad durante las manifestaciones, protestas o enfrentamientos en alta mar", que figura en el anexo 22.

Proyecto de enmiendas a la regla V/18 del Convenio SOLAS a fin de recoger la prueba anual del equipo del SIA

9.18 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla V/18 del Convenio SOLAS a fin de recoger la prueba anual del equipo del SIA, que figura en el anexo 23, para su adopción en el MSC 88. A tal fin, el Comité invitó al Secretario General a que distribuyera el citado proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica

9.19 El Comité tomó nota de los progresos realizados en la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica y de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara en la labor durante el lapso interperiodos.

Orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA

9.20 El Comité examinó una propuesta de Australia (MSC 87/9/3), en la que se sugiere que se añada un nuevo párrafo 5 en la página introductoria del proyecto de circular SN relativa a las orientaciones sobre el uso de mensajes específicos de la aplicación del SIA. Dado que la recomendación ITU-R M.1371 de la UIT proporciona la referencia para las características técnicas del SIA, es necesario publicar aclaraciones sobre los aspectos técnicos de la recomendación de la UIT. Por consiguiente, en opinión de Australia, sería adecuado que se invitara a la UIT a incorporar tales mensajes, según se juzgue oportuno,

en sus normas técnicas y a elaborar orientaciones de aclaración sobre la implantación técnica, de ser necesario.

9.21 El Comité observó que, en general, la propuesta de Australia de enmendar el proyecto de circular no había recibido apoyo y, por tanto, aprobó la circular SN.1/Circ.289: "Orientaciones sobre el uso de los mensajes específicos de la aplicación del SIA", que sustituirá a la circular SN/Circ.236 el 1 de enero de 2013. No obstante, se encargó a la Secretaría que preparara la declaración de coordinación pertinente para remitirla a la UIT.

Orientaciones para la presentación y visualización de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA

9.22 El Comité aprobó la circular SN.1/Circ.290: "Orientaciones para la presentación y visualización de la información de los mensajes específicos de la aplicación del SIA".

9.23 El Comité también refrendó la opinión del Subcomité de que el proyecto de modelo para el catálogo SIA de aplicación internacional (IA) podría constituir la base para un catálogo de aplicación internacional.

Propuesta de enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS en relación con los medios para el transbordo de prácticos

9.24 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS en relación con los medios para el transbordo de prácticos, que figura en el anexo 23, para su adopción en el MSC 88. A tal fin, el Comité invitó al Secretario General a que distribuyera el citado proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

9.25 En este contexto, el Comité también:

- .1 recomendó que cada Administración examinara todos los proyectos de escala de práctico que haya aprobado y determinara si cumplen las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS;
- .2 pidió a la IMPA que facilitara información detallada a los Subcomités DE y NAV sobre las escalas específicas por las que debían "trepar" sus miembros que no se ajusten a las normas del Convenio SOLAS. También se alentó a la IMPA a que pidiera a sus miembros que facilitaran la información indicada anteriormente a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en los puertos en los que presten servicios de practicaje;
- .3 pidió a las organizaciones de propietarios de buques (ONG de la OMI) que alentarán a sus miembros a que examinen las escalas de práctico en sus buques con objeto de determinar si cumplen las prescripciones del capítulo V del Convenio SOLAS; y
- .4 encargó al Subcomité FSI que adoptara las medidas adecuadas a fin de alentar a las organizaciones encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto a incluir oficialmente las escalas de práctico en el equipo de seguridad que los funcionarios encargados de dicha supervisión examinarían en el transcurso de una inspección por el Estado rector del puerto.

Medios para el transbordo de prácticos

9.26 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre medios para el transbordo de prácticos, que figura en el anexo 24, a fin de presentarlo a la A27 para su adopción.

9.27 En este contexto, el Comité también examinó una propuesta de Australia (MSC 87/9/1) en la que se sugieren dos opciones y se presentan dos proyectos distintos para una circular MSC.1, con objeto de mejorar la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos mediante la implantación temprana de las normas acordadas en el NAV 55, para su adopción por la A 27 y su implantación en virtud de la regla V/23 enmendada del Convenio SOLAS. Australia opinaba que esas disposiciones mejoradas deberían ponerse a disposición del sector lo antes posible para facilitar su implantación temprana y reducir así al mínimo el riesgo de lesión o de muerte durante los transbordos.

9.28 Las delegaciones del Brasil, Francia, las Islas Cook, las Bahamas, Italia y Turquía y el observador del Instituto Náutico respaldaron plenamente la propuesta de Australia, que figura en el anexo 1 del documento MSC 87/9/1, y señalaron que la información sobre la mejora de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos debía distribuirse lo antes posible.

9.29 El Comité se mostró conforme con la opinión de que la fecha más temprana posible para la distribución de información sobre los medios mejorados sería después del MSC 88, una vez que las enmiendas a la regla V/23 del Convenio SOLAS se hayan adoptado y se haya remitido el proyecto de resolución de la Asamblea, que sustituirá a la resolución A.889(21), a la A 27 a fin de que ésta lo examine para su adopción. Este modo de proceder no supondría adelantarse a las medidas de la Asamblea, ya que sencillamente consistiría en informar al sector de las decisiones y recomendaciones del Comité e invitarle a que adelante la implantación de las normas mejoradas. En consecuencia, el Comité acordó que aprobaría oficialmente y distribuiría la propuesta de circular MSC.1 sobre la mejora de la seguridad de los medios para el transbordo de prácticos en el MSC 88.

Examen de las Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco (circular MSC.1/Circ.1331)

9.30 El Comité examinó la propuesta de texto enmendado del párrafo 3.1 de las Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco (circular MSC.1/Circ.1331) presentada por el NAV 55.

9.31 El Comité recordó que en su 86º periodo de sesiones había aprobado la circular MSC.1/Circ.1331: "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco", con objeto de proporcionar orientaciones específicas sobre las escalas reales y las planchas de desembarco que se prescriben en la nueva regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS. En el MSC 86 la IACS había indicado que podría haber un posible conflicto entre las prescripciones del párrafo 3.1 de las Directrices y la regla V/23 del Convenio SOLAS, y la cuestión se había remitido al NAV 55.

9.32 El Comité tomó nota de que el DE 53 había examinado, en marzo de 2010, una propuesta del Reino Unido (DE 53/2/3) en la que se ponían de manifiesto las preocupaciones sobre el texto enmendado propuesto por el NAV 55 para el párrafo 3.1 de las Directrices, con el propósito de resolver el posible conflicto entre la regla V/23 y la nueva regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS.

9.33 El Comité tomó nota también de que el DE 53 había manifestado la opinión de que la enmienda propuesta por el NAV 55 iba en contra de lo que se pretendía lograr en el párrafo 3.1 de las Directrices, es decir, garantizar, en la mayor medida posible, que los medios de embarco estén situados lejos de las zonas de trabajo, cargamentos y cargas suspendidas a fin de proteger al personal que embarque o desembarque durante las operaciones portuarias.

9.34 El Comité reconoció que el DE 53 había compartido la preocupación del Reino Unido, había informado al MSC 87 de que no estaba de acuerdo con la decisión del NAV 55 y había invitado al Comité a que tuviera esto en cuenta al examinar la propuesta de enmienda. El DE 53 también había acordado recomendar al Comité que se pidiera al NAV 56 que volviera a examinar la propuesta de enmienda, teniendo en cuenta esa opinión.

9.35 La delegación de los Estados Unidos indicó que, en relación con el párrafo 3.1 de las Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco, estaba de acuerdo con el Subcomité DE en el sentido de que el Comité no debería aprobar el texto enmendado recomendado por el Subcomité NAV. La delegación opinaba que no había conflicto entre la regla V/23 del Convenio SOLAS y la circular MSC.1/Circ.1331 y, por consiguiente, no era necesario introducir ningún cambio. Se trata de una circular que incluye orientaciones de carácter no obligatorio y no puede tener precedencia sobre una regla del Convenio SOLAS. Por consiguiente, cuando se utilice una escala real como parte de los medios de embarco del práctico se ha de observar lo dispuesto en la regla V/23 del Convenio SOLAS.

Los Estados Unidos manifestaron la opinión de que la circular proporcionaba a las Administraciones, los propietarios y los armadores de buques las orientaciones, flexibilidad y opciones necesarias para garantizar que cuando las personas embarcan y desembarcan de un buque en el puerto están protegidas del riesgo que suponen las cargas suspendidas que pasan por encima. Entre esas opciones podrían incluirse la adopción de medidas operacionales de carga y embarco adecuadas o la ubicación apropiada de la escala real. Dado que se trata de orientaciones de carácter no obligatorio, no es necesario ni oportuno intentar indicar pormenorizadamente y de manera prescriptiva todas las opciones disponibles.

Por consiguiente, los Estados Unidos recomendaban mantener el párrafo 3.1 de las Directrices tal y como estaba redactado, ya que no era necesario introducir ningún cambio. Ese párrafo no entraba en conflicto con la regla V/23 del Convenio SOLAS y ofrecía las orientaciones necesarias para tomar disposiciones que ofrezcan seguridad a las personas que embarcan y desembarcan de un buque en el puerto.

9.36 La delegación del Reino Unido, junto con el observador de INTERTANKO, respaldó las opiniones de la delegación de los Estados Unidos.

9.37 Por consiguiente, el Comité decidió mantener el párrafo 3.1 de las Directrices tal y como estaba redactado.

Interpretaciones unificadas de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS en relación con la visibilidad desde el puente de navegación

9.38 El Comité examinó una propuesta de la IACS (MSC 87/9/2) para que se perfeccione el proyecto de interpretación unificada de la regla V/22 del Convenio SOLAS mediante la revisión de la última frase del párrafo 3.

9.39 La propuesta de la IACS de revisar la última frase del párrafo 3, incluida la supresión de la palabra "etc." de la tercera línea de la primera frase del párrafo 3, y de sustituir la expresión "calado máximo de altura" por "calado mínimo de navegación marítima" hacia el final de la primera frase, contó con apoyo general.

9.40 El observador de la IACS indicó que entendía que al suprimir la palabra "etc." el texto seguía dando la idea de que la lista de los tipos de buques era indicativa, ya que estaba precedida por la palabra "como". Además, la IACS entendía que la lista de los tipos de buques indicaba los buques que, durante las operaciones normales, navegan regularmente cerca de otros buques y estructuras en el mar o se sitúan al costado de éstos.

9.41 El Comité aceptó la propuesta de la IACS y las enmiendas menores antedichas y aprobó la circular MSC.1/Circ.1350, que contiene las interpretaciones unificadas de la regla V/22.1.6 del Convenio SOLAS en relación con la visibilidad desde el puente de navegación.

Códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con el Subcomité NAV

9.42 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que adoptara las medidas adecuadas por lo que respecta a los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes relacionados con el Subcomité NAV.

Cuestiones relacionadas con el Convenio y el Código de Formación

9.43 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que la regla V/19.2.2.2 del Convenio SOLAS debería mantenerse sin cambios, y también los requisitos de formación actuales del Convenio y el Código de Formación, y refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que informara al STW 41 en consecuencia.

9.44 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que era importante que los navegantes adquirieran y mantuvieran los conocimientos necesarios para reconocer los caracteres del código Morse, incluidas las señales de una letra del Código Internacional de Señales, pero que no era necesario demostrar suficiencia en la transmisión/recepción de señales en el código Morse, y refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que informara al STW 41 en consecuencia.

10 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 14º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

10.1 El Comité aprobó en general el informe del 14º periodo de sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (DSC 14/22 y MSC 87/10 y Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Armonización de las futuras versiones del Código IMDG

10.2 Tras tomar nota de que el Subcomité había observado pequeñas discrepancias entre los textos de la versión publicada del Código IMDG y su versión electrónica, así como discrepancias con el texto que figura en el documento DSC 13/INF.3 (y sus adiciones), y que, con objeto de evitar tales discrepancias y garantizar que en el futuro las versiones del

Código IMDG estén plenamente armonizadas, la Secretaría había propuesto constituir un mecanismo para formular observaciones en un sitio en la Red a tal efecto, en el cual los usuarios puedan notificar los casos de discrepancias que hayan observado, el Comité decidió pedir a la Secretaría que se asegurara de que las futuras versiones del Código IMDG, esto es, los textos que figuran en los documentos de la OMI, en la publicación y en las versiones CD-ROM y en Internet, estuvieran plenamente armonizadas.

Interpretación de las prescripciones de estiba y segregación del Código IMSBC aplicables a las BRIQUETAS DE LIGNITO y al CARBÓN en relación con las "zonas calientes"

10.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1351: "Interpretación de las prescripciones de estiba y segregación del Código IMSBC aplicables a las BRIQUETAS DE LIGNITO y al CARBÓN en relación con las "zonas calientes" ".

Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC)

10.4 Tras aceptar pequeñas modificaciones de redacción, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1352: "Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC)".

Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga

10.5 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1353: "Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga".

Enmiendas a los Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción seguras de unidades de carga y de vehículos en los buques

10.6 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1354: "Enmiendas a los Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción seguras de unidades de carga y de vehículos en los buques (resolución A.533(13))".

Enmiendas a las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado

10.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1355: "Enmiendas a las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado (resolución A.581(14))".

Enmiendas al Código BLU

10.8 El Comité adoptó la resolución MSC.304(87): "Enmiendas al Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU)", que figura en el anexo 25.

Enmiendas al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

10.9 Tras aceptar pequeñas modificaciones de redacción, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1356: "Enmiendas al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales".

Consideraciones adicionales para la seguridad de las operaciones de carga de graneleros

10.10 Tras tomar nota de la opinión pertinente de la IBTA (MSC 87/10/4), el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1357: "Consideraciones adicionales para la seguridad de las operaciones de carga de graneleros".

Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques

10.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1358: "Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques". A este respecto, el Comité tomó nota de que el Subcomité había acordado que las Recomendaciones revisadas deberían servir de complemento al Código IMDG, al Código IMSBC y al Código para el transporte de grano.

Referencias a las Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques y a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte

10.12 El Comité acordó que deberían enmendarse las referencias a las Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques y a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, que figuran en la nota a pie de página del capítulo VI del Convenio SOLAS, en el Código IMDG y en el Código IMSBC, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes.

Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado

10.13 El Comité aprobó la circular CSC.1/Circ.138: "Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado".

Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado

10.14 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado, que figura en el anexo 26, y pidió al Secretario General que distribuyera dicho proyecto de enmiendas, de conformidad con lo establecido en el artículo X del Convenio, con objeto de examinarlo en el MSC 88 para su adopción.

Enmiendas de 1993 al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972

10.15 Tras tomar nota de que, en cumplimiento de la decisión pertinente adoptada por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones, la Secretaría había presentado el documento MSC 87/21/1, en el que se proponen opciones para facilitar la entrada en vigor de las enmiendas de 1993 al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, para que se examinara al tratar el punto 21 del orden del día (Implantación de instrumentos y asuntos conexos) (véase del párrafo 21.7 al 21.10), el Comité instó a las Partes Contratantes del Convenio a que depositaran un documento de aceptación de las enmiendas de 1993 a dicho Convenio.

Enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS

10.16 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 27, con la fecha prevista de entrada en vigor del 1 de enero de 2014, a fin de armonizar la fecha de entrada en vigor de las antedichas enmiendas al Convenio SOLAS con la fecha de las enmiendas al Código IMDG, cuya adopción está prevista en 2012, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con objeto de examinarlo en el MSC 90 para su adopción, junto con las enmiendas al Código IMDG anteriormente mencionadas.

10.17 La delegación de la Federación de Rusia, al manifestar su conformidad con el sentido de la propuesta de nueva regla VII/4, indicó que la regla VII/4 existente del Convenio SOLAS y la propuesta de nueva regla compartían el mismo título, a saber, "Documentos". Sin embargo, mientras en las reglas existentes se utilizaba la expresión "documentos relativos al transporte", en la propuesta de nueva regla se hacía referencia a "información relativa al transporte", lo que, en opinión de la delegación, no encajaba con el sentido del contenido de la regla ni se correspondía con la expresión "documentos relativos al transporte", por lo que pidió aclaración a la Presidenta del Subcomité DSC sobre el particular.

10.18 En ese contexto, el Comité tomó nota de la explicación facilitada por la Presidenta del Subcomité DSC en respuesta a la petición de la delegación de la Federación de Rusia, de que la principal razón para sustituir el texto existente de la regla VII/4 del Convenio SOLAS era armonizar las disposiciones de dicho Convenio con las incorporadas en las enmiendas al Código IMDG que se adoptarán en el periodo de sesiones actual, por las que se introducía la palabra "información" en todo el capítulo 5.4 del Código con objeto de evitar la repetición innecesaria de texto y remitir al Código IMDG para consultar las disposiciones pormenorizadas. La Presidenta del Subcomité DSC indicó también que era posible que no se requiriera un documento relativo al transporte de mercancías peligrosas en el caso de algunas mercancías peligrosas, dado que la información pertinente podía facilitarse mediante cualquier documento (por ejemplo, un conocimiento de embarque o una carta de porte marítimo) y añadió que la misma disposición se había incorporado en la regla 4 enmendada del Anexo II del Convenio MARPOL. Asimismo, el Comité tomó nota de que la referencia a "documentos" en esa regla no excluía la utilización de técnicas de transmisión para el tratamiento electrónico de datos (TED) y el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa.

Banda de frecuencias común para la utilización de dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) en los contenedores de carga

10.19 Tras tomar nota de las inquietudes manifestadas por el observador del WSC con respecto a la designación de una única frecuencia para las aplicaciones RFID en contenedores, el Comité aceptó la medida del Subcomité de dar una señal positiva al Subcomité COMSAR, a la UIT y a otros organismos interesados en el sentido de que era necesario respaldar iniciativas para obtener una banda de frecuencias común para la utilización de RFID en los contenedores de carga, con objeto de incrementar la seguridad y la protección, y para que dichos dispositivos se puedan utilizar de manera eficaz y económica en el futuro, teniendo presente que la labor técnica a este respecto tenía que continuar.

Información sobre la reglamentación local

10.20 Tras tomar nota de que la Secretaría ya había establecido el correspondiente módulo de GISIS, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1359: "Información sobre la reglamentación local".

Futuras enmiendas al Código IMDG

10.21 El Comité acordó que las enmiendas al Código IMDG deberían presentarse en un texto refundido del Código cada cuatro años, que reemplazaría a la versión anterior del mismo e incorporaría las enmiendas pertinentes adoptadas o aprobadas hasta ese momento, según procediera.

Correcciones de redacción al Código IMDG y enmiendas al mismo

10.22 Al examinar la opinión del Subcomité de que el procedimiento de introducción de las correcciones de redacción y las enmiendas urgentes relacionadas con la seguridad en el Código IMDG, que en la actualidad consiste en publicar la fe de erratas y correcciones al Código, no estaba estrictamente en consonancia con los procedimientos habituales de la Organización, el Comité decidió que las futuras correcciones de redacción del Código IMDG y las enmiendas al mismo se introdujeran mediante una nota verbal distribuida antes de la entrada en vigor, con carácter obligatorio, de las enmiendas al Código.

Guía de la ICS-WSC titulada "Safe transport of containers by sea – Guidelines on best practices"

10.23 Al refrendar la recomendación pertinente del Subcomité, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que instaran a los propietarios y armadores de buques a que adoptaran las medidas necesarias para que la guía de la ICS-WSC, titulada "Safe transport of containers by sea – Guidelines on best practices" (Transporte sin riesgos de contenedores por mar – Directrices sobre las mejores prácticas del sector), publicada conjuntamente por la Cámara Naviera Internacional (ICS) y el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC), estuviera disponible a bordo de todos los buques que transporten contenedores.

Reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

10.24 El Comité aprobó la celebración de dos reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2011, la primera de ellas entre mayo y junio de 2011 y la segunda inmediatamente después del DSC 16.

ENMIENDAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE INTERVENCIÓN DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS (GUÍA FEM)

10.25 Tras examinar el documento MSC 87/10/1 (Secretaría), en el que figura el proyecto de enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEM), ultimado por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción atendiendo a las instrucciones del DSC 14, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1360: "Enmiendas a los Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEM)".

RECOMENDACIONES REVISADAS SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES APLICABLES A LA FUMIGACIÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

10.26 Tras examinar el documento MSC 87/10/2 (Secretaría), en el que figura el proyecto de Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, ultimado por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción atendiendo a las instrucciones del DSC 14, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1361: "Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte". A este respecto, el Comité tomó nota de que el Subcomité había acordado que

las Recomendaciones revisadas deberían actualizar el suplemento respectivo del Código IMDG y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes.

REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES OMI/OIT/CEPE-NACIONES UNIDAS SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

10.27 Al examinar el documento MSC 87/10/3 (Secretaría de la CEPE-Naciones Unidas), el Comité recordó que el MSC 76 había aprobado las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787), que se habían preparado en colaboración con el Grupo de trabajo sobre transporte combinado de la CEPE-Naciones Unidas (WP.24), y que dichas Directrices fueron refrendadas posteriormente por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE y por el Consejo de Administración de la OIT.

10.28 En su documento MSC 87/10/3, la Secretaría de la CEPE-Naciones Unidas, tras acoger con satisfacción la actualización y revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas, propone que la labor corra a cargo de un grupo mixto de expertos OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas, que aprovecharía la labor realizada por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité DSC y la desarrollaría, con el apoyo de las secretarías de la OMI, la OIT y la CEPE-Naciones Unidas, así como de consultores, según procediera. Se prevé que la composición del grupo mixto de expertos podría tener carácter tripartito (Gobierno, empleador y trabajadores), que el mandato y el plan de trabajo del grupo mixto de expertos podría establecerse manteniendo consultas entre las secretarías de las tres organizaciones colaboradoras, y que la actualización y la revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas se ultimaría para 2013.

10.29 Tras examinar la propuesta de la Secretaría de la CEPE-Naciones Unidas y tomar nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había preparado el proyecto de enmiendas a las Directrices para examinarlo en el DSC 15, el Comité remitió el documento MSC 87/10/3 al DSC 15 para que éste lo examinara e informara al MSC 88 sobre la manera de llevar a cabo la labor relativa a la revisión de las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas.

PAQUETE INFORMÁTICO (APRENDIZAJE ELECTRÓNICO)

10.30 Al responder al observador de la ICHCA International, la Secretaría informó al Comité de que el paquete informático (aprendizaje electrónico) para la preparación, manipulación y transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 ya estaba listo para su descarga (gratuita) por las partes interesadas pulsando en el siguiente enlace: <http://www.class7elearning.com>.

11 FORMACIÓN Y GUARDIA

Informe del 41º periodo de sesiones del Subcomité

11.1 El Comité aprobó en general el informe del 41º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (STW 41/16 y MSC 87/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Requisitos de formación adicionales para la entrada en espacios cerrados

11.2 En relación con la necesidad de contar con requisitos de formación adicionales para la entrada en espacios cerrados, la delegación de los Estados Unidos, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó la opinión de que, puesto que los textos propuestos para los capítulos V y VI del Convenio y el Código de Formación ya contienen los requisitos de conocimientos básicos para la entrada en espacios cerrados, no era necesario introducir nuevos requisitos de formación.

11.3 En este contexto, el observador de la ITF, si bien estaba de acuerdo con las opiniones de los Estados Unidos, manifestó que, en su opinión, esa cuestión debía tratarse junto con los requisitos de formación del Código IGS. Es más, estimaba que no se trataba de una cuestión de formación, sino de propagar una cultura de seguridad de acuerdo con los objetivos del Código IGS, y que no deberían añadirse nuevos módulos de formación para la gente de mar.

11.4 La delegación de las Islas Cook manifestó que, en su opinión, si bien los conocimientos básicos de seguridad estaban incluidos en las propuestas de enmiendas al Convenio y el Código de Formación, debía impartirse formación y complementarla con ejercicios a bordo y no al revés, o los ejercicios no tendrían el efecto deseado. Por otra parte, el Subcomité FP también había examinado las cuestiones relacionadas con la entrada en espacios cerrados y su labor al respecto está relacionada con la del Subcomité STW. En consecuencia, es necesario que el Subcomité STW examine la cuestión a fin de no recaiga sobre los hombros del capitán la responsabilidad de asegurarse de que los marinos están debidamente formados antes de realizar ejercicios.

11.5 La delegación de Suecia reconoció la opinión manifestada por las Islas Cook e hizo hincapié en la necesidad de que todos los marinos estén debidamente formados en ese ámbito. Por lo tanto, el Subcomité STW debía examinar la cuestión lo antes posible.

11.6 Tras un debate a fondo, el Comité acordó que, puesto que el texto propuesto para los capítulos V y VI ya contiene los requisitos de conocimientos básicos para la entrada en espacios cerrados, en la actualidad no era necesario introducir formación adicional. No obstante, los Gobiernos Miembros eran libres de presentar propuestas directamente a la Conferencia con objeto de enmendar el texto de las enmiendas al Convenio y el Código de Formación o a una resolución pertinente de la Conferencia, si así lo desean.

Examen general del Convenio y el Código de Formación

11.7 El Comité refrendó los proyectos de enmiendas a:

- .1 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), 1978;
- .2 la parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar;
y
- .3 la parte B del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar,

presentados a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación por autorización del MSC 86 para su adopción, cuyos textos figuran en los anexos 1 a 3 del documento STW 41/16/Add.1.

11.8 El Comité también refrendó los 13 proyectos de resoluciones de la Conferencia presentados a la Conferencia de las Partes en el Convenio de Formación para su adopción, cuyo texto figura en el anexo 4 del documento STW 41/16/Add.1.

ELABORACIÓN DE INFORMES SEGÚN LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7 DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN

Informe del Secretario General para el Comité

11.9 El Director de la División de Seguridad Marítima presentó el informe del Secretario General (MSC 87/WP.2) e informó al Comité de que, al elaborar el informe prescrito en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, el Secretario General había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la regla y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.796/Rev.1, el informe consta de los siguientes elementos:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos;
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo; y
- .4 una indicación de los aspectos que no son aplicables al Gobierno interesado.

11.10 A continuación, se invitó al Comité a que examinara el informe que figura en el anexo del documento MSC 87/WP.2 a fin de confirmar si la información suministrada por los Gobiernos interesados demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

11.11 Al igual que con los informes del Secretario General presentados en anteriores periodos de sesiones, el Comité decidió examinar el informe a fin de:

- .1 determinar, a partir del informe del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar los elementos que requieran aclaración;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadros comparativo a fin de verificar que se ajusta al informe del Secretario General; y
- .4 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información suministrada por los Gobiernos interesados.

11.12 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información suministrada respecto de las Partes en el Convenio de Formación incluidas en el informe del Secretario General, y encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.1163/Rev.4 como correspondiera y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.5.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DE LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

11.13 El Director de la División de Seguridad Marítima presentó el informe del Secretario General (MSC 87/WP.2/Add.1) e informó al Comité de que, al elaborar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, el Secretario General había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con lo estipulado en el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC.1/Circ.797. Según lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.997, los informes constan de los siguientes elementos:

- .1 el informe del Secretario General para el Comité;
- .2 una descripción de los procedimientos seguidos; y
- .3 un resumen de las conclusiones alcanzadas en forma de cuadro comparativo.

11.14 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes que figuran en los anexos del documento MSC 87/WP.2/Add.1 a fin de confirmar si la información suministrada por las Partes en el Convenio de Formación de conformidad con lo dispuesto en la regla I/8 del Convenio de Formación confirmaba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

11.15 Al igual que con los informes del Secretario General presentados en anteriores periodos de sesiones del Comité, el Comité decidió examinar individualmente los informes de cada una de las Partes a fin de:

- .1 determinar, a partir del informe del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar los elementos que requieran aclaración;
- .3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo; y
- .4 confirmar que en todos los informes se indica que se han seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información suministrada por las Partes interesadas.

11.16 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información presentada respecto de 27 Partes en el Convenio de Formación y un Miembro Asociado de la OMI, y encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.1164/Rev.6 como correspondiera y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.7.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

11.17 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 87/11/1 y Add.1) y encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.797/Rev.18 como correspondiera y que distribuyera la circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.19.

¡HAZTE A LA MAR! – CAMPAÑA PARA CAPTAR NUEVOS MARINOS

11.18 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 87/11/2) en relación con la campaña para captar nuevos marinos y conservar a los marinos en servicio en el sector del transporte marítimo.

11.19 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por Bangladesh y otros (MSC 87/11/5), la República Islámica del Irán (MSC 87/11/3), Filipinas (MSC 87/11/4) y Hong Kong (China) (MSC 87/INF.19) en relación con las iniciativas que esos países habían puesto en marcha para captar nuevos marinos y conservar a los marinos en servicio en el sector del transporte marítimo y para promover la campaña "¡Hazte a la mar!".

11.20 El observador de la ISF señaló que, puesto que era evidente que habría una escasez mundial de marinos experimentados y debidamente formados, la Mesa redonda de asociaciones internacionales del sector marítimo había acordado un plan de acción para captar, formar y conservar a los marinos que tripularán los buques del futuro. En consecuencia, habían acordado una estrategia sobre la forma en que las asociaciones internacionales podían contribuir en apoyo de esos objetivos. En consonancia con dicha estrategia, se habían adoptado las siguientes medidas:

- .1 realizar un estudio de los métodos y campañas de contratación de los distintos países a fin de compartir las mejores prácticas con objeto de fomentar más campañas de ese tipo;
- .2 expandir su provisión de material internacional general, como DVD, sitios en la Red, plantillas de presentación y materiales de promoción de las profesiones marinas;
- .3 alentar a los propietarios de buques a que garanticen un número suficiente de plazas de formación para agregados en sus buques a fin de que todos ellos puedan concluir su periodo de embarco prescrito, y examinar cuidadosamente la manera de facilitar una trayectoria profesional para los oficiales que sea suficientemente flexible y les permita pasar cierto tiempo en tierra durante su carrera para evitar que dejen el sector marítimo;
- .4 constituir un grupo de trabajo para continuar mejorando la calidad de vida a bordo; y
- .5 continuar ejerciendo presión respecto de cuestiones como la criminalización injustificada y la piratería, fenómenos que, indudablemente, han afectado tanto a la contratación como a la retención de la gente de mar.

11.21 La delegación de Singapur agradeció al Japón que hubiera organizado el Foro Marítimo Asiático e informó al Comité de las medidas que su país había adoptado a este respecto, entre las cuales se incluían iniciativas tripartitas conjuntas en las que participan el Gobierno, los empleadores y los sindicatos para ofrecer becas a los jóvenes que inician una carrera profesional en el mar, y utilizar la prensa y los medios de comunicación para fomentar la profesión de marino.

11.22 La delegación de Indonesia agradeció al Japón que hubiera organizado el Foro Marítimo Asiático e informó al Comité de que su flota nacional también se estaba viendo afectada por la escasez de oficiales. En ese contexto, su país había adoptado medidas para

ofrecer un programa de formación intensivo que lleva a la obtención de certificados de competencia.

11.23 La delegación de Kenya agradeció al Comité que hubiera confirmado que su país estaba dando "plena y total efectividad" a las disposiciones del Convenio y el Código de Formación y facilitó información sobre las distintas medidas que se habían adoptado en su país para fomentar la profesión de marino. En ese contexto, la delegación instó a las compañías navieras a que proporcionaran plazas de formación para que los marinos de Kenya pudieran satisfacer los requisitos de servicio en el mar estipulados en el Convenio de Formación.

11.24 El observador de la OIT, tras manifestar su apoyo a las iniciativas de los Estados Miembros para fomentar la profesión de marino, les instó a que mejoraran las condiciones laborales a bordo ratificando el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

11.25 Habida cuenta de lo anterior, el Comité instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que facilitaran información sobre las actividades que hayan realizado o tengan previsto realizar en apoyo de los objetivos de la campaña, a fin de utilizar los elementos de las mejores prácticas, los ejemplos positivos y la experiencia útil obtenida en una parte del mundo para beneficio de las actividades realizadas en otras.

12 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS

Informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité

12.1 El Comité aprobó en general el informe del 52º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF) (SLF 52/19, SLF 52/19/Add.1 y MSC 87/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Enmiendas a la parte B del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008)

12.2 El Comité, tras observar que la entrada en vigor del Código IS 2008 estaba prevista para el 1 de julio de 2010, aprobó el proyecto de resolución MSC sobre enmiendas al Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), con objeto de actualizar la referencia al Código MODU 2009 en la parte B del Código IS 2008, proyecto que figura en el anexo 28, para su adopción en el MSC 88, de conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, según se especifica en la regla II-1/2.27.2 del Convenio SOLAS (resolución MSC.269(85)) y en el apartado .2 de la regla 3 16) del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (resolución MSC.270(85)), y pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

Seguridad de los buques pesqueros pequeños

Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta

12.3 El Comité aprobó las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta, que figuran en el anexo 29, y pidió a la Secretaría que las transmitiera a la FAO y a la OIT para que, si procedía, éstas también las aprobaran.

12.4 El representante de la FAO, organismo que ha participado activamente en la elaboración de las Recomendaciones de seguridad, informó al Comité de que el Comité de Pesca de la FAO (COFI) aguarda con interés recibir el texto de las Recomendaciones de seguridad en su próximo periodo de sesiones, que se celebrará en enero de 2011 (concretamente del 31 de enero al 4 de febrero de 2011), y señaló que dichas Recomendaciones servirían de orientación muy útil a los Gobiernos que tienen previsto elaborar o actualizar las leyes y reglas nacionales sobre el proyecto, la construcción, el equipo y la formación y protección de la tripulación de los buques pesqueros pequeños. Asimismo, dio las gracias a los grupos de trabajo y de trabajo por correspondencia del Subcomité SLF que habían elaborado las Recomendaciones de seguridad y, en particular a su Presidente, Sr. Nigel Campbell (Sudáfrica), por su excelente labor. El representante de la OIT se sumó a la FAO y dio las gracias al Subcomité por la labor realizada, tras lo cual señaló que el Consejo de Administración de la OIT examinaría el texto de las Recomendaciones de seguridad cuando lo recibiera.

12.5 Por lo que respecta a la petición del Subcomité de que las Recomendaciones de seguridad estén disponibles en el sitio de la OMI en la Red accesible al público, el Comité aceptó la petición y encargó a la Secretaría que tomara las medidas pertinentes.

12.6 El Comité acordó invitar al Comité de Cooperación Técnica a que considere la posibilidad de incluir proyectos para la implantación de las Recomendaciones de seguridad en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) y, al ejecutar una actividad conexas de cooperación técnica, se asegure de disponer de fondos para la traducción de las Recomendaciones de seguridad al idioma de los países destinatarios, si éste no es uno de los seis idiomas oficiales de la OMI. El Comité pidió también al Comité de Cooperación Técnica que considerara, al ejecutar dichas actividades de cooperación técnica, la posibilidad de distribuir las Recomendaciones de seguridad mediante un CD-ROM sin costo alguno para los usuarios.

Directrices para la implantación

12.7 El Comité tomó nota de los avances en la elaboración del proyecto de directrices para ayudar a las autoridades competentes (Directrices para la implantación) en la implantación de la parte B del Código de seguridad para buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad, y de que el proyecto de directrices para la implantación se había remitido al Subcomité FSI para que éste formulara sus observaciones y propuestas al respecto.

Elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo de 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques

12.8 El Comité tomó nota del examen realizado por el Subcomité acerca de la elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo de 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques y, en particular, de que el SLF 52 se había mostrado en general de acuerdo con la opción de elaborar enmiendas a las interpretaciones de las disposiciones del Convenio (circular TM.5/Circ.5), en vez de enmendar el Convenio, y de que el Subcomité había abordado la cuestión del alojamiento para alumnos.

Orientaciones sobre el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques nuevos y existentes

12.9 El Comité tomó nota de que el Subcomité había finalizado el proyecto de orientaciones para que las Administraciones determinen el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje en virtud de la

regla II-1/22.4 del Convenio SOLAS y de la antigua regla II-1/15.9.3 de dicho Convenio, y lo remitió al DE 54 para su incorporación en las orientaciones conexas que está elaborando el Subcomité DE, a fin de que se publiquen en una sola circular MSC.

Directrices para la verificación de la estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros

12.10 El Comité tomó nota de los avances en la elaboración de las directrices de proyecto y operacionales para la verificación de la estabilidad con avería de los buques tanque y los graneleros y, teniendo en cuenta las preocupaciones expresadas con respecto a la campaña intensiva de inspecciones prevista en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, instó a los Gobiernos Miembros a que tuvieran presente la labor que se lleva a cabo actualmente para elaborar directrices de proyecto y operacionales.

Elaboración de un acuerdo/resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993

12.11 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado la posibilidad de elaborar un acuerdo/resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, junto con las correspondiente enmiendas al mismo, para facilitar su entrada en vigor, y que había aprobado la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques pesqueros (prevista provisionalmente del 20 al 24 de Septiembre de 2010 en la sede de la OMI) para finalizar dicho acuerdo/resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo y elaborar las correspondientes enmiendas al mismo.

Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

Interpretación unificada del capítulo II-1 del Convenio SOLAS

12.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1362: "Interpretación unificada del capítulo II-1 del Convenio SOLAS", sobre el volumen sumergido de un espacio inundado que puede ocupar el agua en relación con la regla II-1/2.14 del Convenio SOLAS.

Interpretaciones unificadas del Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988

12.13 El Comité aprobó la circular LL.3/Circ.194: "Interpretaciones unificadas del Convenio de Líneas de Carga 1966 y del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, modificado por la resolución MSC.143(77)", sobre la permeabilidad de los espacios de almacenamiento en los cálculos de estabilidad con avería y la disposición de los canales de drenaje instalados a la altura de los colectores de carga en virtud de las correspondientes reglas.

13 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

Informe del 14º periodo de sesiones del Subcomité BLG

13.1 El Comité aprobó en general el informe del 14º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (BLG 14/17 y MSC 87/13) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH

13.2 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 61 adopte la misma decisión al respecto, el programa de trabajo futuro de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará en octubre de 2010.

13.3 Tras tomar nota de la propuesta del Subcomité, en el contexto de los programas de reuniones del Subcomité y del Grupo EHS del GESAMP, el Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 61 adopte la misma decisión al respecto, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2011.

Examen del capítulo 19 del Código CIQ

13.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité se había mostrado conforme con el examen del capítulo 19 del Código CIQ que se incorporará en la próxima revisión de dicho Código y de que había refrendado las propuestas del Grupo de trabajo ESPH relativas a la realización de un examen sistemático de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ.

Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas

13.5 El Comité examinó la justificación para ampliar el alcance del punto titulado "Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas" y aprobó dicha ampliación, así como la modificación del título de dicho punto, de modo que diga "Código de seguridad para los buques que consumen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes al gas natural licuado".

13.6 A este respecto, el Comité tomó nota de que la delegación de Suecia había señalado en su intervención que, si bien el BLG 14 había aceptado la propuesta de Suecia de ampliar el alcance y el marco de la labor relativa a la elaboración del código para los buques con motores de gas, el Subcomité no había abordado de manera extensa su otra propuesta, relativa a los aspectos de seguridad de la toma de combustible en el caso de combustibles con bajo punto de inflamación teniendo en cuenta el movimiento de pasajeros y carga, cuestión que la delegación de Suecia consideraba de máxima importancia. Si bien el Subcomité BLG reconocía que la parte de la operación de reaprovisionamiento relacionada con el buque propiamente dicho estaba dentro del ámbito de la labor de la OMI, no estaba de acuerdo en que la totalidad de dicha operación de reaprovisionamiento lo estuviera. En opinión de la delegación, la cuestión de la toma de gases y otros líquidos inflamables como combustible es motivo de gran preocupación, por lo que sus aspectos deben seguir examinándose prestando una especial atención a la seguridad de la tripulación y los pasajeros, así como de otros circunstancias. La delegación de Suecia estima que la cuestión de la toma de combustible reviste una importancia particular, especialmente por lo que respecta a las situaciones relacionadas con la seguridad cuando el buque se reaprovisiona de gases y otros líquidos inflamables. A juicio de esa delegación, la OMI no se limita a reglamentar únicamente cuestiones relacionadas con el buque propiamente dicho, dado que la Organización ha establecido una serie de reglas que abarcan cuestiones que van más allá de dicha limitación, por ejemplo las reglas aplicables a las instalaciones portuarias de recepción, las instalaciones de reciclaje de buques y los planes de protección de las instalaciones portuarias, de modo que la delegación estimaba que el MSC debía adoptar una decisión sobre la cuestión.

Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel

13.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1363: "Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel".

13.8 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que, tras concluir la revisión del Código CIG, deberían revisarse las Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel, con objeto de elaborar unas directrices definitivas, teniendo en cuenta las prescripciones del Código CIG revisado.

Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

13.9 El Comité tomó nota de que el Subcomité, de momento, no había propuesto enmiendas a las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques y que, no obstante, reconociendo la importancia que reviste la cuestión, acogería con agrado una labor futura relativa a los aspectos en los que el Subcomité posee conocimientos especializados, en caso de que el Comité determine que es necesario.

13.10 En el contexto de la cuestión, y tras tomar nota de que el FP 54 había reconocido que el Subcomité BLG posee los conocimientos especializados en las cuestiones relacionadas con los buques tanque y que el Subcomité DSC está realizando la labor adecuada al respecto, el Comité, tras los debates pertinentes, acordó examinar la conveniencia de mantener el punto en el orden del día bienal del Subcomité BLG y su inclusión en el orden del día provisional del BLG 15, según proceda, al tratar el punto 24 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 24.7).

Enmiendas al Código SSCI relativas a la aplicación de sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta a los petroleros y quimiqueros

13.11 El Comité tomó nota de los resultados del examen efectuado por el Subcomité de las enmiendas al Código SSCI relativas a la aplicación de sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta a los petroleros y quimiqueros, en particular la petición del Subcomité de que el Comité examine y apruebe la justificación para incluir un resultado no previsto titulado "Sistemas fijos a base de espuma instalados en las cubiertas de buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ" en el orden del día bienal del Subcomité, y decidió ocuparse de la cuestión al tratar el punto 24 del orden del día (Programa de trabajo) (véase asimismo el párrafo 24.6).

14 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 14º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

14.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (MSC 87/14) derivadas del 14º periodo de sesiones del Subcomité (COMSAR 14/17), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

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***Examen del Manual del servicio internacional SafetyNET***

14.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1364: "Manual del servicio internacional SafetyNET revisado".

Directrices sobre los procedimientos operacionales para la transmisión de información sobre seguridad marítima relativa a actos de piratería y operaciones y medidas para luchar contra la piratería

14.3 El Comité adoptó la resolución MSC.305(87): "Directrices sobre los procedimientos operacionales para la transmisión de información sobre seguridad marítima relativa a actos de piratería y operaciones y medidas para luchar contra la piratería", que figura en el anexo 30, con objeto de superar las dificultades a la hora de transmitir a los buques mercantes información sobre seguridad de la navegación procedente de las fuerzas navales.

Normas de funcionamiento revisadas del equipo de llamada intensificada a grupos (LIG)

14.4 El Comité adoptó la resolución MSC.306(87): "Normas de funcionamiento revisadas del equipo de llamada intensificada a grupos (LIG)", que figura en el anexo 31, aplicable al equipo de LIG instalado el 1 de julio de 2012 o posteriormente. El Comité tomó nota de que el equipo de LIG instalado antes del 1 de julio de 2012 todavía debe ajustarse a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.664(16).

Coordinadores de zonas NAVAREA

14.5 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que distribuyera la circular COMSAR.1/Circ.51: "Lista de coordinadores de zonas NAVAREA".

Cuestiones relativas a la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT***Proyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-12 que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos***

14.6 El Comité refrendó la postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-12 que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos.

14.7 La delegación del Consejo Mundial del Transporte Marítimo preguntó si la OMI tenía la intención de respaldar una asignación en la banda de frecuencias de 415 kHz a 526,5 kHz para los precintos electrónicos destinados a ser utilizados en contenedores de carga, dado que esa banda de frecuencias no sería la adecuada para cumplir las prescripciones. El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría de que el interés en la banda de frecuencias de 415 kHz a 526,5 kHz se debía, en particular, a la intención de respaldar la implantación de sistemas futuros que proporcionen comunicaciones de seguridad y protección, que, junto con otros sistemas, proporcionarían una ampliación del actual servicio NAVTEX. No se trataba de respaldar la asignación para precintos electrónicos destinados a ser utilizados en contenedores de carga.

14.8 El Comité también refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que presentara el proyecto de postura de la OMI a la UIT directamente después del COMSAR 14, tras recordar que el MSC 86 había autorizado a la Secretaría a que así lo hiciera, para que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R pudiera incluir el texto pertinente en el proyecto de informe de la Reunión Preparatoria de la Conferencia (RPC), que el Grupo de trabajo 5B ultimaría en mayo de 2010.

14.9 El Comité tomó nota de que el informe de la RPC incluía los resultados de los estudios técnicos llevados a cabo en la UIT en relación con las cuestiones que se examinarían en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12) y de que dicho informe constituía la ponencia más importante a la Reunión Preparatoria para la CRM-12 de la UIT, que está previsto que se celebre del 14 al 25 de febrero de 2011.

14.10 Por lo que respecta al proyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-12, el Comité también tomó nota de que:

- .1 se encargaría al Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, en su reunión del 14 al 16 de septiembre del año en curso, que examinara las actualizaciones necesarias del documento teniendo en cuenta la evolución de los acontecimientos en la OMI y la UIT, y que elaborara un asesoramiento suplementario sobre el proyecto de postura de la OMI;
- .2 después de la reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos se invitaría al MSC 88 a que aprobara el asesoramiento suplementario sobre el proyecto de postura de la OMI;
- .3 después de su aprobación por el MSC 88, el proyecto de postura de la OMI, actualizado mediante el asesoramiento suplementario, se presentaría a la RPC de la UIT;
- .4 el COMSAR 15, que está previsto que se celebre después de la RPC de la UIT, actualizaría finalmente el proyecto de postura de la OMI teniendo en cuenta la evolución de los acontecimientos en la OMI y la UIT y, en particular, los resultados de la RPC de la UIT;
- .5 se invitaría al MSC 89 a que aprobara la postura definitiva de la OMI; y
- .6 tras su aprobación por el MSC 89, la postura de la OMI se presentaría a la CMR-12, que está previsto que se celebre del 23 de enero al 17 de febrero de 2012.

Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas

14.11 El Comité aprobó la continuación del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, junto con su mandato, cuya reunión se celebraría del 14 al 16 de septiembre de 2010 en la sede de la OMI.

14.12 El Comité autorizó a la Secretaría a que presentara al MSC 88, para su aprobación, el asesoramiento suplementario sobre el proyecto de postura de la OMI elaborado por el Grupo mixto OMI/UIT de expertos en su reunión de septiembre de 2010.

Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento

Dispositivos de localización, seguimiento y notificación de emergencias disponibles en el mercado

14.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1365: "Dispositivos de localización, seguimiento y notificación de emergencias disponibles en el mercado", en la que se abordan las nuevas tecnologías en dispositivos de alerta disponibles en el mercado que no se incluyen en el sistema SAR internacional establecido. El Comité también tomó nota de que dichos dispositivos no cumplen las normas de funcionamiento y los criterios operacionales internacionalmente aceptados para la transmisión de alertas de socorro a escala mundial y, por consiguiente, pueden resultar ineficaces en situaciones de emergencia. Los Gobiernos Miembros de la OMI podrán facilitar a los proveedores, usuarios y usuarios potenciales de dispositivos de notificación de emergencias la información, que podrá incluirse en las campañas de relaciones públicas que realicen los Estados sobre el particular.

Asistencia médica en el mar: regatas de yates

14.14 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1366: "Asistencia médica en el mar: regatas de yates", que contiene recomendaciones para la organización de asistencia médica en las regatas de altura a fin de garantizar que el servicio de asistencia marítima telemática (TMAS) pueda facilitar la mejor asistencia telemática posible en colaboración con el MRCC encargado de la operación SAR.

17ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

14.15 El Comité refrendó la celebración de la 17ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, prevista en Bremen (Alemania) del 27 de septiembre al 1 de octubre de 2010, así como el mandato del Grupo y el orden del día provisional.

Revisión del Manual IAMSAR

14.16 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, en su 16ª reunión, celebrada en Gales (Reino Unido) del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009, había elaborado proyectos de enmienda al Manual IAMSAR que habían sido posteriormente refrendados por el COMSAR 14.

14.17 De conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21), y tras comunicársele que la OACI estaba de acuerdo con la inclusión de las propuestas de enmienda en el Manual IAMSAR, el Comité las aprobó para que se distribuyan mediante la circular MSC.1/Circ.1367, y decidió que las enmiendas empezaran a aplicarse el 1 de junio de 2011.

Medidas para proteger la seguridad de las personas rescatadas en el mar

14.18 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones relativas a la cuestión de las medidas para proteger la seguridad de las personas rescatadas en el mar y, en particular, que el Secretario General había ofrecido sus buenos oficios para poder avanzar en la cuestión con un grupo de partes interesadas, con las que mantendría consultas oficiosas, teniendo en

cuenta que la principal preocupación de la OMI era la integridad de la búsqueda y salvamento y, en consecuencia, el régimen de seguridad de la vida humana en el mar.

14.19 El Comité tomó nota además de que la Secretaría de la OMI mantendría consultas urgentes con las partes interesadas a fin de:

- .1 confirmar la disponibilidad de todas las partes interesadas para participar en la elaboración de acuerdos regionales;
- .2 establecer el mandato de un grupo en el que participen todas las partes interesadas, los organismos pertinentes y las instituciones regionales para redactar acuerdos regionales; y
- .3 convocar una reunión de dicho grupo a la mayor brevedad posible.

14.20 El Comité tomó nota también de que, mientras tanto, la Secretaría había elaborado el mandato del grupo, con la colaboración de las oportunas partes interesadas, entre las que se incluían España, Italia y Malta, y estaba lista para seguir adelante con el proceso lo antes posible.

14.21 La delegación de Italia declaró que, dado que se había llegado a un acuerdo sobre el mandato, era el momento de llevar adelante la cuestión. El Secretario General, a su vez, aseguró al Comité que se tomarían las medidas adecuadas con la mayor celeridad.

15 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

INFORME DEL 53º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

15.1 El Comité, tras recordar que el MSC 86 había aprobado, en general, el informe correspondiente al 53º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 53/23 y Add.1 y MSC 86/10) y había adoptado las medidas sobre las cuestiones que el FP 53 le había remitido en su 86º periodo de sesiones, adoptó las medidas sobre las cuestiones pendientes (MSC 87/15) que se indican a continuación.

Enmiendas a la regla II-2/7.4.1 del Convenio SOLAS

15.2 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/7.4.1 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 32, en relación con los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios, y pidió al Secretario General que distribuyera las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen, para su adopción, en el MSC 88.

Enmiendas al capítulo 9 del Código SSCI

15.3 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo 9 del Código SSCI, que figura en el anexo 33, en relación con los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios, y pidió al Secretario General que distribuyera las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examinen, para su adopción, en el MSC 88.

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 54º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ**Generalidades**

15.4 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido (MSC 87/15/1) derivadas del 54º periodo de sesiones del Subcomité (FP 54/25/Add.1), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación

15.5 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Subcomité en relación con las medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación y, en particular:

- .1 tomó nota de que las reglas y directrices de la OMI sobre el gas inerte suelen ser complejas y encontrarse en varios lugares dentro de distintos instrumentos, examinó la necesidad de actualizar, revisar y refundir las referencias al gas inerte en los instrumentos pertinentes de la OMI, y encargó al FP 55 que elaborara una justificación adecuada para los resultados previstos a fin de que el Comité la examine; y
- .2 examinó la cuestión del elemento específico de la carga en la formación para los refrendos de los quimiqueros, incluidos los aspectos específicos de los productos químicos potencialmente peligrosos y las cargas con bajo punto de inflamación, como cuestión urgente en el contexto de la labor sobre la revisión del Convenio y el Código de Formación, y tras tomar nota de que el STW 41 ya había examinado una petición similar procedente del FP 53 y había decidido que los requisitos de formación pertinentes se habían abordado en ese momento, decidió que no eran necesarias más medidas al respecto. No obstante lo anterior, el Comité tomó nota de que para adoptar alguna medida sería necesario disponer de una propuesta de enmiendas clara y concreta para su examen, y que los Gobiernos Miembros podían, si así lo deseaban, presentar propuestas directamente a la Conferencia de Formación para enmendar el texto de los proyectos de enmiendas al Convenio y al Código de Formación que ya se habían presentado a la Conferencia.

15.6 En este contexto, el Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por el observador de la IPTA, que contó con el respaldo de otras delegaciones, respecto del elemento específico de la carga en la formación para los refrendos de quimiqueros, en particular la disposición que permite que el elemento del tiempo de embarco se reduzca a un mes. Se señaló que el elemento del tiempo de embarco sería normalmente de tres meses pero que existía la posibilidad de que se redujera a un mes, a condición de que se llevara a cabo con carácter eventual en un buque escuela aprobado e incluyera tres operaciones de carga y tres de descarga durante ese tiempo. En su opinión, esto podría, en teoría, tener como resultado una situación en la que una persona sin experiencia previa en quimiqueros pueda recibir formación básica y avanzada en quimiqueros en tierra, seguida de un periodo de un mes a bordo de, por ejemplo, un buque costero que lleve a bordo sustancias químicas que no plantean problemas y, a continuación, se considere que esa persona está cualificada para encargarse de operaciones de carga en un buque que lleve una asignación completa de cargas regidas por el Código CIQ. También se señaló que mientras que los armadores de quimiqueros aceptan que tienen la obligación de proporcionar formación a bordo, se espera que cualquier futuro tripulante que cuente con una cualificación en operaciones

avanzadas de quimiqueros tenga un nivel adecuado de experiencia en las operaciones a menudo complejas de carga de los quimiqueros y, en su opinión, las disposiciones no ofrecen la confianza necesaria en la capacidad de las personas que cuentan con dichas cualificaciones.

Aclaraciones provisionales de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control, el puente de navegación y el centro de seguridad

15.7 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1368: "Aclaraciones provisionales de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control, el puente de navegación y el centro de seguridad", con objeto de proporcionar orientaciones adicionales para la implantación uniforme de la regla II-2/23 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.216(82), que ha de entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación

15.8 Al examinar el proyecto de notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación, que figuran en el anexo 10 del documento FP 54/25/Add.1, el Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación del Reino Unido de que en el FP 54 había manifestado su objeción con respecto a la evaluación de los sistemas esenciales dentro del nuevo concepto de "sistemas críticos", que no se encuentra en ninguna regla y que permite que uno o todos los sistemas esenciales *no* permanezcan operativos si pueden ponerse en servicio en un plazo de una hora contando desde el momento en que ocurre el siniestro, mediante una intervención manual. No obstante lo anterior, la delegación del Reino Unido, que adoptó el enfoque pragmático de que algunos sistemas son más esenciales que otros, propuso que los sistemas de propulsión y de gobierno se excluyan de la relajación que proporciona el método de "*sistemas críticos*" de evaluación de modo que dichos sistemas "*permanezcan operativos*", según se exige en la regla II-2/21.4 del Convenio SOLAS. Esa declaración contó con el apoyo de las delegaciones de Alemania, España, Noruega, Países Bajos y Sudáfrica.

15.9 Al formular observaciones sobre la declaración anterior, la delegación de Italia, respaldada por las delegaciones de las Bahamas, Finlandia, Irán (República Islámica del) y la IACS, indicó que los expertos del Subcomité FP habían mantenido extensas deliberaciones durante más de dos años sobre éste y otros temas en el marco de la elaboración de las notas explicativas, teniendo presente que las nuevas reglas del Convenio SOLAS entrarían en vigor el 1 de julio de 2010.

15.10 El Comité, tras tener en cuenta la necesidad urgente de aprobar el proyecto de notas explicativas en el presente periodo de sesiones y consciente de que eran necesarias orientaciones adicionales para garantizar la implantación uniforme por las Administraciones, aceptó la propuesta del Reino Unido de excluir los sistemas de propulsión y de gobierno de la relajación que proporciona el método de "*sistemas críticos*" de evaluación, teniendo en cuenta que las notas explicativas son orientaciones provisionales y que se revisarán en el futuro a partir de la experiencia obtenida con la implantación de las nuevas reglas del Convenio SOLAS.

15.11 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1369: "Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación", con

modificaciones (MSC 87/WP.12), con objeto de proporcionar orientaciones provisionales para la implantación uniforme de las reglas II-1/8-1, II-2/21 y II-2/22 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.216(82), que han de entrar en vigor el 1 de julio de 2010.

Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos

15.12 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1370: "Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos" (con pequeñas modificaciones de redacción propuestas en el anexo 8 del documento MSC 87/WP12), a la que se hace referencia en el nuevo capítulo 16 del Código SSCI, que se adoptó en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véase el párrafo 3.50).

Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010)

15.13 El Comité aprobó el proyecto de Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010), que figura en el anexo 34, para su adopción en el MSC 88, al tiempo que se adoptan las pertinentes enmiendas al Convenio SOLAS por las que se confiere carácter obligatorio al Código, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes.

OTROS ASUNTOS

15.14 Por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de las Bahamas, en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el DSC 14 sobre la cuestión, de que no es necesario remitir el documento FP 54/17/1 al BLG 15 ya que se está examinando en el seno del citado Grupo de trabajo por correspondencia y se volverá a examinar en el DSC 15. La delegación indicó que, de ese modo, los expertos del Subcomité DSC habían revisado a fondo el citado documento. La delegación también aseguró al Comité que los expertos que participan en el Grupo de trabajo por correspondencia proceden de todos los sectores de la industria de los buques tanque. Además, a medida que el Grupo ha analizado el documento, se han rechazado ciertas partes, se han reforzado otras y algunas otras más se han considerado aplicables a todos los tipos de buques y no sólo a los buques tanque. Así pues, el DSC 15 realizará un examen exhaustivo del documento hasta el punto de que el documento FP 54/17/1 ya no existirá en su forma actual. También se manifestó que otro efecto negativo de remitir el citado documento al BLG 15 en su forma actual supondría directamente retrasar la ultimación de la revisión de la resolución A.864(20). Por consiguiente, la delegación de las Bahamas propuso que, dado que la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques está en los órdenes del día del STW 42 y el FP 55, convendría incluir la cuestión también en el orden del día del BLG 15, fijando en 2011 el plazo de ultimación previsto. Sin embargo, en vez de remitir el documento FP 54/17/1 al BLG 15 se propuso que se remitieran los resultados del DSC 15 al STW 42, al BLG 15 y al FP 55 para que éstos efectuaran un examen especializado.

15.15 En su respuesta a las opiniones de la delegación de las Bahamas, recogidas en el párrafo 15.14 *supra*, la delegación de las Islas Cook manifestó que la declaración del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia era inexacta y podía inducir a error y que el Grupo no acataba las instrucciones que se le habían dado, a saber, que el FP 54

había acordado que, al llevar a cabo la revisión de la Recomendación (resolución A.864(20)), el Grupo de trabajo por correspondencia del DSC debería tener en cuenta aspectos del documento FP 54/17/1 que quizá fueran de índole general, si bien el Subcomité FP había reconocido que el Subcomité BLG posee los conocimientos especializados en las cuestiones relacionadas con los buques tanque y que el proyecto de orientaciones recogido en el documento FP 54/17/1 debería remitirse al BLG 15 para que éste efectuara un examen especializado, a fin de que las orientaciones específicas para la entrada en los tanques después de la inertización por medio de nitrógeno fueran aplicables a todos los buques con objeto de adjuntarlas posteriormente a la Recomendación revisada (resolución A.864(20)). Se señaló además que el planteamiento adoptado por las Bahamas, en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, era incoherente, ya que el Subcomité DSC había elaborado recomendaciones específicas que servirían para complementar el Código IMDG, por ejemplo, sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, y que las tripulaciones de los quimiqueros merecían la conveniencia de disposiciones similares en el caso de que la Organización hiciera obligatorio el uso del nitrógeno. Por lo tanto, era importante que se acatará la decisión del FP 54 de remitir el documento FP 54/17/1 en su totalidad directamente al BLG 15 para su examen especializado.

15.16 Habida cuenta de lo anterior, el Comité tomó nota también de la opinión de la Presidenta del Subcomité DSC, quien indicó que el Subcomité DSC (coordinador del punto) había constituido un grupo de trabajo por correspondencia que presentaría su informe al DSC 15 (13 a 17 de septiembre). La Presidenta del Subcomité DSC recomendó tratar la cuestión con cautela y prudencia y, en aras de la calidad de la labor realizada, recomendó que los resultados del DSC 15 se remitieran al STW 42, al BLG 15 y al FP 55 a fin de que sus expertas opiniones pudieran examinarse en el MSC 89 con objeto de ultimar la cuestión en ese periodo de sesiones.

15.17 El Comité, tras tomar nota de que esta cuestión no era uno de los temas urgentes que debían examinarse en el actual periodo de sesiones, aceptó la recomendación anterior para que la labor sobre la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques pudiera ultimarse en el MSC 89 (véase asimismo el párrafo 24.7).

16 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Generalidades

16.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 87/2 sobre los resultados del TC 59 y el documento MSC 87/16 sobre los avances en cuanto a las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad, la protección y la facilitación del tráfico marítimo llevadas a cabo de marzo a diciembre de 2009, y las previstas para 2010.

PICT para 2010-2011

16.2 El Comité tomó nota de que, en su 59º periodo de sesiones, el Comité de Cooperación Técnica (TC) había examinado el PICT propuesto para 2010-2011 (TC 59/4), que abarcaba el programa regional y el programa mundial teniendo en cuenta las prioridades temáticas revisadas y los objetivos a medio plazo que habían sido aprobados por los Comités. El Comité recordó que el MSC 85 había aprobado las prioridades temáticas (MSC 85/14/Add.1) para su inclusión en el PICT del bienio 2010-2011. También se habían

incluido en el PICT las medidas de alto nivel que guardan relación con el PICT, las vinculaciones entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), así como una descripción del papel de la OMI en la promoción del desarrollo socioeconómico sostenible mediante la creación de capacidad institucional y el desarrollo de recursos humanos. El TC acogió con agrado los esfuerzos de la Secretaría por elaborar un programa completo y realista y aprobó el PICT correspondiente al bienio 2010-2011.

Informe sobre el estado de las actividades de cooperación técnica

16.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 87/16) sobre las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad, la protección y la facilitación del tráfico marítimo implantadas entre marzo y diciembre de 2009, así como las previstas para 2010 en el marco del PICT correspondiente al bienio 2010-2011.

16.4 El Comité tomó nota de que durante el periodo objeto de examen, la Secretaría había continuado coordinando y gestionando el programa a través del PICT. Se habían llevado a cabo diversas actividades enfocadas a prestar asistencia a los Estados Miembros en la implantación de las disposiciones de los instrumentos pertinentes de la OMI (el Convenio SOLAS, el Convenio de Formación, el Convenio de búsqueda y salvamento, el Convenio de Facilitación, el Código IMDG, el Código de Investigación de Siniestros, etc.), así como para incrementar la creación de capacidad de los países por lo que respecta a la seguridad y la protección marítimas y la facilitación del tráfico marítimo en su conjunto. Se había hecho especial hincapié en el establecimiento de centros de salvamento marítimo en la región de África a fin de implantar la resolución de la Conferencia de Florencia de 2000 sobre búsqueda y salvamento y el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima, además de la protección marítima, incluida la implantación del Código de Djibouti, la seguridad de los buques no regidos por los convenios y de los buques pesqueros, la implantación por el Estado de abanderamiento, la supervisión por el Estado rector del puerto y la investigación de siniestros marítimos.

16.5 Numerosas delegaciones manifestaron su agradecimiento al Secretario General, los miembros de la Secretaría y, en particular, los Directores de las Divisiones de Seguridad Marítima y Cooperación Técnica por sus iniciativas y apoyo a la prestación de asistencia técnica a los países en desarrollo, y se refirieron en especial al establecimiento de medios de búsqueda y salvamento (SAR) en la costa de África. La Secretaría informó al Comité de los avances logrados en lo que respecta a la conclusión de un acuerdo multilateral sobre los servicios SAR entre los seis Estados abarcados por el Centro coordinador de salvamento marítimo regional (RMRCC) de Marruecos para ultimar los avances conexos de conformidad con las disposiciones (Acuerdo sobre cooperación relativa a los servicios SAR entre Estados vecinos) del anexo 2 de la Resolución 1 de la Conferencia de Florencia de 2000.

16.6 Varias delegaciones pidieron a la Organización que examinara la sostenibilidad financiera a largo plazo del programa de cooperación técnica, en beneficio tanto de los Estados Miembros como de instituciones como el IMLI y la UMM, habida cuenta de que el apoyo prestado por el PICT y por las instituciones puede mejorar considerablemente la actuación de las Administraciones marítimas.

16.7 El Secretario General elogió la colaboración y la participación de la Divisiones de Seguridad Marítima, Protección del Medio Marino, Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, y Cooperación Técnica en la implantación de los programas de cooperación técnica de la OMI. En particular, subrayó los esfuerzos del personal de las Divisiones de Seguridad Marítima y Cooperación Técnica por concluir el acuerdo multilateral sobre servicios SAR para los Estados abarcados por el RMRCC de Marruecos. En lo que respecta a la sostenibilidad financiera a

largo plazo, en particular de la UMM, informó al Comité de que había presentado ante Consejo en su 104º periodo de sesiones un documento a tal efecto.

16.8 El Comité instó a los Gobiernos y al sector a que contribuyeran al programa de cooperación técnica de la OMI mediante donaciones especiales al Fondo SAR a fin de que el proyecto pueda completarse de manera satisfactoria y pidió a la Secretaría que continuara facilitando al Comité información actualizada sobre el programa.

PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI

16.9 El Comité tomó nota de la información actualizada sobre los cursos modelo de la OMI recogida en el documento MSC 87/16/1 (Secretaría), de que se había publicado un nuevo curso modelo (3.22), titulado "Implantación por el Estado de abanderamiento", se habían traducido al francés 35 cursos modelo y al español 38. De esos cursos modelo traducidos, se habían publicado 32 en francés y 35 en español. El Comité pidió a la Secretaría que le mantuviese informado de las actividades futuras.

17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

Resultados del MEPC 59 (Informe del Grupo de mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano)

17.1 El Comité recordó que el MSC 78 había acordado que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano debería reunirse al menos una vez al año, preferiblemente en periodos de sesiones alternos del MSC y el MEPC, según proceda, tras la celebración de consultas entre los Presidentes de ambos Comités, y consiguientemente el MEPC 59 había vuelto a constituir el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

17.2 El Comité aprobó, en general, el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (MEPC 59/WP.11 y MSC 87/17) y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Informe de la investigación del siniestro del MSC Napoli

17.3 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo mixto de trabajo sobre el informe de la investigación del siniestro del **MSC Napoli** y de que no se necesitaban orientaciones adicionales.

Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT

17.4 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo mixto de trabajo en relación con la constitución de un grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT que se encargue de las directrices para el examen médico de la gente de mar que conduzca a la expedición de certificados médicos y de la revisión de la actual Recomendación N° 105 (1958), sobre los botiquines a bordo de los buques, aprobó la constitución de dicho grupo, junto con su mandato, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 59/WP.11, y designó a Alemania, Estados Unidos, Filipinas, Japón, Liberia, Islas Marshall, Panamá y Reino Unido como representantes de la OMI en el Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT antedicho.

17.5 El Comité tomó nota de que la OIT había informado a la Secretaría de que la primera reunión de dicho Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT se celebraría del 5 al 7 de octubre de 2010 en Ginebra, a reserva de la aprobación del Comité, y de que se invitaría a asistir a dicha reunión a observadores de la Organización Mundial de la Salud.

17.6 Al respecto, el observador de la OIT informó al Comité de que la labor preparatoria pertinente de la primera reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT se realizaría después de que la próxima Conferencia de las Partes en el Convenio y el Código de Formación hubiese adoptado enmiendas al Convenio y el Código de Formación. Las directrices propuestas tendrían en cuenta las disposiciones pertinentes del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, así como las enmiendas que se adoptasen con respecto al Convenio y el Código de Formación.

Representante a bordo en cuestiones de seguridad

17.7 El Comité refrendó la opinión del Grupo mixto de trabajo de que no era necesario incluir las prescripciones relativas al representante a bordo en cuestiones de seguridad en el Código IGS, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas con respecto a la revisión de las directrices existentes con objeto de incluir el examen sobre el representante a bordo en cuestiones de seguridad en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo, que está previsto que se celebre durante el MSC 88.

17.8 El Comité tomó nota del anteproyecto de circular MSC-MEPC.7 relativa a las orientaciones sobre la formación del representante de la gente de mar en cuestiones de seguridad, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas para que las examinara el Grupo mixto de trabajo en su próxima reunión.

Resultados del 96º periodo de sesiones del Comité Jurídico

17.9 El Comité acordó, conforme a la propuesta del Grupo mixto de trabajo y el LEG 96, de que no era necesario alterar la práctica de establecer grupos mixtos especiales de trabajo OMI/OIT cuando se estimara necesario y con los mandatos acordados por el Comité pertinente y el Consejo de Administración de la OIT.

Permiso de tierra para la gente de mar

17.10 El Comité recordó que el documento MSC 87/17/2 se había examinado al tratar el punto 4 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) (véanse los párrafos 4.16 a 4.24 y 4.34).

Examen del factor humano en el proceso normativo

17.11 INTERTANKO y la ITF (MSC 87/17/3) manifestaron la opinión de que sería prudente y apropiado incorporar los principios relativos al factor humano en las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2). Por consiguiente, propusieron incorporar elementos de las circulares MSC-MEPC.7/Circ.1 y MSC/Circ.763-MEPC/Circ.313 en el párrafo 2.10 del documento MSC-MEPC.1/Circ.2 para garantizar que se tiene en cuenta completamente el factor humano al examinar nuevos puntos del programa de trabajo.

17.12 La delegación de la India, respaldada por otras, manifestó que debía examinarse detenidamente la cuestión del factor humano al elaborar o enmendar reglas técnicas. Subrayó además varias cuestiones que afectaban a la gente de mar, entre las que cabe mencionar una formación adecuada, la disponibilidad de plazas de formación a bordo de los buques, comunicaciones eficaces, oportunidades laborales en tierra para la gente de mar

que deja de prestar servicio en el mar, concesión de permisos de tierra y facilidades para el cambio de tripulación.

17.13 El observador de la OIT, tras respaldar la propuesta, reiteró que era necesario constituir un grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre el factor humano, de conformidad con la resolución pertinente de la Conferencia sobre el trabajo marítimo de 2006, para reforzar la cooperación entre ambas organizaciones con objeto de abordar las cuestiones relacionadas con el factor humano de manera integral.

17.14 Tras un cierto debate, el Comité acordó que sería necesario elaborar una enmienda apropiada a las Directrices del Comité (MSC-MEPC.1/Circ.2) en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que está previsto que se celebre en el MSC 88, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas al examen del Comité en su próximo periodo de sesiones.

Guía relativa al comportamiento humano en el sector del transporte marítimo

17.15 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el Reino Unido (MSC 87/INF.10) sobre unas orientaciones completas y eficaces en relación con el factor humano para todas las personas que ejerzan profesiones en todos los ámbitos y niveles del sector del transporte marítimo.

18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

18.1 El Comité recordó que el MSC 86 había establecido el Grupo de expertos en EFS para examinar los estudios de EFS efectuados por SAFEDOR y presentados por Dinamarca (MSC 83/2/1, MSC 83/21/2, MSC 83/INF.3, MSC 83/INF.8, MSC 85/17/1, MSC 85/17/2, MSC 85/INF.2 y MSC 85/INF.3), y acordó que se dispusiera lo necesario para que en el lapso interperiodos continuara la labor por correspondencia y se celebrara una reunión interperiodos, coordinada y presidida por el Japón, para ultimar el examen de los estudios de EFS.

18.2 En lo que respecta al estudio de EFS sobre petroleros para crudos (MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2), se informó al Comité de que el MEPC 60 no pudo ultimar la cuestión del CATS (coste de evitar el derrame de una tonelada de hidrocarburos) y no había remitido el estudio de EFS al Grupo de expertos en EFS (MSC 87/18/6).

Informe del Grupo de expertos en EFS

18.3 El Comité tuvo ante sí para su examen el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 87/18), en el que se facilitaban los resultados del examen de los estudios de EFS de los buques cruceristas, buques de pasaje de transbordo rodado, buques para el transporte de gas natural licuado (GNL) y buques portacontenedores, de conformidad con las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, enmendada) y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, enmendada (MSC-MEPC.2/Circ.6), y se informaba de los aspectos comunes determinados por el Grupo y de la opinión del Grupo sobre las recomendaciones definitivas formuladas en cada estudio de EFS, así como de la recomendación del Grupo sobre las posibles mejoras a las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS.

18.4 La delegación de Grecia, al formular observaciones sobre los estudios de EFS llevados a cabo por SAFEDOR, manifestó su agradecimiento por los resultados y las recomendaciones del Grupo de expertos en EFS y tomó nota de que dicho Grupo había señalado varios puntos débiles que se producen habitualmente en la EFS y también, al igual que lo había hecho Grecia en el pasado, la dificultad que tienen algunos autores de estudios de EFS para hacer un seguimiento de las hipótesis para la determinación de los peligros (HAZID), dado que aquéllos no siempre se abordan en las bases de datos existentes. Además, señaló que las bases de datos utilizadas no se concibieron en un principio para la EFS y no contienen información sobre las causas originarias de los siniestros, por lo que propuso que era necesario crear bases de datos más adecuadas para su uso en la EFS bajo los auspicios de la OMI. En los casos en los que no se disponga de muchos datos históricos para una cuestión particular o para un proyecto de carácter innovador, convendría instar a los autores de los estudios de EFS a que utilicen otros métodos, como por ejemplo la elaboración de modelos, experimentos o principios básicos con objeto de reducir el número de hipótesis de expertos que se utiliza en la EFS.

18.5 El Comité examinó también los documentos MSC 87/18/2, MSC 87/18/3, MSC 87/18/4 y MSC 87/18/5, presentados por Dinamarca, en los que se facilitan las respuestas de los expertos de SAFEDOR que realizaron las EFS de los buques para el transporte de GNL, buques cruceristas, buques portacontenedores y buques de pasaje de transbordo rodado, respectivamente, recogidas en el informe del Grupo de expertos en EFS, y remitió los documentos al Grupo de expertos para su examen, según fuera necesario.

18.6 Tras examinar los documentos antedichos y las cuestiones indicadas en el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 87/18, párrafo 53), así como las observaciones formuladas en el Pleno, el Comité (las referencias indicadas en el presente párrafo guardan relación con párrafos y anexos del documento MSC 87/18):

- .1 tomó nota del examen de los estudios de EFS realizado por el Grupo, en particular los aspectos comunes señalados por el Grupo (párrafos 6 a 38 y anexos 1 a 4). A este respecto, el Comité instó a los Estados Miembros a que notificaran sus investigaciones de siniestros a la base de datos sobre siniestros de GISIS y, en relación con los diversos puntos enumerados en el informe del Grupo (párrafos 22 y 23) destinados a mejorar los datos sobre siniestros de GISIS, los remitió al Subcomité FSI para que éste los examinase y facilitase asesoramiento al respecto;
- .2 refrendó la opinión del Grupo sobre las recomendaciones definitivas formuladas en cada estudio de EFS (párrafos 11 a 15, párrafos 14 a 16 del anexo 1, párrafos 11 a 14 del anexo 2, párrafos 11 a 15 del anexo 3, y párrafos 10 a 13 del anexo 4), y decidió que, de ser necesario, los Gobiernos Miembros deberían proponer las recomendaciones de los estudios de EFS al Comité o a los subcomités pertinentes (si cuentan con puntos del orden del día apropiados);
- .3 tomó nota de la gratitud manifestada por el Grupo al equipo anterior de SAFEDOR encargado de la EFS y de las preguntas adicionales que el Grupo formuló al equipo, teniendo en cuenta los documentos MSC 87/18/2 a MSC 87/18/5, en los que se facilitan las respuestas de SAFEDOR acerca del informe del Grupo de expertos en EFS; y
- .4 refrendó la recomendación del Grupo sobre las mejoras a las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, con objeto de introducir futuras enmiendas (párrafo 49), y acordó que el Grupo

de expertos en EFS examinara, con carácter preliminar, posibles enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, partiendo del informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 87/18), para asesorar al Comité acerca del mejor modo de proceder sobre el particular.

Estudios de EFS sobre el transporte de mercancías peligrosas en buques portacontenedores sin tapas de escotilla

18.7 El Comité examinó los documentos MSC 87/18/1 y MSC 87/INF.2 (Dinamarca), en los que se informa del estudio de EFS sobre el transporte de mercancías peligrosas en buques portacontenedores sin tapas de escotilla realizado en el marco del proyecto de investigación SAFEDOR, centrado en el transporte en las bodegas de buques portacontenedores sin tapas de escotilla de mercancías peligrosas en bultos clasificadas como "de estiba en cubierta solamente", y acordó remitir los documentos al Grupo de expertos en EFS para que éste los examinase.

Resultados del MEPC 60

18.8 El Comité tomó nota de los resultados del MEPC 60 (MSC 87/18/6), a saber, que, tras examinar y aprobar en general el informe del Grupo de trabajo (MEPC 60/WP.11), el MEPC 60 había tomado nota, en concreto, del progreso realizado en la determinación del CATS (coste de evitar el derrame de una tonelada de hidrocarburos) y había acordado volver a constituir un grupo de trabajo en el MEPC 62, y que, tras tomar nota de que no había una mayoría clara sobre la manera de seguir adelante con el estudio de EFS sobre los petroleros, había acordado mantener su decisión inicial de aplazar el examen del estudio hasta que se hubieran finalizado los criterios del riesgo ambiental.

Constitución del Grupo de expertos en EFS

18.9 A continuación, el Comité constituyó el Grupo de expertos en EFS y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar el estudio de EFS presentado en los documentos MSC 87/18/1, MSC 87/INF.2 y, en particular:
 - .1 examinar si la metodología se había aplicado de conformidad con las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS;
 - .2 comprobar hasta qué punto eran razonables las hipótesis y si las situaciones representaban adecuadamente las distintas cuestiones;
 - .3 comprobar la validez de los datos utilizados y su transparencia (por ejemplo, datos históricos, exhaustividad, disponibilidad de datos, etc.);
 - .4 comprobar si se valoraron correctamente las opciones de control del riesgo y sus interdependencias, y si la evaluación las corroboró;

- .5 comprobar si en el estudio de EFS se han tratado correctamente los asuntos relativos a la incertidumbre y la sensibilidad;
 - .6 comprobar si en el estudio de EFS se satisfizo el alcance de la evaluación; y
 - .7 comprobar si los conocimientos especializados de los participantes en el estudio de EFS fueron suficientes para los distintos asuntos analizados,
- y presentar un informe sobre los aspectos anteriores que incluya un análisis de los puntos fuertes y débiles y las enseñanzas extraídas sobre las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS,
- .2 examinar las recomendaciones definitivas formuladas en el estudio de EFS y asesorar al Comité, según proceda;
 - .3 examinar, con carácter preliminar, posibles enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, basándose en el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 87/18), y asesorar al Comité sobre el mejor modo de proceder sobre el particular; y
 - .4 examinar si es necesario volver a constituir el Grupo de expertos en EFS en el futuro y, de ser así, asesorar al Comité, según proceda.

Informe del Grupo de expertos en EFS

18.10 Tras recibir el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 87/WP.7), el Comité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Examen del estudio de EFS sobre las mercancías peligrosas transportadas en las bodegas de buques portacontenedores sin tapas de escotilla

18.11 El Comité tomó nota del examen realizado por el Grupo acerca del estudio de EFS sobre las mercancías peligrosas transportadas en las bodegas de buques portacontenedores sin tapas de escotilla (MSC 87/18/1 y MSC 87/INF.2), en particular de que el Grupo había acordado que la EFS se ajustaba a las Directrices relativas a la EFS. En relación con esta EFS, el Comité, tras refrendar la opinión del Grupo de que se necesitan bases de datos de ámbito mundial sobre accidentes relacionados con mercancías peligrosas transportadas en contenedores, remitió la cuestión al Subcomité FSI junto con las otras recomendaciones del Grupo de expertos en EFS, para la adopción de las medidas oportunas (véase asimismo el párrafo 18.6.1).

Recomendaciones definitivas formuladas en el estudio de EFS

18.12 En relación con las recomendaciones definitivas formuladas en el estudio de EFS sobre mercancías peligrosas transportadas en las bodegas de buques portacontenedores sin tapas de escotilla, el Comité, tras tomar nota de que ninguna opción de control del riesgo (RCO) por sí sola ni ninguna combinación de RCO es adecuada para hacer frente a todos los tipos de peligros que entrañan las clases de mercancías peligrosas objeto de análisis, y de que no puede formularse ninguna recomendación para permitir en general el transporte de mercancías peligrosas en las bodegas de buques portacontenedores sin tapas de escotilla, decidió que, de ser necesario, los Gobiernos Miembros o las organizaciones internacionales

deberían volver a investigar las recomendaciones formuladas en los estudios de EFS y proponerlas al Comité o a los subcomités interesados (véase asimismo el párrafo 18.6.2).

Recomendación general derivada del examen basado en los estudios de EFS realizados por SAFEDOR

18.13 Tras hacer suya la recomendación del Grupo de que sería prematuro refrendar de forma inequívoca las recomendaciones específicas derivadas de los estudios de EFS que había examinado el Grupo, el Comité alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que realizaran estudios específicos de EFS con objeto de mejorar las reglas relativas a la seguridad marítima y la protección del medio marino.

Observaciones de SAFEDOR sobre el informe del Grupo de expertos en EFS

18.14 El Comité tomó nota de que el Grupo había aceptado con agradecimiento, en términos generales, las respuestas facilitadas por SAFEDOR sobre el informe del Grupo de expertos en EFS y estimó que algunos aspectos debían incluirse en las futuras enmiendas a las Directrices EFS (véase el párrafo 18.15).

Enmiendas a las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS

18.15 El Comité refrendó la recomendación del Grupo, basada en su experiencia con el examen de los estudios de EFS, de que se examinaran con detenimiento las Directrices relativas a la EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS con objeto de introducir futuras enmiendas (véase asimismo el párrafo 18.6.4).

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS

18.16 A continuación, el Comité decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS), coordinado por el Japón*, y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Comité y basándose en los documentos MSC 87/18 (párrafos 40 a 49) y MSC 87/WP.7 (párrafo 21), realizara las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de revisión de las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023 – MEPC/Circ.392, enmendada);
- .2 elaborar un proyecto de revisión de la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS en relación con el examen de estudios de EFS (MSC-MEPC.2/Circ.6; y
- .3 presentar su informe al MSC 89.

*

Coordinador

Sr. Koichi Yoshida
Director
Centre for International Cooperation
National Maritime Research Institute
Teléfono: +81 422 41 3615
Facsímil: +81 422 41 3247
Correo electrónico: koichiy@nmri.go.jp
Sitio en la Red: www.nmri.go.jp

Preparativos futuros para el Grupo de expertos en EFS

18.17 El Comité tomó nota de que, dado que la tarea de examen asignada al Grupo se había ultimado en el periodo de sesiones actual, podría ser necesario volver a constituir el Grupo de expertos en EFS en futuros periodos de sesiones para examinar posibles estudios de EFS que se presenten a la Organización, cuando así lo dispongan los Comités (véase asimismo el párrafo 20.4).

19 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

19.1 El Comité recordó que tanto en el MSC 85 como en el MSC 86, numerosas delegaciones habían condenado elocuentemente y taxativamente los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados frente a la costa de Somalia y en otras partes del mundo. El Comité acordó por unanimidad reiterar su condena de tales actos, en particular frente a la costa de Somalia, en donde la piratería y los robos a mano armada siguen siendo una amenaza para los buques.

Información estadística e informes de iniciativas para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada

19.2 El Comité recordó que, desde el MSC 77, los habituales informes mensuales y trimestrales sobre los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques se venían distribuyendo mediante la serie de circulares MSC.4.

19.3 El Comité recordó además que, desde junio de 2001 y de conformidad con las instrucciones del MSC 74, en las circulares de la serie MSC.4, en las que se informa sobre los actos de piratería y robos a mano armada, se establecía una diferencia (en anexos separados) entre los actos de piratería y robos a mano armada "perpetrados" realmente y las tentativas.

19.4 El Comité tomó nota de que en su vigésimo sexto periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado la resolución A.1025(26): "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques", en la que, entre otras cosas, figuraba una nueva definición de robo a mano armada contra los buques que ahora comprendía una referencia al hecho de incitar o facilitar tales actos, a fin de armonizarla con la definición de piratería del artículo 101 de la CONVEMAR.

19.5 El Comité tomó nota de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se notificaron a la Organización y que ocurrieron en 2009 era de 406, frente a los 306 ocurridos el año anterior, lo cual supone un aumento del 32,7 % con respecto a la cifra correspondiente a 2008. En los primeros cuatro meses de 2010 se habían notificado 135 sucesos a la Organización.

19.6 El Comité tomó nota también de que durante el periodo objeto de examen (es decir, del 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2009), de la información se había desprendido que las zonas más afectadas (es decir, un mínimo de cinco sucesos notificados) en 2009 fueron África oriental y el Extremo Oriente, en particular el mar de la China meridional, África occidental, América del Sur y el Caribe, y el océano Índico. En el documento MSC 87/19 se facilita información estadística detallada. El Comité tomó nota además de que la mayoría de los ataques notificados en todo el mundo durante 2009 se habían producido en aguas internacionales, en su mayor parte como resultado de la actividad de piratas frente a la costa de Somalia, y de que el número de ataques notificados que se habían producido en

instalaciones portuarias mientras los buques estaban anclados o fondeados, había disminuido gradualmente desde la introducción del Código PBIP en 2004.

19.7 El Comité manifestó su preocupación por el hecho de que muchos de los informes recibidos eran de casos en los que grupos de entre cinco y 10 personas con armas blancas o de fuego habían atacado violentamente a las tripulaciones. De esa misma información se desprende que, durante el periodo examinado, murieron ocho tripulantes y 59 resultaron lesionados/agredidos, 746 fueron secuestrados o tomados de rehenes y unos nueve continúan en paradero desconocido. Se notificó que dos buques habían desaparecido y se habían secuestrado 56 buques, en su mayoría frente a la costa de Somalia.

19.8 El Comité instó, una vez más, a todos los Gobiernos y al sector a que intensificaran y coordinaran sus esfuerzos para erradicar la piratería y los robos a mano armada contra los buques.

19.9 El Comité observó que, a pesar de las numerosas peticiones formuladas en periodos de sesiones anteriores del Comité, la Secretaría seguía recibiendo muy pocos informes, o ninguno en absoluto, de los Gobiernos Miembros sobre las medidas tomadas con respecto a los sucesos notificados acaecidos en sus aguas territoriales. Por consiguiente, el Comité reiteró la apremiante necesidad de que todos los Gobiernos faciliten a la Organización la información solicitada.

Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia

Resultados de las reuniones de la Asamblea y el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

19.10 El Comité tomó nota (MSC 87/19/1) de que, en lo que respecta a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, la A 26 había, entre otras cosas, adoptado la resolución A.1026(26): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia".

19.11 Además de ampliar en la práctica las disposiciones de la resolución A.1002(25): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", en la resolución A.1026(26), entre otras cosas, se insta a los Gobiernos a ofrecer a los buques las recomendaciones y orientaciones de la OMI, incluidas las "Mejores prácticas de gestión", elaboradas por el sector; transmitir recomendaciones y avisos de ataques a los buques; aconsejar a los buques que utilicen el corredor de tránsito recomendado internacionalmente; e informar de los ataques, investigar tales actos y enjuiciar a los delincuentes. El Comité tomó nota de que la A 26 también había expresado su profundo agradecimiento por la labor realizada por los buques de las armadas y otros efectivos militares en pos de la represión de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el golfo de Adén y en otros lugares frente a la costa de Somalia, y por escoltar a los buques que transportan ayuda humanitaria a Somalia.

19.12 El Comité recordó que la A 26 había pedido también al Secretario General que se esforzase por compilar, poner a disposición del público y, cuando sea posible, actualizar una lista en la que figuren los nombres y los datos de contacto de las organizaciones que proporcionan ayuda humanitaria a Somalia, en los casos en los que las personas a bordo se hayan visto envueltas en actos y tentativas de piratería y robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y en el golfo de Adén o afectadas por esos actos y tentativas. El Comité tomó nota de que la Secretaría había realizado varios intentos para ponerse en contacto con tales organizaciones y solicitar la asistencia de varias

organizaciones que cuentan con representación local en África oriental o que prestan asistencia a la región por otros medios. Se habían establecido contactos con diversos organismos y programas de las Naciones Unidas tales como ONUSIDA, ACNUR, UNOCHA, PMA, OMS y organizaciones no gubernamentales (incluida la Cruz Roja) y organizaciones de socorro (incluida Médecins Sans Frontières) para pedirles que prestasen ayuda humanitaria a la gente de mar. Lamentablemente, la mayoría de las organizaciones con las que se estableció contacto no podía ayudar, ya que sus recursos eran muy limitados y la situación actual en cuanto a seguridad en Somalia había restringido ya sus actividades en la región. No obstante, la Secretaría estaba explorando la capacidad de ayuda del Centro para la Paz y la Democracia. Se pidió al Comité que informase a la Secretaría de toda organización que estuviese en condiciones de prestar asistencia a aquellas personas a bordo que se hubiesen visto envueltas en actos y tentativas de piratería y robos a mano armada contra los buques, o a afectadas por esos actos y tentativas.

19.13 El Comité recordó que el 30 de noviembre de 2009, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había adoptado la resolución 1897 (2009), que prorrogaba las disposiciones de las resoluciones 1846 (2008) y 1851 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. En la resolución 1897 (2009) también se reconocían, entre otras cosas, los derechos de Somalia respecto de los recursos extraterritoriales, incluidas las pesquerías; se hacía un llamamiento para la creación de capacidad, también en las regiones de Somalia; y se acogía con beneplácito el Código de conducta de Djibouti.

19.14 Desde entonces, el Consejo de Seguridad había adoptado otras tres resoluciones con respecto a Somalia: la resolución 1910 (2010) (28 de enero de 2010), en la que se prorrogaba el mandato de la presencia militar de la Unión Africana en Somalia; la resolución 1916 (2010) (19 de marzo de 2010), por la que se intensificaba el embargo de armas en Somalia y se prorrogaba el mandato del Grupo de supervisión establecido mediante la resolución 1558 (2004); y la resolución 1918 (2010) (27 de abril de 2010), en la que, entre otras cosas, el Consejo de Seguridad acogía con beneplácito los progresos que se están realizando para aplicar el Código de conducta de Djibouti; y "solicita al Secretario General (de las Naciones Unidas) que presente al Consejo de Seguridad, en un plazo de tres meses, un informe sobre las posibles opciones para lograr el objetivo de enjuiciar y encarcelar a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, incluidas, en particular, opciones para crear salas nacionales especiales, posiblemente con componentes internacionales, un tribunal regional o un tribunal internacional, y las correspondientes disposiciones en materia de encarcelamiento, teniendo en cuenta la labor del Grupo de contacto, la práctica vigente sobre el establecimiento de tribunales internacionales y mixtos, y el tiempo y los recursos necesarios para obtener resultados sustantivos y mantenerlos".

Resultados de las reuniones del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia

19.15 El Comité tomó nota de que desde el MSC 86 el Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia (CGPCS) y sus cuatro grupos de trabajo se habían reunido oficial y oficiosamente en varias ocasiones.

19.16 El Comité recordó de que el CGPCS estaba integrado por cuatro Grupos de trabajo:

- Grupo 1, que aborda la cooperación civil y militar y la creación de capacidad;
- Grupo 2, que aborda las cuestiones jurídicas;

- Grupo 3, que aborda una mayor concienciación del propio sector del transporte marítimo, así como el fortalecimiento de otras capacidades; y
- Grupo 4, que aborda la mejora de la información pública y a nivel diplomático.

19.17 El Comité tomó nota de que desde el MSC 86, se habían celebrado reuniones del pleno del CGPCS en Nueva York en septiembre de 2009 y enero de 2010, presididas por Japón y Noruega respectivamente. Está previsto que la próxima reunión plenaria se celebre en Nueva York el 10 de junio de 2010.

19.18 El Comité tomó nota asimismo de que la Secretaría de la OMI era Miembro del Grupo de contacto y que había participado plenamente en varias reuniones del Grupo de Contacto y sus grupos de trabajo, la más reciente de las cuales, la del Grupo de trabajo 1, tuvo lugar el 10 de mayo de 2010. La Secretaría había participado asimismo, como Miembro sin derecho de voto, en la Junta del Fondo fiduciario internacional, constituido por el Grupo de trabajo 2, que había iniciado varios proyectos centrados en la elaboración del marco jurídico y la implantación de un mecanismo público y un proyecto relacionado con los medios de comunicación elaborado por el Grupo de trabajo 4.

19.19 El Comité acogió favorablemente las actividades del CGPCS para abordar la piratería y los robos a mano armada formulando varias recomendaciones, entre las que cabe citar la difusión de las Mejores prácticas de gestión del sector o las herramientas jurídicas para enjuiciar a los piratas y ladrones armados.

19.20 La delegación de la República Islámica del Irán planteó la cuestión del estado jurídico del CGPCS y el Comité tomó nota de que el CGPCS se había constituido como un mecanismo internacional y había evolucionado en el contexto de la resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad de la Naciones Unidas, adoptada el 16 de diciembre de 2008.

Medidas adoptadas frente a la costa de Somalia para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

19.21 Al examinar la información facilitada por la Secretaría sobre los acontecimientos recientes en lo que respecta a la implantación del Código de conducta de Djibouti, el Comité recordó que la Reunión subregional sobre protección marítima, actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques para los Estados del océano Índico occidental, el golfo de Adén y el mar Rojo, se había celebrado en Djibouti en enero de 2009 y había elaborado un acuerdo regional para la cooperación en la lucha contra la piratería de conformidad con la resolución A.1002(25): "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia", que ha pasado a ser conocido como el Código de conducta de Djibouti. Durante la reunión de enero de 2009, 17 Estados habían adoptado el Código de conducta de Djibouti y nueve Estados lo habían firmado, lo que permitió que el Código entrara en vigor inmediatamente. Desde entonces, otros cinco estados lo han firmado, lo que eleva a 14 el total de Estados signatarios, a saber: Arabia Saudita, Comoras, Djibouti, Egipto, Etiopía, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauricio, República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, Sudán y Yemen.

19.22 A fin de financiar la implantación del Código de conducta de Djibouti, se ha establecido un Fondo fiduciario multidonantes para el Código de Djibouti con una contribución del Japón de 13,6 millones de dólares de los Estados Unidos, junto con generosas contribuciones y promesas de Francia, Noruega, los Países Bajos y la República de Corea, así como una pequeña, pero sincera donación, realizada por estudiantes de la escuela primaria de Bay Point de los Estados Unidos de América.

19.23 El Comité tomó nota de que se había establecido una unidad de implantación del proyecto en la División de Seguridad Marítima, encargada de elaborar e implantar un plan de acción detallado que se apoyará en cuatro pilares clave: la elaboración de un marco jurídico sólido, la concienciación de la situación marítima, el intercambio de información y la creación de capacidad para desarrollar las capacidades de los servicios de guardacostas. La prioridad actual es establecer y desarrollar los tres centros de intercambio de información en Sana, Mombasa y Dar es Salaam, y las instalaciones de formación regional que deben establecerse en Djibouti, puesto que éstos son los elementos esenciales para la coordinación y cooperación general dentro de la región.

19.24 El Comité tomó nota (MSC 87/19/2) de la estrategia adoptada por el Gobierno de la República Islámica del Irán para luchar contra los actos de piratería perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y el golfo de Adén. La estrategia se centraba en enfoques tanto militares como no militares. El enfoque no militar abarcaba la participación en iniciativas regionales, la formación en lucha contra la piratería, simulacros y ejercicios para la gente de mar que presta servicio a bordo de buques de pabellón iraní, el transporte a bordo de los buques de pabellón iraní de personal y equipo de protección, y la designación de un punto nacional de contacto para la piratería. En el enfoque militar se incluía la escolta por buques de guerra de los buques de pabellón iraní, los buques que transporten mercancías iraníes o que salgan o se dirijan a puertos iraníes, así como la prestación de asistencia a toda la gente de mar, pescadores y pasajeros a bordo de buques extranjeros que naveguen en la región y soliciten ayuda contra los piratas.

19.25 El Comité tomó nota asimismo (MSC 87/19/INF.12) del examen realizado por Australia acerca de las repercusiones de los actos de piratería y robos a mano armada para el comercio marítimo relacionado con Australia y de las medidas adoptadas por este país para incrementar la protección y la seguridad de la navegación. Este examen, en el que intervinieron múltiples organismos, y que se centraba en la amenaza de la piratería para Australia, los buques australianos y las tripulaciones australianas, comprendía una evaluación de puntos de referencia internacionales sobre la situación mundial en cuanto a piratería y robos a mano armada en el mar. Australia había elaborado las *Australian Shipping Counter Piracy and Armed Robbery at Sea Advisory Guidelines* (Directrices de asesoramiento para el transporte marítimo australiano en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar), basadas en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y en las directrices de la OMI, incluidas las Mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector, y que se complementaban con un folleto informativo.

19.26 Australia había decidido también que, en lo que respecta a los buques de pabellón australiano, todos los planes futuros de protección del buque depositados ante la autoridad designada (ya sean planes nuevos, revisados o que deben aprobarse de nuevo) deberán incluir una declaración en la que se reconozca que se han tenido en cuenta las *Australian Shipping Counter Piracy and Armed Robbery at Sea Advisory Guidelines*. Australia había emitido también varios avisos marítimos y avisos de protección marítima para los miembros del sector del transporte marítimo que tienen previsto realizar actividades en la costa de Somalia o el golfo de Adén y en las inmediaciones; así como con respecto a la protección de la cadena de suministro energético.

19.27 Un gran número de delegaciones manifestó su agradecimiento por los esfuerzos realizados por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Secretario General de la OMI, la comunidad internacional y sus armadas y otras partes para la represión de la piratería frente a la costa de Somalia y en el océano Índico occidental.

19.28 La Federación de Rusia acogió con agrado la adopción por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de la resolución 1918 (2010), que había sido el resultado de una iniciativa de la Federación de Rusia con objeto de estudiar la viabilidad de establecer tribunales sobre piratería en el ámbito internacional, regional o nacional, como medio de hacer frente a las deficiencias en el enjuiciamiento de piratas, que a menudo son puestos en libertad sin cargos.

19.29 La delegación del Yemen hizo alusión a la satisfactoria cooperación entre la OMI y el Yemen en relación con los esfuerzos de ese país por reprimir la piratería y los robos a mano armada en la región, uno de cuyos elementos principales era la adopción e implantación del Código de conducta de Djibouti. A fin de reforzar la cooperación internacional y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques de forma más sólida, el Yemen hará esfuerzos por colaborar con otros Estados de la región para que el Código pase a ser un acuerdo vinculante. El Yemen había completado las obras de construcción del Centro de intercambio de información marítima, sito en Sana, y lo único que faltaba era equiparlo. Las fuerzas armadas y el Servicio de guardacostas del Yemen habían intervenido de forma activa en la protección del transporte marítimo y el Yemen había enjuiciado a varios piratas de acuerdo con su legislación nacional: 12 piratas había sido condenados la semana anterior.

19.30 Tras acoger con beneplácito la resolución A.1026(26) y las Mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector, la delegación de Grecia hizo hincapié en la importancia que reviste aplicar las Mejores prácticas en toda la región e hizo un llamamiento a todos los Estados de abanderamiento para alentar a que las apliquen plenamente.

19.31 La delegación de Argentina, entre otras cosas, hizo hincapié en la excepcional situación jurídica existente en Somalia, habida cuenta de que el país no tenía un Gobierno o un ordenamiento jurídico apropiado para el enjuiciamiento de los presuntos piratas. La delegación señaló que debía ejercerse cautela al ampliar el alcance de los marcos internacionales en cuestiones relacionadas con la piratería y que la situación concreta de Somalia no debería sentar un precedente para imponer un marco jurídico que pudiera aplicarse en otras partes. La delegación de Argentina hizo referencia a tres aspectos que son importantes en relación con la lucha contra la piratería en costa de Somalia:

- .1 aspectos militares
- .2 aspectos jurídicos, incluida la CONVEMAR como marco jurídico internacional; y
- .3 proyectos de creación de capacidad y programas de cooperación técnica.

La delegación de Argentina declaró que no respaldaba el despliegue de personal armado de compañías privadas de seguridad a bordo.

19.32 El Comité tomó nota de que la delegación de Malta había señalado que el número de ataques llevados a cabo con éxito no debería ser desalentador ya que no se sabía cuántos ataques se habían evitado o frustrado gracias a la intervención de las armadas. No obstante, estaba claro que la proporción de ataques llevados a cabo con éxito había disminuido. La delegación de Malta observó que era importante que cada Estado de abanderamiento estableciese y promulgase los datos de un punto de contacto sobre piratería disponible las 24 horas de todos los días de la semana, a fin de poder reaccionar con rapidez a las solicitudes de asistencia.

19.33 El Secretario General informó al Comité acerca de la reunión oficiosa sobre piratería celebrada recientemente en la Asamblea General de las Naciones Unidas, que había sido convocada por su Presidente, lo cual demostraba que la piratería, en particular la situación frente a la costa de Somalia, se abordaba ahora en las instancias superiores de las Naciones Unidas. La Asamblea General había señalado, con agradecimiento, los esfuerzos del Consejo de Seguridad, la OMI, las armadas, los distintos Estados y otras organizaciones para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Durante la reunión, el Secretario General había presentado una ponencia en una mesa redonda que debatió sobre el *"Carácter mundial de la piratería y papel clave de las Naciones Unidas y de la colaboración entre los Estados Miembros para combatir este flagelo"*, y había intervenido en el debate como moderador. Dicha mesa redonda había llegado a la conclusión de que era necesaria una respuesta colectiva y coordinada de los Gobiernos, bajo el liderazgo del sistema de las Naciones Unidas, para abordar el problema con eficacia.

Al formular observaciones sobre la práctica reciente de los buques de mantenerse lo más lejos posible de la costa de Somalia e incluso utilizar otras rutas para evitar las zonas infestadas de piratas, señaló que los buques ya se estaban desviando considerablemente de sus rutas, lo que había tenido repercusiones graves para la navegación, el comercio marítimo y el medio ambiente, ya que ello suponía, entre otras cosas, que los buques cuyas rutas pasaban por el cabo de Buena Esperanza se demorarían 12,5 días más en finalizar su viaje, a una velocidad de 15 nudos, y consumirían 750 toneladas adicionales de combustible por viaje, lo que generaría consiguientemente un aumento de las emisiones de CO₂ y del flete. Esto perjudicaría sin lugar a duda a los consumidores y a la economía.

Al manifestar su agradecimiento a los más de 25 Estados que estaban ofreciendo efectivos navales y aeronaves militares para proteger a los buques mercantes frente a la costa de Somalia, en el golfo de Adén y en el océano Índico occidental, el Secretario General señaló que, a pesar de los ataques que se siguen produciendo contra los buques, la situación había mejorado como resultado de los esfuerzos de la comunidad internacional y señaló que, aunque recientemente se había producido un aumento en el número de ataques, habían disminuido los que se llevaban a cabo con éxito. Por otra parte, ningún buque fletado por el Programa Mundial de Alimentos (PMA) de las Naciones Unidas había sufrido ataques o había sido secuestrado desde que habían empezado a ser escoltados por buques de guerra de distintos países y era probable que esta nota positiva continuara habida cuenta de que los buques fletados por el PMA están protegidos actualmente por las fuerzas de la OTAN.

A continuación, el Secretario General facilitó información sobre las opiniones expresadas por el Grupo de trabajo 2 del Grupo de contacto acerca de la propuesta de establecer un tribunal internacional para enjuiciar a los piratas, en particular de que dicha decisión sería costosa y de que la mejor opción sería establecer cámaras internacionales dentro de los tribunales nacionales, incluidos los de Somalia, cuando las circunstancias lo permitan. Asimismo señaló que el Comité Jurídico y el Grupo de trabajo 2 anteriormente mencionado estaban colaborando en tales cuestiones para garantizar que se dispone de la legislación y los sistemas y mecanismos judiciales adecuados para hacer frente al enjuiciamiento de los presuntos delincuentes.

El Secretario General señaló asimismo que la Organización, mediante su Programa integrado de cooperación técnica (PICT), estaba contribuyendo a incrementar la protección marítima y los esfuerzos de lucha contra la piratería, en particular mediante las actividades de creación de capacidad en las regiones afectadas. En lo que respecta a la situación frente a la costa de Somalia, y además del apoyo que se está prestando a través del PICT, se había establecido el Fondo fiduciario para el Código de Djibouti, que había recibido contribuciones generosas del Japón, Francia, los Países Bajos, Noruega y la República de

Corea, para fomentar la implantación plena y eficaz del Código entre todos los Estados signatarios. A tal efecto, la Secretaría estaba trabajando también en estrecha colaboración con otros organismos de Naciones Unidas tales como la FAO, el PNUD, la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas y la UNOPS, así como EUROPOL, INTERPOL, ReCAAP y el propio sector.

Para concluir, el Secretario General informó al Comité de que se presentaría al Consejo en su próximo periodo de sesiones un documento sobre la reunión oficiosa en la Asamblea General de Naciones Unidas.

Repercusiones de la Orden ejecutiva 13536 de los Estados Unidos fechada el 12 de abril de 2010 sobre el bloqueo de los bienes de determinadas personas que contribuyen al conflicto en Somalia

19.34 Tras acoger con agrado los esfuerzos realizados por la Comunidad internacional y la OMI para reducir el número de ataques de piratería frente a la costa de Somalia, el observador de la ICS declaró que los efectivos navales desplegados no eran suficientes y que sus reglas de enfrentamiento no eran bastante sólidas para abordar satisfactoriamente el problema de la piratería frente a la costa de Somalia. Además, el observador de la ICS manifestó que la Orden ejecutiva 13536 de los Estados Unidos era objeto de gran preocupación en el sector debido a la gran incertidumbre que causaba entre los propietarios de buques, aseguradores y otras entidades relacionadas con el transporte marítimo. Explicó al Comité que la Orden ejecutiva ya había provocado confusión en el sector del transporte marítimo internacional puesto que su aplicación no estaba completamente clara. Lo que más preocupaba al sector del transporte marítimo eran las repercusiones en el mercado de los seguros. Tampoco estaba clara la forma en que responderían los Estados Unidos en el caso de que se prohibiera el pago de un rescate por el hecho de que afectaba a una persona de los Estados Unidos, pero que hubiera marinos de otras nacionalidades retenidos cuya liberación se viera obstaculizada al no poder efectuar el pago del rescate. El observador exhortó a los Estados Unidos a que explicara con mayor claridad la amplia aplicación de la Orden ejecutiva.

19.35 El Comité tomó nota de que la Orden ejecutiva 13536 de los Estados Unidos designa a las personas y entidades que amenazan la paz y la estabilidad en Somalia, incluidos quienes cometen actos de piratería y robos a mano armada frente a la costa de Somalia, y bloquea todos sus bienes dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos.

19.36 La delegación de los Estados Unidos respondió a las preocupaciones en relación con la Orden ejecutiva 13536 de los Estados Unidos declarando que ésta se había promulgado para contrarrestar la amenaza que plantea el deterioro de la situación de seguridad y la persistencia de la violencia en Somalia. En la resolución 1844 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se recogía una iniciativa similar. Se reconoció que era posible que el problema de la piratería se resolviera principalmente mediante la estabilización de Somalia. Los Estados Unidos presentaron un documento informativo, que se reproduce en el anexo 45, y organizaron una presentación sobre la Orden ejecutiva 13536 del Departamento de Estado y del Tesoro de los Estados Unidos el miércoles 19 de mayo de 2010.

Cuestiones que el Comité podría seguir examinando en relación con la piratería

19.37 El observador de la IPTA recordó al Comité que los quimiqueros son particularmente vulnerables a los ataques de los piratas, al ser por lo general pequeños, relativamente lentos y tener un francobordo bajo a plena carga. Debido a esta vulnerabilidad intrínseca varios buques que pertenecen a miembros de la IPTA han sido secuestrados en

los últimos años, a pesar de haber seguido las precauciones recomendadas por diversas autoridades. Un buque de la IPTA había sido atacado recientemente en repetidas ocasiones por tres o cuatro buques piratas al mismo tiempo. En cada ocasión los piratas habían desistido finalmente de su intento y se habían dirigido a otro buque. Esto demuestra que no se trata de ataques aislados de oportunistas, sino de grupos de piratas muy organizados que escogen y persiguen en grupo a los buques más débiles. La IPTA reiteró las preocupaciones manifestadas por la ICS en lo que respecta a la reciente Orden ejecutiva de los Estados Unidos relacionada con Somalia.

19.38 La delegación de Malta señaló que podía lograrse una protección adecuada de los buques mediante el despliegue a bordo de buques mercantes de destacamentos militares de protección de buques. No obstante, tales destacamentos sólo estarían justificados si el Estado de abanderamiento autorizaba su presencia en dichos buques mercantes. Malta ya había concluido acuerdos bilaterales con algunos Estados de abanderamiento para el despliegue de sus destacamentos de protección de buques, pero para fomentar el despliegue de los destacamentos de protección de buques en otros buques y los destacamentos de otros Estados, la delegación de Malta alentó a los representantes de los Gobiernos Miembros a designar un punto de contacto para cada Estado de abanderamiento. De ese modo, los Estados de abanderamiento que pidiesen protección a destacamentos de protección de buques de otros Gobiernos Miembros tendrían un punto de contacto al que dirigir tales peticiones.

19.39 La delegación de Kenya informó al Comité de las dificultades a las que se hacía frente en Kenya para enjuiciar a los piratas y señaló que el sistema judicial de Kenya estaba saturado de casos de piratería pendientes de juicio. Kenya recomendó la elaboración de un mecanismo más sólido para abordar la piratería frente a la costa de Somalia, ya que la piratería es tan sólo uno de los síntomas de un problema más amplio que abarca otras actividades delictivas, tales como el contrabando de armas.

19.40 Varias delegaciones propusieron que se estudiara la posibilidad de incluir las orientaciones sobre piratería en el Código IGS y el Código PBIP y alentó a que se presentasen propuestas sobre el particular en el próximo periodo de sesiones del Comité.

19.41 La delegación de Turquía señaló a la atención del Comité la presunta nueva práctica utilizada a bordo de los buques que consiste en que la tripulación busca refugio en una cámara segura tras la parada de la planta de propulsión principal. Turquía opinaba que dicha práctica, que debía distinguirse del "concepto de ciudadela" y las "zonas seguras" que se describen en otras orientaciones de la OMI, no tenía por objeto encerrar a toda la tripulación en un compartimiento pequeño. La delegación de Turquía recalcó que dicha práctica, si se sigue en una zona de mar remota sin la ayuda de buques militares que se hallen en las inmediaciones, podría poner a la tripulación y a su buque en grave peligro. Por consiguiente, se propuso que la OMI elaborase directrices a tal efecto. A este respecto, el Comité tomó nota de que se están examinando las Mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector y que, entre otras cosas, se abordaría la cuestión de las ciudadelas.

19.42 El Comité tomó nota de las propuestas formuladas en el Pleno de prohibir a los buques que no estén provistos de transmisores de LRIT entrar en aguas infestadas de piratas y de las propuestas de planear rutas alternativas para los buques de alto riesgo y alentó a que se presentaran propuestas pormenorizadas sobre el particular en el próximo periodo de sesiones del Comité.

19.43 El Comité recordó (MSC 87/19/3) que la A 26 había adoptado la resolución A.1025(26): "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques", y la resolución A.1026(26): "Actos de

piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia". Asimismo, la A 26 había examinado además cuestiones relacionadas con el trato de la gente de mar durante un ataque de piratería y después. El Comité tomó nota de que varias cuestiones a las que se hacía alusión en la resoluciones indicaban que era necesario que el Comité las volviera examinar, tal como se explica detalladamente en los siguientes párrafos.

Elaboración de orientaciones para propietarios de buques, capitanes y tripulaciones sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

19.44 Al examinar la información facilitada por el ReCAAP-ISC (MSC 87/19/4 y MSC 87/INF.17), el Comité tomó nota de los logros del ReCAAP-ISC desde su creación y de la labor realizada en colaboración con la OMI. Esta cooperación había consistido en la presentación de actualizaciones semanales a la OMI en relación con sucesos notificados al ReCAAP-ISC por los puntos de contacto del ReCAAP y otras entidades; la participación activa en reuniones del Comité y del Consejo de la OMI; la participación en las reuniones de Tanzania (abril de 2008), Djibouti (enero de 2009) y Seychelles (octubre de 2009) en relación con la elaboración y la implantación del Código de conducta de Djibouti, que se inspira en parte en el Acuerdo del ReCAAP; y la realización de cursos de formación de los puntos nacionales de contacto de los Estados signatarios del Código de conducta de Djibouti en Singapur y Filipinas (noviembre de 2009).

19.45 El Comité tomó nota asimismo de los procedimientos del ReCAAP-ISC para la realización de análisis cuantitativos y cualitativos de las notificaciones de los sucesos y acogió con agrado el esfuerzo común en la región para hacer frente a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. El caso de la recuperación del remolcador **Asta** y la gabarra **Callista** (MSC 87/INF.17) que habían sido secuestrados, había demostrado la eficacia de la notificación a través de canales múltiples y la necesidad de cooperación y colaboración entre los organismos encargados de hacer cumplir la ley y el sector. Asimismo, había puesto de relieve que era necesario gestionar debidamente la información para garantizar la seguridad de la tripulación y la realización de las operaciones marítimas por parte de los respectivos organismos encargados de hacer cumplir la ley.

19.46 El Comité tomó nota además de que los Países Bajos se constituirían en parte en el Acuerdo del ReCAAP el 3 de julio de 2010, y de que Dinamarca había indicado también su intención de convertirse en Estado Miembro del ReCAAP.

19.47 El ICC (MSC 87/19/6) facilitó información sobre una propuesta de la ICC-Oficina Marítima Internacional de dirigir la atención hacia los propietarios de activos y negocios ligados a la piratería y dificultar sus transacciones financieras mediante una aplicación más eficaz de la legislación existente de lucha contra la piratería.

19.48 La Delegación de Dinamarca señaló que al elaborar orientaciones sobre cuestiones jurídicas era importante tener en cuenta la labor del Grupo de trabajo 2 del CGPCS, que estaba elaborando mecanismos para abordar la piratería y los robos a mano armada desde una perspectiva jurídica, así como una serie de herramientas jurídicas con información. Todo esfuerzo debería coordinarse y tener en cuenta dicha labor a fin de evitar la duplicación de la labor en cuestiones idénticas.

19.49 El observador de BIMCO declaró que el sector apoyaba la detención y procesamiento de piratas como medida disuasoria contra la piratería. El método actual de prender y liberar no funcionaba como medida disuasoria, o lo hacía de manera endeble. A tal fin, BIMCO apoyaba firmemente la labor de la OMI y la ICC de llevar adelante la

elaboración de orientaciones sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada. Además, BIMCO venía manteniendo contacto directamente con la INTERPOL y asistiendo a la UNODC con la provisión de testigos. BIMCO recomendaba que un esfuerzo coordinado que integrara la labor del sector con la de la INTERPOL, la ICC y la OMI sería muy útil para el Comité en el MSC 88 al examinar directrices sobre el particular. BIMCO se ofrecía a coordinar esa reunión y proponía que podrían elaborarse orientaciones prácticas junto con la OMI para su examen en el MSC 88.

19.50 El Comité convino en que la elaboración de orientaciones prácticas para capitanes y tripulaciones sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques debería remitirse al MSPWG para que se examine más a fondo.

Elaboración de orientaciones sobre la aptitud de los buques para proseguir su viaje y el cuidado de la gente de mar y otras personas a bordo que hayan sufrido actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

19.51 Los Estados Unidos (MSC 87/19/5) facilitaron información sobre su labor en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 5 i) de la parte dispositiva de la resolución A.1026(26) y, en particular, la elaboración de directrices relativas al cuidado de la gente de mar tras un acto de piratería. Los Estados Unidos tenían previsto elaborar orientaciones para determinar planes y procedimientos a fin de tomar medidas y adoptar las soluciones oportunas con miras a garantizar el bienestar de la gente de mar que ha sufrido ataques o secuestros. La ICMA y los Estados Unidos subrayaron (MSC 87/19/INF.14), en particular, la labor que había realizado a este respecto el *Seamen's Church Institute* (Miembro de la ICMA).

19.52 En lo que respecta a la cuestión de la aptitud de los buques para proseguir su viaje después de haber sido secuestrados, la delegación de Chipre señaló que la OMI no había logrado abordar la cuestión de la aptitud de los buques para proseguir su viaje después de otros sucesos o periodos de inactividad, por ejemplo cuando los buques están amarrados en puerto, y no sería factible elaborar orientaciones específicas cuando aún no se dispone de esas otras orientaciones. La aptitud de los buques para proseguir su viaje era fundamentalmente una cuestión que debía examinar el Estado de abanderamiento caso por caso, por lo que la elaboración de orientaciones genéricas para los buques que hubiesen sido secuestrados no estaría suficientemente justificada.

19.53 El Comité remitió la cuestión de la elaboración de orientaciones sobre el cuidado de la gente de mar y otras personas a bordo tras un acto de piratería, y sobre la aptitud de los buques que hubieran sufrido actos de piratería y robos a mano armada para proseguir su viaje, al MSPWG.

Procedimientos para actualizar y promulgar las orientaciones de la OMI sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

19.54 El Comité acogió con agrado los esfuerzos realizados por el sector para elaborar directrices con respecto a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y tomó nota de que el Grupo del sector estaba elaborando actualmente la tercera edición de las Mejores prácticas de gestión.

19.55 La delegación de Chipre señaló que en las Mejores prácticas de gestión elaboradas por el sector apenas se hacía referencia, o no se hacía ninguna, a los Estados de abanderamiento o los mecanismos establecidos por los Gobiernos en el océano Índico occidental para reprimir la piratería y los robos a mano armada tales como el MRCC de

Mombasa o el subcentro de Dar es Salaam. La delegación de Chipre afirmó además que el sector no había examinado la labor del Comité, puesto que faltaban referencias relacionadas con las orientaciones de la OMI.

19.56 El Comité acordó que era necesario actualizar y promulgar oportunamente las orientaciones elaboradas por el sector, tales como las Mejores prácticas de gestión, sin esperar necesariamente al próximo periodo de sesiones del Comité. Por consiguiente, el Comité autorizó al Presidente y a la Secretaría de la OMI a distribuir las orientaciones revisadas de las Mejores prácticas de gestión en forma de una nueva circular MSC y a revocar la circular existente (actualmente es la circular MSC.1/Circ.1335) sin tener que esperar a la aprobación previa del Comité. Ello estaría sujeto a la inclusión en la página introductoria de la circular MSC de la siguiente advertencia: "La presente circular no refleja necesariamente el criterio del Comité ni cuenta con el refrendo de éste". A continuación, se invitaría al Comité a aprobar la nueva circular con carácter retroactivo en su próxima reunión.

19.57 El Comité acordó revocar la circular MSC.1/Circ.1332, habida cuenta de que había sido sustituida por la circular MSC.1/Circ.1335.

Resumen del seminario internacional sobre lucha contra la piratería celebrado en Seúl

19.58 El Comité tomó nota del informe presentado por la República de Corea (MSC 87/INF.18) sobre los resultados de un seminario sobre lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el mar que se celebró en Seúl el 12 de marzo de 2010. En el documento se resumían las actividades de la República de Corea de lucha contra la piratería y se señalaba que era necesario proseguir e incrementar los esfuerzos y la cooperación internacionales para luchar contra la piratería.

Constitución del Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG)

19.59 Tras constituir el MSPWG, el Comité le encargó, con respecto a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 teniendo en cuenta las propuestas de la ICC y del "Grupo del sector" (MSC 87/19/6 y MSC 87/19/8, respectivamente), deliberar y asesorar al Comité respecto de la elaboración de orientaciones para propietarios de buques, capitanes y tripulaciones sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, incluida, si procede, la elaboración del mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, que facilitaría la elaboración de propuestas completas a fin de que el MSC 88 las examine y adopte;
- .2 teniendo en cuenta las propuestas de la ICMA y los Estados Unidos (MSC 87/19/5 y MSC 87/INF.14), deliberar y asesorar al Comité respecto de la elaboración de directrices sobre el cuidado de la gente de mar expuesta a actos de piratería, incluida, si procede, la elaboración del mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, que facilitaría la elaboración de propuestas completas a fin de que el MSC 88 las examine y adopte; y

- .3 deliberar y asesorar al Comité respecto de la elaboración de orientaciones sobre la aptitud de los buques para proseguir su viaje tras haber sufrido un acto de piratería o un robo a mano armada, incluida, si procede, la elaboración del mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, que facilitaría la elaboración de propuestas completas a fin de que el MSC 88 las examine y adopte.

INFORME DEL MSPWG

19.60 Tras recibir el informe del MSPWG (MSC 87/WP.6), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

19.61 En el examen general del informe del MSPWG, la delegación de Ucrania manifestó su decepción por la falta de apoyo a la propuesta de examinar la inclusión en el Código PBIP y en otros instrumentos de la OMI de disposiciones en las que se exigiera la implantación de las orientaciones de la OMI sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. A pesar de las repetidas peticiones, el Grupo había declinado examinar la cuestión porque no se recogía en su mandato. La delegación de Ucrania declaró que este año unos 38 marinos ucranianos habían sido tomados como rehenes, ninguno de ellos a bordo de buques de pabellón ucraniano. Ello dejaba patente la necesidad de implantar plenamente las orientaciones de la OMI en todos los buques, independientemente de su pabellón.

Elaboración de orientaciones para propietarios de buques, capitanes y tripulaciones sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

19.62 El Comité tomó nota de la decisión del MSPWG, a saber, que debido a la falta de propuestas concretas y de apoyo oficial para la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, no sería prudente elaborar de momento un mandato. En cambio, el Comité pidió que en su próximo periodo de sesiones se presentaran ponencias para la elaboración de directrices para propietarios de buques, capitanes y tripulaciones sobre la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Elaboración de directrices sobre el cuidado de la gente de mar y otras personas a bordo que hayan sufrido actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

19.63 El Comité pidió que en su próximo periodo de sesiones se presentaran propuestas para la elaboración de directrices sobre el cuidado de la gente de mar y otras personas a bordo que hayan sufrido actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las partes interesadas a que formularan observaciones y prestaran asesoramiento a la ICMA para el perfeccionamiento de sus directrices, antes de su presentación en el próximo periodo de sesiones del Comité.

20 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

20.1 El Comité recordó (MSC 87/20) que el MSC 84, tras debatir sobre la mejor manera de proceder a este respecto, y en vista de la información presentada hasta la fecha, había acordado en principio que:

- .1 había una necesidad urgente de examinar la seguridad de los buques de carga general, teniendo en cuenta el actual nivel de seguridad de esos tipos de buques y los documentos presentados hasta la fecha sobre el particular;
- .2 para avanzar en esta cuestión era necesario contar con información más detallada sobre siniestros en cuanto a la causa de los accidentes ocurridos en los buques de carga general, incluidos los resultados de todos los estudios conexos;
- .3 las definiciones de los términos "granelero" y "buque de carga general" están interrelacionadas y, por consiguiente, cualquier resultado de los debates sobre la definición de "granelero" en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS, debería tenerse en cuenta en las deliberaciones sobre la definición de "buque de carga general"; y
- .4 todo estudio de EFS que se presente a este respecto debería someterse primero al examen de Grupo de expertos en EFS, antes de que se establezca un grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de carga general.

20.2 El Comité también recordó que, tras examinar los documentos presentados al MSC 86, en particular:

- .1 MSC 86/19/1 (Alemania), que contiene observaciones sobre las etapas iniciales de un estudio de evaluación formal de la seguridad llevado a cabo por la IACS acerca de los buques de carga general en lo que se refiere al análisis de los datos sobre siniestros; y
- .2 MSC 86/INF.4 (IACS), que contiene el informe definitivo de la etapa 1 (Evaluación de los datos históricos) de un estudio de EFS que ha sido realizado por la IACS acerca de la seguridad de los buques de carga general,

había acordado que el Grupo de expertos en EFS examinase el estudio de EFS realizado por la IACS después de que se hubiese ultimado completamente dicho estudio. A este respecto, el Comité recordó asimismo que, tras una intervención del observador de la IACS sobre la necesidad de un acceso más amplio a las bases de datos sobre siniestros, había alentado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que hicieran accesibles sus bases de datos a fin de ayudar a la IACS con la EFS y les había invitado a que presentasen más información y propuestas pertinentes sobre la cuestión al MSC 87.

20.3 El Comité tuvo ante sí para su examen los siguientes documentos:

- .1 MSC 87/20/1 (IACS), en el que se facilita un informe resumido del análisis del riesgo extraído del estudio de EFS realizado por la IACS con respecto a la seguridad de los buques de carga general;
- .2 MSC 87/20/2 (República Islámica del Irán), en respuesta al documento MSC 87/20/1, en el que se propone que se realice un estudio completo de las causas de los sucesos ocurridos en buques no clasificados por la IACS de manera que las conclusiones puedan utilizarse en la prevención y reducción al mínimo de tales sucesos;

- .3 MSC 87/INF.3 (IACS), en el que se facilita un informe actualizado de la etapa 1 (Evaluación de los datos históricos) del estudio de EFS de la IACS sobre los buques de carga general; y
- .4 MSC 87/INF.4 (IACS), en el que se facilita un informe de la etapa 2 (Análisis del riesgo) del estudio de EFS que ha sido realizado por la IACS en relación con el estudio sobre los buques de carga general.

20.4 Tras realizar un examen general de los documentos anteriormente mencionados, el Comité tomó nota de la información facilitada por la IACS acerca de los avances logrados con respecto al estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general y reiteró que el Grupo de expertos en EFS examinaría el estudio antedicho una vez que se hubiese ultimado completamente. Está previsto que se facilite información actualizada sobre el estudio de EFS de la IACS al MSC 88.

20.5 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que hicieran accesibles sus datos sobre siniestros, incluidos los datos sobre siniestros de buques no clasificados por la IACS, a fin de ayudar al Comité y a la IACS con su estudio de EFS; e invitó asimismo a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar información adicional y propuestas pertinentes sobre la cuestión al MSC 88.

21 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estado jurídico de los convenios

21.1 El Comité tomó nota de la información, al 28 de febrero de 2010, sobre los convenios y protocolos, y las enmiendas a los mismos, respecto de los cuales la OMI desempeña funciones de depositaria y que guardan relación con la labor del Comité (MSC 87/21 y MSC 87/INF.8) y recibió una declaración verbal de la Secretaría con información adicional respecto de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a los convenios y protocolos de la OMI relativos a la seguridad, depositados ante el Secretario General y recibidos en la fecha de elaboración de los documentos mencionados o posteriormente, por ejemplo, la adhesión del Brasil y del Canadá al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; la adhesión del Canadá al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio de Formación para Pescadores), 1995; y la adhesión de la República Dominicana y de Nauru al Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y al Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988, con lo cual ambos entrarán en vigor el 28 de julio de 2010.

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

21.2 El Comité, tras tomar nota de que todos los subcomités habían examinado la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección preparada por la Secretaría (MSC 86/INF.11), examinó los documentos MSC 87/21/2 y MSC 87/INF.7, en los que se recoge una propuesta presentada por la Secretaría sobre la manera de proceder para conseguir los siguientes objetivos:

- .1 revisar la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, teniendo en cuenta los resultados del examen que efectuaron todos los subcomités de los fragmentos pertinentes; y
- .2 mantener la lista actualizada, y al mismo tiempo ponerla a disposición de los Miembros de la OMI, oportunamente, mediante una circular de distribución anual.

21.3 En ese contexto, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1371: "Lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección".

21.4 Asimismo, el Comité aprobó el proceso para la actualización de la lista por la Secretaría con la publicación de nuevas circulares anuales en las que se enumeren solamente las enmiendas a la lista refundida y encargó a los subcomités que examinaran cada cuatro años las partes específicas de la lista preparada por la Secretaría en el marco de sus respectivos puntos del orden del día titulados "Otros asuntos" para la ulterior aprobación por el Comité de una lista refundida revisada.

21.5 Por lo que respecta a la elaboración de un módulo de GISIS destinado a contener información sobre prescripciones y recomendaciones, el Comité tomó nota de que a través del sistema GISIS podrá descargarse una lista refundida en versión electrónica actualizada permanentemente e invitó a cada uno de los Estados Miembros a que introduzca información en GISIS, una vez que se haya elaborado el módulo, sobre la implantación únicamente de los instrumentos que no son obligatorios adoptados mediante resoluciones de la Asamblea o del Comité y a que carguen en el sistema la legislación nacional correspondiente, según se estime oportuno.

21.6 El Comité acordó invitar al Comité de Facilitación, al Comité Jurídico y al Comité de Protección del Medio Marino a que tomen nota de la decisión del Comité con respecto a la lista general de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio y a que consideren la posibilidad de emprender un proceso similar.

Facilitación de la entrada en vigor de las enmiendas de 1993 al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972

21.7 El Comité tomó nota de que la Asamblea, en su decimoctavo periodo de sesiones, había adoptado las enmiendas de 1993 al Convenio (resolución A.737(18)) por las que se modificaban algunas de las definiciones del Convenio y los textos conexos de sus anexos I y II. El Comité tomó nota de que, al 7 de mayo de 2010, había 78 Estados Contratantes del Convenio y sólo nueve de ellos habían depositado sus instrumentos de aceptación, cuando se necesitan 52 aceptaciones para que las enmiendas entren en vigor.

21.8 Es más, la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, tras tomar nota de la lentitud del proceso de aceptación necesario para la entrada en vigor de las enmiendas de 1993 al CSC 1972 enmendado, pidió a la Secretaría que propusiera al Consejo medidas para facilitar la entrada en vigor de dichas enmiendas.

21.9 El Comité examinó el documento MSC 87/21/1 (Secretaría), en el que se proponían opciones que, de adoptarse, deberían conducir a una pronta entrada en vigor de las enmiendas de 1993 al CSC 1972 enmendado y, tras un prolongado debate sobre el particular, se mostró partidario de la primera opción, a saber, la celebración de una conferencia de las Partes Contratantes, siempre que éstas estuvieran dispuestas a celebrar

la Conferencia y optar por el procedimiento de aceptación tácito a la hora de adoptar las enmiendas al Convenio; y de que deberían ponerse en marcha los preparativos pertinentes para reducir al mínimo la duración y costos de tal Conferencia.

21.10 El Comité pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con las Partes Contratantes del Convenio con objeto de recabar su opinión sobre la celebración de la Conferencia y, en particular, de determinar si estaban dispuestas a aplicar el procedimiento de aceptación tácito a las enmiendas del Convenio, y que diera cuenta de las conclusiones de dicha consulta ante el MSC 88.

Ámbito de aplicación de la regla II-1/41.6 del Convenio SOLAS

21.11 La IACS pidió al Comité que aclarara el ámbito de aplicación de la nueva regla II-1/41.6 del Convenio SOLAS (Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado) adoptada mediante la resolución MSC.216(82) (anexo 3), que entrará en vigor el 1 de julio de 2010. El Comité reconoció que se entiende que la aplicación de la nueva disposición sobre alumbrado suplementario queda dentro del ámbito de aplicación de la regla II-1/1-1, es decir, se aplica a los buques construidos el 1 de enero de 2009 o posteriormente, si bien la intención de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS era aplicar la regla a los buques construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente.

21.12 Con objeto de evitar toda posible confusión por la falta de disposiciones claras sobre la aplicación de las nuevas prescripciones antedichas relativas al alumbrado suplementario, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1372: "Orientaciones para la aplicación de la regla II-1/41.6 del Convenio SOLAS". El Comité aprobó también el proyecto de enmiendas a la regla II-1/41.6 del Convenio SOLAS, recogido en el anexo 35, y pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de someterlo al examen del Comité para su adopción en el MSC 88.

22 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

RELACIONES CON ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo y revisión de la situación

22.1 El Comité tomó nota de que el C 102 había adoptado las siguientes decisiones:

- .1 conceder el carácter consultivo al Instituto Náutico (NI), el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC), NACE Internacional y la Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP);
- .2 conceder el carácter consultivo provisionalmente a la Asociación para la Promoción de las Briquetas de Hierro Moldeadas en Caliente (HBIA) durante un periodo máximo de dos años, transcurridos los cuales debería revisarse la situación, y a la Organización Internacional para el Control de los Derrames (ISCO), durante dos años más;
- .3 convertir en carácter consultivo pleno el carácter consultivo provisional concedido al Fondo Internacional para la Protección de los Animales y su Hábitat (IFAW); y
- .4 no conceder el carácter consultivo a la Asociación Verde de Reciclaje de Buques (GSRA), la Asociación Comercial de Equipo Inflable de Seguridad

y Supervivencia (ISSETA), la Organización Regional Mar Limpio (RECSO), la Asociación Internacional de Contenedores y Mercancías Peligrosas (IDGCA), la Asociación de Certificación "Registro Ruso" y MYBA.

22.2 El Comité tomó nota también de las medidas adoptadas por el C 102 con respecto al Consejo Internacional de Asociaciones de las Industrias Náuticas (ICOMIA) y la Asociación Internacional de Navegación (PIANC), y de que el nombre de la Asociación Internacional de Navegación (PIANC) se había modificado a PIANC, Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático, de modo que el acrónimo PIANC no se modificaba.

22.3 Además, el Comité tomó nota de la profunda inquietud expresada por el C 102 por toda actividad que sea incompatible con las condiciones bajo las cuales se ha concedido el carácter consultivo a las organizaciones no gubernamentales; y de su petición a la Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) y Greenpeace Internacional para que se abstengan, en el futuro, de actuar de manera que pueda dar una imagen negativa de la Organización.

22.4 El Comité tomó nota también de que la UICN había vuelto a adoptar su nombre original, es decir, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, conservando el acrónimo UICN.

Nuevas solicitudes para la obtención del carácter consultivo

22.5 Con respecto a la solicitud presentada por la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) y la Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss), el Comité recomendó al Consejo que les concediera el carácter consultivo provisionalmente durante dos años, transcurridos los cuales debería revisarse la situación.

23 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

GENERALIDADES

23.1 El Comité recordó que el MSC 86 había aprobado los Procedimientos para evaluar las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad al elaborar instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmendar los existentes, y que había aprobado también enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo (anexo 22 del documento MSC 86/26). El MEPC 59 se mostró conforme con la decisión del MSC 86.

23.2 El Comité, al examinar el documento MSC 87/23 (Secretaría), recordó que en el párrafo 2 de la parte dispositiva de la resolución A.1013(26) se pide a los Comités que examinen y revisen, durante el bienio 2010-2011, las Directrices sobre organización y método de trabajo, teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, adoptadas mediante la resolución anteriormente mencionada.

23.3 El Comité tomó nota de que, de conformidad con dicha petición, la Secretaría había preparado el proyecto de revisión de las Directrices y el correspondiente proyecto de circular MSC/MEPC (MSC 87/23, anexo 1), teniendo en cuenta las disposiciones del Plan de conversión relativo a las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (MSC 87/23, anexo 2) para facilitar el examen de la cuestión por los Comités.

23.4 El Comité recordó también que el MSC 86 había examinado el proyecto de enmiendas a las Directrices del Comité con objeto de garantizar que los subcomités centren sus deliberaciones en los aspectos técnicos u operacionales de la labor asignada y que había acordado volver a examinar la cuestión en el MSC 87.

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ EXAMINADAS EN EL MSC 86

23.5 El Comité recordó que el MSC 86, al examinar, en relación con la inclusión de nuevos puntos en el programa de trabajo de los subcomités, el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités preparadas por la Reunión de Presidentes de 2009 (MSC 86/WP.11, anexo 3), había acordado que los siguientes principios rectores deberían servir de base para seguir examinando la cuestión:

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

23.6 El Comité tuvo ante sí para su examen los documentos MSC 87/23/1 (Secretaría), en el que se facilita información de referencia sobre los resultados del MSC 86, y MSC 87/23/2 (Irán y otros), en el que se propone un texto alternativo que permitiría introducir alguna flexibilidad y material de referencia justificativo con respecto a la necesidad, o a la necesidad imperiosa, a nivel de los órganos auxiliares.

23.7 La delegación de los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó que, en su opinión, las circunstancias habían solucionado el problema y que los párrafos 4.17 y 4.18 del proyecto de revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC 87/23, anexo 1) abordaban debidamente en la actualidad las inquietudes planteadas en el documento MSC 87/23/2. Otras delegaciones manifestaron la opinión de que las disposiciones antedichas no captan plenamente la esencia del texto alternativo facilitado en el documento MSC 87/23/2 puesto que las nuevas disposiciones no garantizan que el órgano auxiliar disponga de información pertinente que sea suficiente cuando vaya a iniciar su labor técnica, lo cual, en opinión de esas delegaciones, era necesario para que la labor se llevara a cabo de manera eficaz.

23.8 Tras un prolongado debate, el Comité solicitó a la Secretaría que examinara el proyecto de revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo, preparara una propuesta de enmiendas que captara la esencia del texto alternativo recogido en el documento MSC 87/23/2 y propusiera cualesquiera otras mejoras de redacción, para su examen en el MEPC 61 y el MSC 88 (véase asimismo el párrafo 23.10.2).

23.9 En ese contexto, el Comité aceptó la propuesta de INTERTANKO de enmendar el párrafo 6.9.5 del proyecto de revisión de las Directrices sobre organización y método de trabajo, con objeto de permitir que puedan presentarse observaciones sobre documentos no

voluminosos (párrafo 6.9.4), lo cual ya había sido aceptado por el MEPC 59 (MEPC 59/24, párrafos 21.11 y 21.12), y pidió a la Secretaría que efectuara dicho cambio como correspondiera.

INFORME SOBRE LA REUNIÓN DE PRESIDENTES DE 2010

23.10 Se informó al Comité de que la Reunión de Presidentes de 2010 se había celebrado el 15 de mayo de 2010 y de que su informe se había distribuido con la signatura MSC 87/WP.9. El Comité examinó el informe de la Reunión en general y, tras haber adoptado las medidas pertinentes en relación con el punto 24 del orden del día, en particular en relación con el presente punto:

- .1 refrendó como correspondía las recomendaciones de la Reunión con respecto a las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo (párrafos 6.1 a 6.10 y 7.1 del documento MSC 87/WP.9) y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes;
- .2 aprobó, en principio, el proyecto de circular MSC/MEPC que contiene las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC 87/23, anexo 1, modificado por el anexo 3 del documento MSC 87/WP.9), que figura en el anexo 36, con objeto de examinarlo de nuevo en el MSC 61 para su adopción definitiva en el MSC 88;
- .3 invitó a los Gobiernos Miembros a que utilizaran el proyecto de Directrices revisadas cuando presenten propuestas de nuevos resultados, en espera de la aprobación de las Directrices en el MEPC 61 y el MSC 88; y
- .4 decidió examinar de nuevo en el MSC 88 la posibilidad de que las Directrices puedan descargarse como una publicación desde el sitio web de la OMI.

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

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

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

23.12 Al examinar las medidas que los órganos auxiliares podrían adoptar, el Comité aceptó la recomendación de la Reunión (MSC 87/WP.9, párrafo 13) de que los órganos auxiliares deberían elaborar sus órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices revisadas, teniendo en cuenta que:

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

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

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

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

23.13 Tras reconocer la necesidad de alcanzar una implantación plena de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización a más tardar a principios del bienio 2012-2013, el Comité aceptó la recomendación de la Reunión (MSC 87/WP.9, párrafo 14) de ultimar sus propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013 basándose en las Directrices revisadas, para su examen en el MSC 89, teniendo en cuenta las propuestas de órdenes del día bienales preparadas por los subcomités para su presentación al C 106. El Comité encargó a la Secretaría que adoptara las medidas que estimara convenientes e informara al MEPC 61 como correspondiera.

Nuevo módulo de GISIS sobre planificación organizativa

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

Otros asuntos

23.15 El Comité tomó nota de que, en su 11ª reunión (7 a 9 de abril de 2010), el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico había examinado las disposiciones para la realización de la labor de la Organización y de que el C 104 examinaría los resultados del Grupo de trabajo del Consejo (C 104/3).

24 PROGRAMA DE TRABAJO

ÓRDENES DEL DÍA BIENALES Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS, INCLUIDO EL EXAMEN DE LOS NUEVOS RESULTADOS PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS, LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y LOS SUBCOMITÉS INTERESADOS

GENERALIDADES

24.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los Subcomités que se habían reunido desde el MSC 86 (MSC 87/24, MSC 87/24/Add.1 y MSC 87/24/Add.2), las Directrices sobre la aplicación de Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel

(resolución A.1013(26)), las diversas propuestas relativas a nuevos puntos del programa de trabajo (en adelante denominados "resultados") presentadas al periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados, la evaluación preliminar de dichas propuestas (MSC 87/WP.1) realizada por el Presidente, con ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2), y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los programas de trabajo (en adelante denominados "órdenes del día bienales") de los subcomités y los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones, y adoptó las medidas indicadas a continuación.

24.2 El Comité recordó que, en relación con su método de trabajo para examinar las propuestas relativas a nuevos resultados, en su 78º periodo de sesiones había acordado que, al debatir dichas propuestas, el objetivo del Comité era decidir, basándose en las justificaciones facilitadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, si procedía o no incluir el resultado en el orden del día bienal de un subcomité. La decisión de incluir un resultado en el orden del día bienal de un subcomité no significa que el Comité esté de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decide incluir el resultado en el orden del día bienal de un subcomité, debería ser el subcomité interesado el que examine a fondo los aspectos técnicos de la propuesta y elabore las prescripciones y recomendaciones que estime oportunas.

24.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 59 y MEPC 60, según los casos, habían aprobado los órdenes del día bienales de los subcomités BLG y FSI, así como los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones y los resultados relacionados con el medio ambiente de los órdenes del día bienales de otros subcomités, según se indica en los documentos MSC 87/2/2 y MSC 87/2/2/Add.1.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (SUBCOMITÉ BLG)

Resultados del MEPC 60

24.4 El Comité recordó que el MEPC 60 (MSC 87/2/2/Add.1) había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité BLG y en el orden del día provisional del BLG 15 un resultado no previsto sobre "Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro", fijando 2012 como año previsto de ultimación, y había encargado al Subcomité BLG que obtuviera asesoramiento técnico del Subcomité DE, según fuera necesario.

Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados

24.5 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 87/24/3 (Bahamas, Vanuatu, OCIMF e IACS) y MSC 87/24/15 (Chile, Chipre, Italia, Países Bajos, Panamá, República Islámica del Irán e IPTA) en el contexto del orden del día bienal del Subcomité DSC, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité BLG y en el orden del día provisional del BLG 15 un resultado no previsto sobre "Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados", fijando 2012 como año previsto de ultimación y nombrando al Subcomité DSC órgano coordinador (véase asimismo el párrafo 24.11).

Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta

24.6 Tras examinar la justificación pertinente de un nuevo resultado facilitada por el BLG 14, el Comité acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité BLG y en el orden del día provisional del BLG 15 un resultado no previsto titulado "Examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ", fijando 2011 como año previsto de ultimación (véase asimismo el párrafo 13.11).

Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

24.7 Tras examinar los resultados del DSC 14, BLG 14 y FP 54 sobre cuestiones relacionadas con la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), el Comité decidió volver a incluir el resultado 5.2.1.25, titulado "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", fijando 2011 como fecha prevista de ultimación (véanse asimismo los párrafos 13.10 y 15.17).

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del BLG 15

24.8 El orden del día bienal del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.9 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 15, que figura en el anexo 38, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)

Resultados del MEPC 60

24.10 El Comité recordó que el MEPC 60 (MSC 87/2/2/Add.1) había acordado encargar al Subcomité DSC que volviera a examinar el documento MEPC 60/6/5 (República Islámica del Irán), sobre la necesidad de proporcionar instalaciones de recepción de desechos para las mercancías regidas por el Anexo III del Convenio MARPOL, al tratar el punto del orden del día titulado "Otros asuntos", y que informara de los resultados al MEPC 62.

Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados

24.11 El Comité examinó el documento MSC 87/24/3 (Bahamas, Vanuatu, OCIMF e IACS), en el que se proponen enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados con objeto de garantizar que la gente de mar que entre en dichos espacios esté familiarizada con las precauciones que deben tomar antes de hacerlo y en caso de accidente, junto con el documento MSC 87/24/15 (Chile, Chipre, Italia, Países Bajos, Panamá, República Islámica del Irán e IPTA), y acordó incluir en los órdenes del día bienales de los subcomités BLG y DSC y en los órdenes del día provisionales del BLG 15 y del DSC 15, un resultado no previsto sobre "Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados", fijando 2012 como año previsto de ultimación y nombrando al Subcomité DSC órgano coordinador (véase asimismo el párrafo 24.5).

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DSC 15

24.12 El orden del día bienal del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.13 El Comité aprobó el orden del día provisional del DSC 15, que figura en el anexo 38.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)**Empleo de materiales compuestos en la construcción de buques**

24.14 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 87/24/9 (Reino Unido) en el contexto del orden del día bienal del Subcomité DE, había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 55 un resultado no previsto sobre "Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques", fijando 2013 como año previsto de ultimación y nombrando al Subcomité DE órgano coordinador (véase asimismo el párrafo 24.31).

Normas de aprobación de la cinta antisalpicaduras

24.15 Tras examinar el documento MSC 87/24/4 (República de Corea), en el que se propone elaborar normas de aprobación de la cinta antisalpicaduras en relación con la resistencia al calor, la inflamabilidad, el envejecimiento y la resistencia, el Comité no aceptó la propuesta.

Interpretaciones unificadas del Código NGV 2000

24.16 El Comité examinó el documento MSC 87/24/7 (Noruega), en el que se propone que se elabore una serie de interpretaciones unificadas del capítulo 7 (Seguridad contra incendios) del Código NGV 2000, enmendado, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 55 un resultado no previsto sobre "Interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000", fijando 2012 como año previsto de ultimación.

Comunicación entre miembros de los grupos de lucha contra incendios

24.17 Tras examinar el documento MSC 87/24/8 (Dinamarca, Finlandia y Suecia), en el que se propone que se elaboren enmiendas al capítulo 3 del Código SSCI relativas al equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios en los buques de carga y de pasaje, el Comité acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 55 un resultado no previsto sobre "Enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios", fijando 2012 como año previsto de ultimación.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FP 55

24.18 El orden del día bienal del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.19 El Comité aprobó el orden del día provisional del FP 55, que figura en el anexo 38.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 89

24.20 Tras tomar nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el FP 55 y el MSC 89, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 89º periodo de sesiones debería examinar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del FP 55, el Comité acordó que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse en el MSC 89:

- .1 pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios;
- .2 medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación; y
- .3 revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)

Resultados del MEPC 60

24.21 El Comité recordó que el MEPC 60 (MSC 87/2/2/Add.1) había acordado encargar al FSI 18 que volviera examinar el documento MEPC 60/6/5 (República Islámica del Irán), en el que se proponen enmiendas a todas las reglas relativas a las instalaciones portuarias de recepción que figuran en los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL, al tratar el punto del orden del día titulado "Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción", y que informara de los resultados al MEPC 61.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FSI 18

24.22 El orden del día bienal del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 37. Se pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

24.23 El Comité confirmó el orden del día provisional del FSI 18, que figura en el anexo 38, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ COMSAR)

Medidas para evitar falsos alertas de socorro

24.24 El Comité examinó el documento MSC 87/24/5 (República de Corea), en el que se propone que se elaboren directrices que contengan una serie unificada de especificaciones relativas a los pulsadores de alerta de socorro y funciones de prueba segura, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado sobre "Medidas para evitar los falsos alertas de socorro", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones, y nombrando al Subcomité COMSAR órgano coordinador, en colaboración con el Subcomité NAV, según sea necesario y cuando lo solicite el Subcomité COMSAR.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 15

24.25 El orden del día bienal del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.26 El Comité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 15, que figura en el anexo 38.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 89

24.27 Tras tomar nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el COMSAR 15 y el MSC 89, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 89º periodo de sesiones debería examinar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del COMSAR 15, el Comité acordó que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse en el MSC 89:

- .1 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;
- .2 cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT;
- .3 estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM;
- .4 revisión del Manual IAMSAR; y
- .5 revisión de las Normas de funcionamiento de las RLS por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19)).

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del NAV 55

24.28 El orden del día bienal del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.29 El Comité confirmó el orden del día provisional del NAV 56, que figura en el anexo 38.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)

Propuestas de enmiendas a la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18))

24.30 El Comité examinó el documento MSC 87/24/2 (Australia, Dominica, Reino Unido e ILAMA), en el que se proponen enmiendas a la Recomendación anteriormente mencionada con objeto de superar una anomalía que se detectó tras la publicación de la circular MSC.1/Circ.1328 con respecto a los componentes con fecha caducada contenidos en las balsas salvavidas inflables empaquetadas, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado sobre "Revisión de la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables", para cuya ultimación sería necesario un periodo de sesiones, y nombrando al Subcomité DE órgano coordinador.

Empleo de materiales compuestos en la construcción de buques

24.31 Tras examinar el documento MSC 87/24/9 (Reino Unido), en el que se propone que se elaboren directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio en las

estructuras de los buques, el Comité acordó incluir en los órdenes del día bienales de los subcomités FP y DE y en los órdenes del día provisionales del FP 55 y del DE 55, un resultado no previsto sobre "Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques", fijando 2013 como año previsto de ultimación y nombrando al Subcomité DE órgano coordinador (véase asimismo el párrafo 24.14).

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DE 54

24.32 El orden del día bienal del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.33 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 54, que figura en el anexo 38.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SUBCOMITÉ SLF)

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del SLF 53

24.34 El orden del día bienal del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.35 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 53, que figura en el anexo 38.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)

Comprensión uniforme de la expresión "periodo de embarco aprobado"

24.36 El Comité examinó el documento MSC 87/24/6 (Noruega), en el que se propone que se elaboren interpretaciones unificadas de la expresión "periodo de embarco aprobado", que se menciona en el capítulo 1 del Convenio de Formación, enmendado, y acordó incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 42, un resultado no previsto sobre "Elaboración de interpretaciones unificadas de la expresión "periodo de embarco aprobado", fijando 2011 como año previsto de ultimación.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del STW 42

24.37 El orden del día bienal del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 37.

24.38 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 42, que figura en el anexo 38.

REFRENDO DE LOS RESULTADOS NO PREVISTOS

24.39 De conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)), el Comité invitó al Consejo a que refrendara, para incluirlos en el Plan de acción de alto nivel actual, los siguientes resultados no previstos acordados por el Comité:

- .1 enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados (véanse los párrafos 24.5 y 24.11);

- .2 examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ (véase el párrafo 24.6);
- .3 elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques (véanse los párrafos 24.14 y 24.31);
- .4 elaboración de interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000 (véase el párrafo 24.16);
- .5 elaboración de enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios (véase el párrafo 24.17); y
- .6 elaboración de interpretaciones unificadas de la expresión "periodo de embarco aprobado" (véase el párrafo 24.36).

SEGUIMIENTO DEL VIGÉSIMO SEXTO PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Generalidades

24.40 Tras examinar los resultados del vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 87/2/4 y MSC 87/24/1) y las medidas cuya adopción se le había pedido, el Comité tomó las decisiones que se indican en los párrafos 24.41 a 24.45 *infra*.

Cuestiones relativas a peticiones concretas de intervención en el contexto de las resoluciones adoptadas por la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones

24.41 El Comité tomó nota de que la A 26 le había pedido que:

- .1 en el contexto de la resolución A.1012(26) – *Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011*:
 - .1.1 cuando informe de su labor a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario y al Consejo en los periodos de sesiones que éste celebrará durante el bienio 2010-2011, se asegure de que presenta información sobre los progresos realizados para el logro de las metas y objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;
 - .1.2 cuando examine propuestas para incluir resultados no previstos, se cerciore de que, de conformidad con esta resolución y las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro de los ámbitos del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel;
 - .1.3 presente al Consejo, para que éste los refrende, los resultados no previstos que pueda aprobar durante el bienio 2010-2011, a fin de incluirlos en el Plan de acción de alto nivel de dicho bienio;
 - .1.4 se asegure de que, en las medidas de alto nivel y los resultados conexos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios

- existentes (en particular si éstos llevan poco tiempo en vigor), se tienen plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII), y que se presta la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar normas nuevas o revisar las existentes;
- .1.5 examine y revise, durante el bienio 2010-2011, las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité a la luz de esta resolución; y
- .1.6 cuando formule recomendaciones para sus órdenes del día bienales, tenga presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año;
- .2 en el contexto de la resolución A.1013(26) – *Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización*, que examine y revise, durante el bienio 2010-2011, las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, y recordó que la cuestión se había tratado en relación con el punto 23 del orden del día (Aplicación de las Directrices de los Comités) (véase asimismo el párrafo 23.10);
- .3 en el contexto de la resolución A.1018(26) – *Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI*, que, bajo la coordinación del Consejo, adopte las medidas oportunas para desarrollar y establecer el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI en su forma institucionalizada, observando el calendario establecido, para que el Consejo informe de las novedades al respecto en el vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea (véanse asimismo los párrafos 24.42 a 24.44);
- .4 en el contexto de la resolución A.1019(26) – *Enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007*, que mantenga, en colaboración con el MEPC, el Código sometido a examen y, bajo la coordinación del Consejo, proponga a la Asamblea enmiendas al mismo; y que publique en el sitio de la Organización en la Red el texto refundido del Código, en su forma enmendada;
- .5 en el contexto de la resolución A.1020(26) – *Enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007*, que mantenga sometidas a examen, en colaboración con el MEPC, las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmiende según sea necesario; y que publique en el sitio de la Organización en la Red el texto refundido de las Directrices para efectuar reconocimientos, en su forma enmendada;
- .6 en el contexto de la resolución A.1021(26) – *Código de alertas e indicadores, 2009*, que mantenga, en colaboración con el MEPC, el Código sometido a examen y lo actualice según sea necesario;

- .7 en el contexto de la resolución A.1022(26) – *Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones*, que mantenga, en colaboración con el MEPC, las Directrices sometidas a examen y las enmiende según sea necesario;
- .8 en el contexto de la resolución A.1023(26) – *Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009 (Código MODU 2009)*, que enmiende el Código MODU 2009, según proceda, tomando en consideración los adelantos en cuanto a las características de proyecto y la tecnología, tras consultar a las organizaciones pertinentes;
- .9 en el contexto de la resolución A.1024(26) – *Directrices para los buques que naveguen en aguas polares*, que mantenga, en colaboración con el MEPC, las Directrices sometidas a examen y las actualice según sea necesario, a la luz de la experiencia adquirida con su aplicación;
- .10 en el contexto de la resolución A.1025(26) – *Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques*, que mantenga, en colaboración con el Comité Jurídico, el Código de prácticas sometido a examen y adopte conjuntamente con el Comité Jurídico las enmiendas necesarias a dicho Código; y que en colaboración con el Comité Jurídico, informe a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, de las medidas adoptadas de conformidad con esta resolución, y recordó que la cuestión se había tratado en relación con el punto 19 del orden del día (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques) (véanse asimismo los párrafos 19.43 a 19.57);
- .11 en el contexto de la resolución A.1027(26) – *Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))*:
- .1 trabaje rápidamente junto con el Comité de Facilitación en la revisión de las Directrices;
 - .2 adopte, junto con el Comité de Facilitación, las enmiendas a las Directrices que sean necesarias como resultado de la revisión antedicha, y las divulgue por los medios adecuados; y
 - .3 en colaboración con el Comité de Facilitación, informe a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la presente resolución,
- y decidió esperar a conocer los resultados del FAL 35, que examinará pormenorizadamente la resolución A.1027(26) y asesorará al MSC 88 en consecuencia; y
- .12 en el contexto de la resolución A.1029(26) – *Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)*, que fomente la concienciación del uso actual y potencial de GISIS no sólo para cumplir las prescripciones de notificación, sino también como instrumento que sirva de apoyo a la labor de investigación y a la adopción de políticas internacionales y nacionales

sobre seguridad y protección marítimas y sobre protección ambiental, y encargó al Subcomité FSI que examinara la petición de la Asamblea y le asesorara según procediera.

El Comité tomó nota además de que la Asamblea había pedido al Secretario General que adoptara las medidas oportunas encaminadas a seguir desarrollando el sistema en estrecha colaboración con los Estados Miembros, los órganos de la OMI, las organizaciones internacionales y todas las demás partes interesadas de la comunidad marítima mundial.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

24.42 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 87/24/10 (Secretaría) sobre las medidas cuya adopción había pedido la A 26 en el contexto de la resolución A.1018(26): "Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI", en la que se pide, en el párrafo 3 de la parte dispositiva, al MSC, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación, que, bajo la coordinación del Consejo, y según sea necesario, adopten las medidas oportunas para desarrollar y establecer el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI en su forma institucionalizada, observando el calendario establecido, y al Consejo que informe de las novedades al respecto en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea.

24.43 A este respecto, el Comité tomó nota de que, por lo que respecta al calendario y programa de actividades para institucionalizar el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, se había pedido al Comité y al MEPC que tuvieran a bien:

- .1 comenzar a examinar la manera de conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, incluidas las disposiciones para las auditorías;
- .2 determinar los instrumentos obligatorios de la OMI que se utilizarán para que el Código y las auditorías sean obligatorios; y
- .3 elaborar disposiciones para conferir obligatoriedad al Código a través de los instrumentos obligatorios de la OMI determinados;

y que se había pedido al Consejo que constituyera un grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/Comité de Facilitación/Comité de Cooperación Técnica para revisar el Marco y los Procedimientos para el Plan. En este contexto, el Comité alentó a los Miembros a que participaran en el Grupo mixto de trabajo cuando se constituyera.

24.44 Al examinar las medidas que debían adoptarse a fin de dar curso a las peticiones de la Asamblea sobre las cuestiones relacionadas con la aplicación obligatoria del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y de las auditorías, el Comité decidió encargar al FSI 18 que realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar la manera de conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y a las auditorías, dentro de los 10 instrumentos obligatorios abarcados actualmente por el Código y el Plan de auditorías, y toda posible revisión del Código como resultado de dicha obligatoriedad; y
- .2 informar al MSC 88 para que el Comité vuelva a examinar la cuestión por lo que respecta al calendario y programa de actividades para

institucionalizar el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adjunto a la resolución A.1018(26), de manera que el Comité pueda informar al Consejo, a su debido tiempo, acerca de los resultados de su examen,

y acordó flexibilizar el plazo previsto para la presentación de documentos al FSI 18 sobre el particular, habida cuenta del tiempo disponible para ultimar la labor. Posteriormente, el Comité acordó que los documentos anteriormente mencionados debían contener un máximo de dos páginas y llegar a la Secretaría a más tardar el 4 de junio de 2010.

24.45 El Comité tomó nota de que la Asamblea había examinado el tercer compendio de informes resumidos de auditoría (A 26/9/1) y había decidido remitirlo al Comité y al MEPC para que éstos lo examinaran a fondo, y de que los Comités deberían informar al Consejo, a su debido tiempo, acerca de los resultados de dicho examen. A este respecto, el Comité pidió al FSI 18 que examinara el tercer compendio de informes resumidos de auditoría (A 26/9/1), al tratar el punto de su orden del día titulado "Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI", y que informara al MSC 88 según procediera.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL

Orden del día postbienio del Comité

24.46 En el contexto de la resolución A.1013(26): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel", el Comité tomó nota de que se le había pedido que estableciera y mantuviera un orden del día postbienio utilizando el formato que figura en las Directrices anteriormente mencionadas, y de que la Secretaría había preparado el orden del día postbienio del Comité a partir de las propuestas formuladas por los subcomités en sus últimos periodos de sesiones, orden del día que figura en el anexo del documento MSC 87/24/11. En particular, el Comité tomó nota de que en el orden del día postbienio se habían incluido puntos existentes del programa de trabajo (resultados) designados mediante un número de periodos de sesiones.

24.47 En el contexto de lo anterior, el Comité, tras tomar nota de la intervención de la delegación de China con respecto a la prioridad para la elaboración de la aplicación obligatoria de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los espacios vacíos de graneleros y petroleros, observó que el DE 50 había acordado mantener dicho punto en el orden del día postbienio hasta que se adquiriera experiencia con la aplicación de la Norma de rendimiento antedicha.

24.48 Tras tomar nota de que el orden del día postbienio se actualizaría y adjuntaría a su informe de conformidad con lo establecido en la resolución A.1013(26) y teniendo en cuenta todo nuevo resultado que pudiera acordarse en el periodo de sesiones actual, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del orden del día postbienio del Comité de Seguridad Marítima, que figura en el anexo 39.

Informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011

24.49 Al examinar el proyecto de informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011 (MSC 87/24/13), que se basaba en los resultados del FSI 17, NAV 55, DSC 14, STW 41, SLF 52, BLG 14, DE 53, COMSAR 14 y FP 54, el Comité tomó nota del progreso realizado hasta la fecha en relación con los resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel, incluida la utilización del nuevo formato de presentación de informes que figura en las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de

alto nivel (resolución A.1013(26)), y de que la Secretaría actualizaría el informe para incluir los resultados no previstos que se habían acordado en el periodo de sesiones, que se adjuntaría al informe del Comité de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.1013(26).

24.50 Posteriormente el Comité, tras examinar las recomendaciones formuladas por la Reunión de Presidentes (MSC 87/WP.9), invitó al Consejo a que tomara nota del Informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011, recogido en el anexo 40, que incluye los resultados no previstos aprobados en el periodo de sesiones actual, a reserva de su refrendo por el Consejo (véase asimismo el párrafo 24.39).

Propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013

24.51 Tras examinar las recomendaciones formuladas por la Reunión de Presidentes de 2010 (MSC 87/WP.9), el Comité acordó que las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013 deberían prepararse basándose en las Directrices revisadas para su examen en el MSC 89, teniendo en cuenta las propuestas de órdenes del día bienales preparadas por los subcomités para su presentación al C 106, y encargó a la Secretaría que adoptara las medidas que estimara convenientes (véase asimismo el párrafo 23.13).

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

24.52 Tras examinar las recomendaciones formuladas durante la Reunión de Presidentes (MSC 87/WP.9) sobre las cuestiones relacionadas con los procedimientos para evaluar las repercusiones de las necesidades de creación de capacidad al elaborar instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmendar los existentes, que figuran en las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo (MSC 87/23, en su forma enmendada), el Comité solicitó al Vicepresidente del Comité que, en consulta con el Presidente del Comité y con la asistencia de la Secretaría, realizara una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad utilizando la lista de comprobaciones para la evaluación de la necesidad de creación de capacidad que figura en el apéndice 2 del anexo 2 de las Directrices revisadas, por lo que respecta a los resultados aprobados en el periodo de sesiones actual relativos a instrumentos obligatorios, para su examen por el MSC 88 y el Grupo especial de análisis de necesidades en cuanto a la creación de capacidad (AGAG), si el Comité lo constituye. En consecuencia, el Comité acordó añadir este punto en el orden del día del MSC 88 (véase asimismo el párrafo 24.57).

ORIENTACIONES DEL OEIA PARA LOS ESTADOS RIBEREÑOS SOBRE CÓMO RESPONDER A LOS CASOS DE EMERGENCIA MARÍTIMA RELACIONADOS CON MATERIALES RADIATIVOS

24.53 El Comité examinó el documento MSC 87/24/12 (Secretaría), en el que se invita a la Secretaría de la OMI a que colabore en la preparación de orientaciones para los Estados ribereños sobre cómo responder a los casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos, y tomó nota de que se había celebrado en Viena, en marzo del año en curso, una reunión para iniciar la labor sobre las directrices anteriormente mencionadas, en la que participaron varias partes interesadas.

24.54 A este respecto, dadas las consideraciones relacionadas con esta iniciativa desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente, el Comité tomó nota de la opinión de la Secretaría de que, antes de poder participar en la elaboración de dichas orientaciones, sería necesario solicitar la aprobación de los órganos pertinentes de la OMI, en particular del Comité y el MEPC, dado que la elaboración de las orientaciones mencionadas tendrá repercusiones tanto para los Estados Miembros de la OMI como para la Secretaría de la

Organización y requerirá una importante contribución de ambas partes. En concreto, el Comité y el MEPC deberían acordar en primer lugar que dichas orientaciones son necesarias y, de ser así, establecer el correspondiente resultado para, después, dar participación a los diversos subcomités técnicos encargados de la seguridad de la navegación, las telecomunicaciones y el transporte de mercancías peligrosas.

24.55 El Comité, tras tomar nota de que en el párrafo 8.2 del documento MSC 87/2/2/Add.1 se indicaba que el MEPC profundizaría en el examen de la cuestión en el MEPC 61, acordó que la Secretaría participara en la próxima reunión del OIEA que se celebrara sobre la cuestión y pidió a la Secretaría que preparase un documento sobre las novedades más recientes para examinarlo en el MSC 88 y que formulara recomendaciones sobre la mejor manera de proceder al respecto. El Comité pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC.

REUNIONES INTERPERIODOS

24.56 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería limitarse al mínimo necesario, el párrafo 3.40 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, y la decisión adoptada por el Comité en su 66º periodo de sesiones de que todos los subcomités debían examinar a fondo la necesidad de convocar reuniones interperiodos, y que solamente cuando consideren que dichas reuniones son esenciales debían presentar al Comité oportunamente una solicitud plenamente justificada para su examen, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, aprobó las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 el Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, del 14 al 16 de septiembre de 2010;
- .2 el Grupo de trabajo del Subcomité SLF sobre la seguridad de los buques pesqueros, del 20 al 24 de septiembre de 2010;
- .3 el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, del 27 de septiembre al 1 de octubre de 2010;
- .4 el Grupo de trabajo ESPH, del 18 al 22 de octubre de 2010;
- .5 dos reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2011, la primera de ellas entre mayo y junio de 2011 y la segunda a continuación del DSC 16;
- .6 el Grupo de trabajo del MSC sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, los días 22 y 23 de noviembre de 2010; y
- .7 el Grupo especial de trabajo sobre la LRIT, antes del MSC 88,

e invitó al Consejo a que refrendara la decisión anteriormente indicada.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PROPUESTOS PARA EL MSC 88**Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 88 y el MSC 89**

24.57 El Comité convino en las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 88º y 89º, las cuales figuran en el documento MSC 87/WP.8, enmendado (véase asimismo el párrafo 24.51).

Constitución de grupos de trabajo durante el MSC 88

24.58 Tras recordar las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo en relación con el número de grupos que pueden constituirse en cada periodo de sesiones, el Comité, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los distintos puntos del orden del día, acordó que en su 88º periodo de sesiones debían constituirse grupos de trabajo sobre los siguientes puntos:

- .1 LRIT;
- .2 factor humano; y
- .3 [protección marítima] [actos de piratería],

y acordó constituir grupos de redacción sobre el siguiente punto:

- .4 examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

24.59 El Comité también acordó que podría ser necesario constituir estos otros grupos:

- .1 evaluación formal de la seguridad (EFS); y
- .2 Grupo de análisis de necesidades en cuanto a la creación de capacidad (AGAG).

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

24.60 El Comité tomó nota de que estaba previsto provisionalmente que su 88º periodo de sesiones se celebrara del 24 de noviembre al 3 de diciembre de 2010 y su 89º periodo de sesiones en mayo de 2011.

25 OTROS ASUNTOS**Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)**

25.1 El Comité recordó que la Secretaría había comenzado a elaborar en julio de 2005 el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), que permite el acceso público a conjuntos de datos recopilados por la Secretaría y que los Estados Miembros introduzcan datos directamente.

25.2 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 87/25 (Secretaría), en el que se indica que, en la actualidad, GISIS constaba de 24 módulos y que se habían introducido dos enmiendas relacionadas con el módulo de Dificultades del transporte de mercancías peligrosas. El Comité también tomó nota de la información presentada por la Secretaría respecto de las últimas novedades del GISIS.

25.3 El Comité tomó nota además de que el Subcomité FSI, en su próximo periodo de sesiones, examinaría la cuestión del cumplimiento de las prescripciones de notificación a través de GISIS.

Cooperación de la OMI/IACS respecto del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS

25.4 El Comité recordó que el MSC 86 había tomado nota de la información suministrada por la Secretaría respecto de la evolución del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC) (MSC 86/INF.14) y, en particular, acerca de las posibles modificaciones importantes a la estructura y el modo de funcionamiento del actual Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS, y de que el Secretario General había contratado a un nuevo consultor/observador para la OMI, y había solicitado a la Secretaría que continuara participando en el PCSCC de la IACS en las mismas condiciones que anteriormente, es decir, sin repercusiones financieras para la Organización, y que presentara un informe al MSC 87.

25.5 El Comité examinó el documento MSC 87/25/1 (Secretaría), que trata de la cooperación entre la OMI y la IACS respecto del Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS (PCSCC), y tomó nota de la información sobre la participación del representante de la OMI en la labor del Comité Consultivo sobre el PCSCC de la IACS y de las modificaciones importantes a la estructura y el modo de funcionamiento futuro del PCSCC de la IACS (párrafos 6 y 7 del documento MSC 87/25/1).

25.6 El Comité examinó el documento MSC 87/25/2 (IACS) y tomó nota de información sobre las novedades más recientes relacionadas con el PCSCC de la IACS. Las principales modificaciones al PCSCC fueron las siguientes:

- .1 Los Requisitos del sistema de gestión de la calidad de la IACS (IQMSR) están disponibles gratuitamente para su adopción y aplicación por cualquier sociedad de clasificación.
- .2 Las auditorías y evaluaciones de las sociedades miembros de la IACS estarán a cargo de órganos de certificación acreditados independientes (ACB), elegidos y contratados por la sociedad en cuestión, que satisfagan las condiciones necesarias para someter a auditoría a una sociedad de clasificación de conformidad con lo estipulado en el PCSCC.
- .3 Cualquier sociedad de clasificación (no miembro de la IACS) puede pedir a cualquier órgano de certificación acreditado que evalúe y certifique su sistema de gestión de la calidad en cumplimiento del QSCS voluntariamente.
- .4 La IACS continuará teniendo la propiedad del PCSCC y mantendrá el Plan a través de su Comité de calidad, supervisado por el Comité asesor de la calidad, que es independiente.
- .5 2010 será un año de transición, es decir, los miembros de la IACS y las sociedades que solicitan ser miembros de la IACS serán sometidos a una auditoría por el órgano de certificación acreditado que escojan y por los auditores de la IACS. A partir de 2011, la auditoría y evaluación quedará exclusivamente a cargo de órganos de certificación acreditados.

25.7 El Comité también tomó nota de que la IACS, consciente de la reciente iniciativa para otorgar plena independencia al PCSCC, estimaba que era el momento de que la OMI examinara si continúan siendo adecuados los acuerdos financieros actuales, según los cuales la IACS paga la totalidad de los costos del observador de la OMI, y había invitado al Comité a que examinara la necesidad de que el observador de la OMI siguiera participando en el PCSCC y los acuerdos más apropiados para financiar esa función.

25.8 El Comité tomó nota de que el PCSCC de la IACS se había modificado sustancialmente y examinó las siguientes cuestiones: la necesidad de que el consultor/observador de la OMI continúe participando en el nuevo sistema PCSCC de la IACS y el acuerdo de financiación del observador de la OMI.

25.9 Algunas delegaciones manifestaron que, en su opinión, la OMI debería sufragar los costos del consultor/observador de la OMI, mientras que muchas otras delegaciones opinaban que debería mantenerse el acuerdo financiero actual, según el cual la IACS paga los costos del consultor/observador de la OMI, como mínimo hasta la implantación plena del nuevo PCSCC de la IACS (2010 y 2011).

25.10 Tras deliberar algo más sobre la cuestión, el Comité convino en que deberían mantenerse los acuerdos actuales de financiación del consultor/observador de la OMI durante un periodo de transición, y pidió a la IACS que siguiera contribuyendo a la financiación durante el bienio en curso. También acordó que, en el futuro, debería someterse a examen la necesidad de que el observador de la OMI o la Secretaría sigan participando en el PCSCC de la IACS, con la colaboración plena de la IACS, tras el bienio en curso, y pidió a la Secretaría que continuara transmitiendo al Comité información actualizada sobre el PCSCC de la IACS.

Afiliación a la OHI

25.11 El Comité recordó que, en diciembre 2003, la Asamblea de la OMI había adoptado la resolución A.958(23), en la que, entre otras cosas, se invitaba a los Gobiernos que no eran miembros de la OHI a que consideraran la posibilidad de afiliarse a la OHI. También en 2003, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A.58/240: "Los océanos y el derecho del mar", en la que, entre otras cosas, se alienta el aumento del número de miembros de la OHI.

25.12 El Comité también recordó que en 2003, cuando se adoptaron la resolución A.958(23) de la Asamblea y la resolución A.58/240 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la OHI tenía 74 Estados Miembros y siete solicitudes de afiliación pendientes (Arabia Saudita, Bulgaria, Letonia, Mauricio, Mauritania, Qatar y Rumania). En 2010, la OHI ya tenía 80 Estados Miembros y seis solicitudes de afiliación pendientes.

25.13 El Comité examinó el documento MSC 87/25/3 (OHI), en el que se señala que es necesario alentar a los Estados Miembros de la OMI que no sean miembros de la OHI a que consideren favorablemente la posibilidad de pasar a ser miembros, habida cuenta de la estrecha relación entre los objetivos de la OMI y los de la OHI y de que las dos organizaciones desempeñan una función complementaria en el fomento de una mayor seguridad de la navegación y protección del medio ambiente.

25.14 El Comité tomó nota de que la propuesta había recibido un apoyo abrumador y aprobó la circular MSC.1/Circ.1373: "Afiliación de la OHI", en la que se alienta a los Estados Miembros de la OMI que no sean miembros de la OHI a que consideren favorablemente la posibilidad de pasar a serlo.

Protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA

25.15 El Comité recordó que el MSC 76 había adoptado la resolución MSC.140(76) para facilitar aclaraciones a las Administraciones en relación con la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA (AIS VDL) en previsión del gran volumen de dispositivos de clase B, que podrían tener un efecto adverso en el AIS VDL.

25.16 El Comité examinó el documento MSC 87/25/4 (AISM), en el que se explica la necesidad técnica de examinar la resolución MSC.140(76), a saber, porque desde la adopción de la resolución MSC.140(76) y como se señala en la recomendación M.1371 del UIT-R, están permitidos los siguientes SIA:

- .1 estaciones de enlace de datos en ondas métricas SIA (AIS VDL) que no tengan funciones de control;
 - .1.1 estación SIA de a bordo;
 - .1.1.1 equipo móvil de clase A de a bordo que utiliza la tecnología AMDTA;
 - .1.1.2 equipo móvil de clase B de a bordo;
 - "SO" de clase B con tecnología AMDTA;
 - "CS" de clase B "CS" con tecnología AMDTDP;
 - .1.2 estación de ayudas a la navegación-SIA;
 - .1.3 estación de base limitada (sin funciones de control VDL);
 - .1.4 equipos móviles de búsqueda y salvamento para aeronaves;
 - .1.5 estación repetidora;
 - .1.6 transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (estación AIS-SART); y
- .2 estaciones AIS VDL con funciones de control;
 - .2.1 estación de base.

25.17 El Comité tomó nota de que había apoyo general para la propuesta e invitó a la AISM a que presentara al MSC 88 la correspondiente propuesta de nuevo punto del programa de trabajo copatrocinada por al menos un Gobierno Miembro.

Novedades recientes sobre las naves de vuelo rasante

25.18 El Comité examinó el documento MSC 87/25/5 (República de Corea), en el que se le informa de que en 2004 la República de Corea había puesto en marcha un proyecto especial patrocinado por el Gobierno sobre la construcción de naves de vuelo rasante con objeto de investigar prescripciones adicionales sobre los aspectos operacionales, de construcción y de seguridad de las naves de vuelo rasante, y en el que se presentan la experiencia y las recomendaciones derivadas del proyecto. En particular, se señalaba que el proyecto había dado lugar a recomendaciones para mejorar las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante (MSC.1/Circ.1054) y que quizá éste fuera el momento propicio para someter a revisión dichas Directrices, teniendo en cuenta que, al aprobarlas en 2002, el

Comité había acordado que deberían examinarse a intervalos que, de ser posible, no excedieran de cuatro años.

25.19 El Comité tomó nota de la información facilitada e invitó a las partes interesadas a que presentaran una propuesta de nuevo punto del programa de trabajo de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2).

Evaluación comparativa de graneleros e informe de siniestros

25.20 El Comité tomó nota de la información presentada en el documento MSC 87/INF.11 (INTERCARGO), en la que se muestra que, durante 2009, se perdieron nueve graneleros (>10 000 TPM) y un total de 39 vidas. Las cifras de 2009 reflejan un deterioro en relación con las de 2008, año en el que se perdieron 15 vidas en cuatro buques. En total, el promedio móvil de diez años de pérdidas sigue una tendencia descendente, con un promedio de 24 vidas y 6,6 buques perdidos por año en el periodo 2000-2009, en comparación con 78 vidas y 14,5 buques perdidos por año en el decenio anterior.

Casos de transporte de finos de mineral de hierro que dan lugar a siniestros marinos

25.21 El Comité examinó el documento MSC 87/INF.13 (India), en el que se facilitaba información sobre casos de transporte de finos de mineral de hierro desde puertos de la India que habían dado lugar a siniestros graves, y se formulaba una propuesta para evitar tales sucesos a partir de los principales resultados de la investigación de seguridad realizada.

25.22 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento e invitó a la delegación de la India a que presentara informes completos de investigación de siniestros a la Secretaría para que se examinaran más a fondo con arreglo al mecanismo establecido en el seno del Subcomité FSI, y al Subcomité DSC para que éste los examinara al mismo tiempo y asesorara al Comité.

Ayudas a la navegación en aguas del Ártico

25.23 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por la AISM (MSC 87/INF.15) sobre una reunión organizada por la AISM con los cinco países responsables de marcar las rutas marítimas del Ártico, a saber, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Federación de Rusia y Noruega, con objeto de encontrar la mejor manera de establecer un sistema internacionalmente acordado para ofrecer las ayudas a la navegación necesarias en las zonas árticas. Asimismo, la AISM manifestó que las cuestiones planteadas debían examinarse también en relación con la elaboración del Código internacional de seguridad para los buques que naveguen en aguas polares (Código de navegación polar).

25.24 El Comité convino en remitir el documento al Subcomité DE para que éste lo examinara durante su labor de elaboración del Código de navegación polar.

Manifestaciones de agradecimiento

25.25 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría, que recientemente han dejado su puesto, se han jubilado, han sido transferidos a otras tareas o están a punto de serlo, por su valiosa contribución a la labor del Comité y les deseó una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor éxito en el desempeño de sus nuevas funciones:

- Sr. Klaus Grensemann (Alemania) (jubilación);
- Sr. Raja Datuk Malik Saripulazan (Malasia) (regreso a su país);
- Sra. Maria Elena Bautista (Filipinas) (traslado);
- Sr. Matthew Lee (Singapur) (traslado);
- Sr. Jock Whittlesey (Estados Unidos) (traslado);
- Sr. Niels Bjorn Mortensen de BIMCO (traslado);
- Sr. Torsten Kruise de la AISM (jubilación);
- Sra. Monica Mbanefo (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Alexander Petrov (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Nicolaos Charalambous (Secretaría) (regreso a su país).

(Los anexos se publicarán como adiciones del presente documento)