

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
89º periodo de sesiones
Punto 25 del orden del día

MSC 89/25
27 mayo 2011
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 89º PERIODO DE SESIONES**

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	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	20
5	NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS	26
6	CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT	29
7	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (informe del 15º periodo de sesiones del Subcomité)	39
8	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (informe del 54º periodo de sesiones y cuestiones urgentes derivadas del 55º periodo de sesiones del Subcomité)	42
9	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité)	46
10	FORMACIÓN Y GUARDIA (informe del 42º periodo de sesiones del Subcomité)	54
11	LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (informe del 15º periodo de sesiones del Subcomité)	63
12	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (cuestiones urgentes derivadas del 19º periodo de sesiones del Subcomité)	65
13	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (cuestiones urgentes derivadas del 15º periodo de sesiones del Subcomité)	69

Sección		Página
14	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	76
15	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	77
16	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	79
17	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL	81
18	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	83
19	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	98
20	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	99
21	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	99
22	PROGRAMA DE TRABAJO	103
23	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	113
24	OTROS ASUNTOS	114

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MSC.317(89) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.318(89) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.319(89) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008)
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.320(89) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
ANEXO 5	RESOLUCIÓN MSC.321(89) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
ANEXO 6	CORRECCIONES DE REDACCIÓN DEL ANEXO DE LA RESOLUCIÓN MSC.171(79) PARA PUBLICAR UN ACTA DE RECTIFICACIÓN

-
- ANEXO 7 CORRECCIONES DE REDACCIÓN DEL ANEXO 1 DE LA RESOLUCIÓN MSC.216(82) PARA PUBLICAR UN ACTA DE RECTIFICACIÓN
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.322(89) – EXPLOTACIÓN DEL INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE DATOS LRIT
- ANEXO 9 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN CUBERTADAS DE MADERA, 2011 (CÓDIGO TDC 2011)
- ANEXO 10 PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES OMI/OIT/CEPE-NACIONES UNIDAS SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE
- ANEXO 11 PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC RELATIVO A LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS, EL CONVENIO MARPOL Y EL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O GRANELEROS
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.323(89) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA III/20.11.2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES, 2011)
- ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA XI-1/2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 16 DIRECTRICES QUE SIRVAN DE AYUDA A LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN LA IMPLANTACIÓN DE LA PARTE B DEL CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA PESCADORES Y BUQUES PESQUEROS, LAS DIRECTRICES DE APLICACIÓN VOLUNTARIA PARA EL PROYECTO, LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES PEQUEÑOS PESQUEROS Y LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES PESQUEROS CON CUBIERTA DE MENOS DE 12 METROS DE ESLORA Y LOS BUQUES PESQUEROS SIN CUBIERTA.
- ANEXO 17 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/8-1 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 18 PROYECTO DE ACUERDO RELATIVO A LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

- ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE ENMIENDAS AL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1966
- ANEXO 20 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988
- ANEXO 21 MANDATO REVISADO DEL SUBCOMITE STW
- ANEXO 22 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO VI DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 23 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DE LAS RECOMENDACIONES REVISADAS RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES
- ANEXO 24 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011
- ANEXO 25 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA POR LA ADOPCIÓN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011
- ANEXO 26 PROYECTO DE CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI (CÓDIGO III)
- ANEXO 27 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011
- ANEXO 28 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA ADOPCIÓN DEL DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN SOBRE EL SERVICIO MUNDIAL DE INFORMACIÓN Y AVISOS METEOROLÓGICOS Y OCEANOGRÁFICOS DE LA OMI Y LA OMM
- ANEXO 29 RESOLUCIÓN MSC.324(89) – IMPLANTACIÓN DE LAS ORIENTACIONES SOBRE LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN
- ANEXO 30 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 31 PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC.1 – DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA, EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES
- ANEXO 32 ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 33 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 34 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011

- ANEXO 35 PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013 EN LO REFERENTE A CUESTIONES QUE ESTÁN EN EL ÁMBITO DE COMPETENCIAS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 36 ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
- ANEXO 37 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL JAPÓN
- ANEXO 38 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA
- ANEXO 39 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE TUVALU
- ANEXO 40 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA
- ANEXO 41 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE PANAMÁ
- ANEXO 42 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE DOMINICA

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 89º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 11 al 20 de mayo de 2011 bajo la presidencia del Sr. Neil Ferrer (Filipinas). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. Christian Breinholt (Dinamarca).

1.2 El periodo de sesiones contó con la presencia de delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	GRECIA
ANGOLA	HONDURAS
ANTIGUA Y BARBUDA	INDIA
ARABIA SAUDITA	INDONESIA
ARGELIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARGENTINA	IRAQ
AUSTRALIA	IRLANDA
AUSTRIA	ISLANDIA
AZERBAIYÁN	ISLAS COOK
BAHAMAS	ISLAS MARSHALL
BAHREIN	ISRAEL
BANGLADESH	ITALIA
BARBADOS	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
BÉLGICA	JAMAICA
BELICE	JAPÓN
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	JORDANIA
BRASIL	KAZAJSTÁN
BULGARIA	KENYA
CAMBOYA	KIRIBATI
CAMERÚN	LETONIA
CANADÁ	LIBERIA
CHILE	LITUANIA
CHINA	LUXEMBURGO
CHIPRE	MALASIA
COLOMBIA	MALTA
CROACIA	MARRUECOS
CUBA	MÉXICO
DINAMARCA	MÓNACO
DOMINICA	NICARAGUA
ECUADOR	NIGERIA
EGIPTO	NORUEGA
EL SALVADOR	NUEVA ZELANDIA
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	OMÁN
ESPAÑA	PAÍSES BAJOS
ESTADOS UNIDOS	PANAMÁ
ESTONIA	PAPUA NUEVA GUINEA
ETIOPÍA	PERÚ
FEDERACIÓN DE RUSIA	POLONIA
FILIPINAS	PORTUGAL
FINLANDIA	QATAR
FRANCIA	REINO UNIDO
GEORGIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
GHANA	REPÚBLICA CHECA

REPÚBLICA DE COREA	SUDÁFRICA
REPÚBLICA DOMINICA	SUECIA
REPÚBLICA POPULAR	SUIZA
DEMOCRÁTICA DE COREA	TAILANDIA
REPÚBLICA UNIDA DE	TONGA
TANZANÍA	TÚNEZ
RUMANIA	TURQUÍA
SAINT KITTS Y NEVIS	TUVALU
SAN MARINO	UCRANIA
SAN VICENTE Y LAS	URUGUAY
GRANADINAS	VANUATU
SENEGAL	VENEZUELA (REPÚBLICA
SERBIA	BOLIVARIANA DE)
SINGAPUR	YEMEN]

y de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

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

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS
 REFUGIADOS (ACNUR)
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA
 ALIMENTACIÓN (FAO)]

1.4 El periodo de sesiones también contó con la presencia de observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
 POR SATÉLITE (IMSO)
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)]

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL
 TRANSPORTE (ITF)

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 LIMITED
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
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE
SALVAMENTO (ILAMA)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS
NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (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 P e I (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)
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)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
(ITF)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS
DE IMPRIMIR (IPPIC)
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)
NACE INTERNATIONAL
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA DE PUERTOS Y
AEROPUERTOS (IAASP)
THE NAUTICAL INSTITUTE (NI)
OFICINA INTERNACIONAL DE CONTENEDORES Y TRANSPORTE
INTERMODAL (BIC)

y de un representante de la:

UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (UMM)]

1.5 También asistieron los presidentes de todos los subcomités. También asistieron al periodo de sesiones el Sr. J.G. Lantz (Estados Unidos), Presidente del Consejo, y el Sr. A. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité del Medio Marino.

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 completo figura en el documento MSC 89/INF.26.

Observaciones del Presidente

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

Declaraciones de las delegaciones

1.8 La delegación del Japón agradeció al Secretario General y a las delegaciones que hicieron uso de la palabra sus palabras de aliento y las medidas adoptadas para brindar ayuda al Japón tras el gran terremoto de la costa este del Japón, y proporcionó al Comité una actualización de la situación en su país. El texto completo de esta declaración figura en el anexo 37. También en relación con las penurias que ocasionan las catástrofes naturales, la delegación de España también agradeció al Comité sus palabras de aliento respecto de los terremotos recientes ocurridos en el sudeste de España.

1.9 La delegación de las Filipinas manifestó su agradecimiento por las palabras del Secretario General sobre la cuestión de la piratería frente a la costa de Somalia y en el golfo de Adén, y recalcó que siguen estando cautivos 120 marinos filipinos. El observador de la ITF hizo hincapié en la frustración de los marinos porque no se estaba haciendo lo suficiente para eliminar la amenaza de la piratería, y señaló que los marinos estaban sufriendo graves abusos y traumas que también afectan profundamente a sus familias. La delegación de la India señaló que 46 marinos indios están cautivos, presentó las actividades de lucha contra la piratería llevadas a cabo por la Armada y la Administración marítima de la India y formuló varias sugerencias que se recogen en el anexo 38.

1.10 La delegación de la República Islámica del Irán intervino en el transcurso de la semana para referirse a los 16 pescadores iraníes que los piratas habían utilizado como escudos humanos en varias ocasiones. Los marinos fueron rescatados cuando el buque de la armada danesa **Esbern Snare** interceptó el buque pesquero y la Media Luna Roja iraní de Kenya les dispensó tratamiento. En nombre del Gobierno de la República Islámica del Irán, la Nación y las familias de los marinos, la delegación expresó su profundo y sincero agradecimiento al Gobierno y la armada de Dinamarca y a la delegación que asistía al MSC 89 por enfrentarse a los piratas y rescatar a los pescadores indefensos. A continuación, informó al Comité de que la armada iraní había prestado asistencia recientemente a dos buques en el mar de Arabia, y había conseguido neutralizar el acto de piratería. Asimismo sigue presente en aguas infestadas de piratas.

1.11 También sobre la cuestión de la piratería, la delegación de Kenya mencionó las nuevas responsabilidades operativas del Centro de coordinación de salvamento marítimo regional de Mombasa, que funciona como un centro de intercambio de información sobre la

piratería, y el observador de la ICC informó al Comité del próximo lanzamiento del "Llamamiento a la acción contra la piratería" durante el Foro Internacional del Transporte que se celebrará en Leipzig (Alemania) del 25 al 27 de mayo de 2011.

1.12 La delegación de Túnez mencionó las consecuencias para el sector marítimo de la difícil situación que se está viviendo en el norte de África, e informó al Comité de que, durante los disturbios, no se había visto afectada la implantación de las disposiciones del Código PBIP en los puertos de Túnez, y también mencionó el apoyo que había proporcionado Túnez para la repatriación y atención de refugiados de Libia. La delegación de Panamá hizo uso de la palabra para informar del incidente en el que se vio envuelto el buque de bandera panameña **Red Star One** a principios de mayo de 2011, durante el desarrollo de una misión humanitaria para la Organización Internacional para las Migraciones, cuando fue atacado con lanzacohetes en el puerto de Misrata.

1.13 A su vez, la delegación de Italia confirmó que su país continuaría haciendo todo lo posible para ayudar a las personas de todos los grupos étnicos que arriesgan sus vidas en el mar Mediterráneo en busca de mejores condiciones de vida.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.14 El Comité adoptó el orden del día (MSC 89/1) y acordó guiarse, durante el periodo de sesiones, por el orden del día anotado (MSC 89/1/1) y el calendario provisional presentado en el anexo del documento MSC 89/1/2 (Secretaría), enmendado. El orden del día adoptado, con una lista de documentos examinados bajo cada punto del orden del día, figura en el documento MSC 89/INF.28.

1.15 El Comité aceptó la organización de los grupos de trabajo y de redacción propuesta en el documento MSC 89/1/2 y que se refleja con más detalle en las respectivas secciones del presente informe.

Poderes

1.16 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

Resultado de los periodos de sesiones 97º y 98º del Comité Jurídico

2.1 El Comité tomó nota de que el LEG 97 (MSC 89/2), tras examinar el documento LEG 97/6/2 (República Islámica del Irán) que versa sobre el trato injusto de la gente de mar en razón de su nacionalidad o religión y en el cual se citan varios casos de denegación de permiso de tierra y de atención médica para gente de mar de nacionalidad iraní enferma o lesionada y marinos en buques iraníes en puertos extranjeros, debido a su nacionalidad o a la nacionalidad de su lugar de trabajo, compartió las inquietudes expresadas y pidió a la Secretaría que las trasladara al Comité de Facilitación y al Comité de Seguridad Marítima. En este contexto, el LEG 97 había acordado que, en los casos en los que haya marinos en puerto en buques extranjeros que estén enfermos o lesionados y que requieran acceso a instalaciones médicas en tierra, deben prevalecer los aspectos humanitarios. Asimismo, el LEG 97 también acordó que:

-
- .1 las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución LEG.3(91)), deben implantarse junto con el Código de Investigación de Siniestros de la OMI (resolución MSC.255(84)); y
- .2 la implantación ineficaz de dichas Directrices y la continuación del trato injusto de la gente de mar podría repercutir adversamente en la captación de gente de mar y en la campaña "¡Hazte a la mar!" de la OMI.
- 2.2 El Comité también tomó nota de que el LEG 98 (MSC 89/2/Add.1) había:
- .1 instado a los Estados que todavía no lo han hecho a considerar la posibilidad de ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, tan pronto como les sea posible; y
- .2 invitado a los Estados Miembros y las organizaciones interesadas a que presenten información sobre los casos de abandono a fin de introducirlos oportunamente en la base de datos, para garantizar la fiabilidad de la información que contiene.
- 2.3 El Comité también tomó nota de que el LEG 98 había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (LEG 98/14, anexo 2) para promover el cumplimiento de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, y que había decidido presentarlo al C 106 para que lo examinara con miras a presentarlo a la vigésima séptima Asamblea para su adopción. El Comité también adoptó medidas sobre otros temas relacionados con su labor, las cuales se indican bajo los puntos pertinentes del orden del día.

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 la adopción de las enmiendas propuestas a los siguientes instrumentos:
- .1 Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) (resolución MSC.268(85)); y
- .2 Parte B del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008).
- 3.2 También se invitó al Comité a que examinara las cuestiones relacionadas con la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas indicadas en el documento MSC 89/3/4 (Secretaría), y en particular a que adoptara las enmiendas propuestas a los siguientes instrumentos y aprobara las circulares MSC conexas, según proceda:
- .1 la regla III/1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada;
- .2 el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS);

- .3 la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) ;
- .4 el proyecto de circular MSC sobre las Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas; y
- .5 el proyecto de circular MSC sobre la Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS.

3.3 Durante el examen y la adopción de dichas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, de conformidad con artículos VIII b) iii) y VIII b) iv) del Convenio, estuvieron presentes más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

3.4 De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las enmiendas propuestas 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 a los Gobiernos Contratantes al Convenio SOLAS 1974 mediante la Circular N° 2978, de fecha 17 de julio de 2009 (enmiendas propuestas al Convenio SOLAS y al Código IDS), y la Circular N° 3112, de fecha 18 de octubre de 2010 (enmiendas propuestas al Código IMSBC).

3.5 El Comité también acordó examinar bajo este punto del orden del día el documento MSC 89/19, que contiene las enmiendas propuestas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988.

EXAMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

ENMIENDAS PROPUESTAS AL CÓDIGO IMSBC

3.6 El Comité recordó que el DSC 15 había elaborado las enmiendas propuestas al Código IMSBC (MSC 89/3, anexo) y que el MSC 86, tras aprobar el procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código IMSBC, había acordado que la próxima enmienda al Código IMSBC debería presentarse al MSC 89 para su adopción. Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, el Comité confirmó su contenido, sujeto a correcciones de redacción, si procediera.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.7 El Comité estuvo de acuerdo con que las enmiendas al Código IMSBC, cuya adopción se había propuesto para el presente periodo de sesiones, deben entrar en vigor el 1 de enero de 2013, y que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS pueden aplicar las enmiendas desde el 1 de enero de 2012 con carácter voluntario, y encargó al Grupo de redacción que elaborara el texto del proyecto de resolución MSC pertinente para su adopción.

EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS

ENMIENDAS PROPUESTAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)

3.8 El Comité recordó que las enmiendas propuestas a la parte B (de carácter recomendatorio) del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008) (MSC 89/3/1, anexo) fueron elaboradas por el SLF 52 y aprobadas por el MSC 87, de

conformidad con la regla II-1/2.27.2 del Convenio SOLAS y la regla I/3 16).2 del Protocolo de Líneas de Carga de 1988. Habiendo tomado nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas, el Comité confirmó su contenido, sujeto a las correcciones de redacción que proceda.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.9 El Comité estuvo de acuerdo con que las enmiendas a la parte B del Código IS 2008, propuestas para su adopción durante el periodo de sesiones actual, deben pasar a tener efecto el 19 de mayo de 2011, y encargó al Grupo de redacción que elabore el texto del proyecto de resolución MSC pertinente para su adopción.

EXAMEN DEL PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO IDS, E INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS CONEXOS RELACIONADOS CON LOS SISTEMAS DE SUELTA Y RECUPERACIÓN DE LOS BOTES SALVAVIDAS

GENERALIDADES

3.10 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y, tras la explicación de la Presidenta del Subcomité DE (MSC 89/3/4), el Comité tomó nota de las inquietudes expresadas por ciertas delegaciones y observadores de asociaciones del sector de que, si bien la Organización ha avanzado, es necesario continuar trabajando en cuestiones relacionadas con la seguridad de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas, en particular, respecto de la necesidad de incluir un sistema de seguridad secundario permanente (por ejemplo, un pasador de enclavamiento, etc.) en el proyecto de los sistemas nuevos, realizar una prueba de vibraciones adecuada, normalizar los dispositivos de salvamento y abordar las cuestiones de formación. En este ámbito, el Comité acogió con beneplácito la iniciativa del sector de elaborar orientaciones para ayudar a los propietarios y armadores de buques en su selección de ganchos de sustitución.

3.11 El Comité tomó nota de la explicación más detallada ofrecida por la Presidenta del Subcomité DE respecto de los debates celebrados durante el DE 54 y el DE 55 y acordó que el Subcomité DE debería continuar examinando estas cuestiones bajo su punto "Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento", basándose en los documentos pertinentes presentados y teniendo en cuenta las propuestas del Grupo del sector de botes salvavidas (ISWG LRH/2/3).

ENMIENDAS PROPUESTAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

Regla 1 – Ámbito de aplicación

3.12 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al capítulo III del Convenio SOLAS fueron elaboradas por el DE 52 y aprobadas por el MSC 86 y que el MSC 87 y el MSC 88 (MSC 88/3, anexo 1) habían aplazado su ultimación en espera de la conclusión de las directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas.

3.13 El Comité también recordó los resultados de la labor del Grupo especial de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, constituido por el MSC 88 y el DE 55, que elaboró modificaciones a las enmiendas propuestas al capítulo III del Convenio SOLAS (MSC 89/3/4, anexo 2), en particular a las fechas de sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas, que figuran entre corchetes en el proyecto de nuevo párrafo 5 de la regla III/1 del Convenio SOLAS.

3.14 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla III/1 y confirmó su contenido, suprimió los corchetes de las fechas "1 de julio de 2014" y "1 de julio de 2019" y mantuvo el texto, a reserva de las correcciones de redacción que proceda introducirle, si las hay.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.15 El Comité acordó que las enmiendas al Convenio SOLAS propuestas para su adopción en el presente periodo de sesiones deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2012 y entrar en vigor el 1 de enero de 2013, y encargó al Grupo de redacción que elaborara el texto definitivo del proyecto de resolución MSC pertinente para su adopción.

ENMIENDAS PROPUESTAS AL CÓDIGO IDS

3.16 El Comité recordó que las enmiendas propuestas al Código IDS fueron elaboradas por el DE 52 y aprobadas por el MSC 86, y que el MSC 87 y el MSC 88 (MSC 88/3, anexo 3) habían aplazado su adopción en espera de que se ultimaran las Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas.

3.17 El Comité también recordó los resultados de la labor del Grupo especial de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, constituido por el MSC 88 y el DE 55, que elaboró modificaciones a las enmiendas propuestas al Código IDS (MSC 89/3/4, anexo 4).

3.18 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Código IDS y confirmó su contenido, sujeto a las correcciones de redacción que proceda introducir.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.19 El Comité acordó que las enmiendas al Código IDS propuestas para su adopción durante el presente periodo de sesiones deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2012 y que deben entrar en vigor el 1 de enero de 2013, y encargó al Grupo de redacción que elaborara el texto definitivo del proyecto de resolución MSC pertinente para su adopción. A este respecto, el Comité, teniendo en cuenta que la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS se aplicaría a todos los buques después del 1 de julio de 2014, refrendó, para los buques construidos el 1 de julio de 2014 o posteriormente, que los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas deberán cumplir lo dispuesto en el Código IDS enmendado y también que, para los buques construidos en la fecha de aprobación de esta circular o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2014, los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas deberán cumplir lo dispuesto en el Código IDS enmendado. El Comité convino en que dicha decisión también debe reflejarse en el proyecto de circular MSC sobre la Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 3.24).

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

3.20 El Comité recordó los resultados de la labor del Grupo especial de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, constituido por el MSC 88 y el DE 55, que elaboró un proyecto de enmiendas conexo a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) (MSC 89/3/4, anexo 5) y confirmó el contenido, sujeto a toda corrección de redacción que proceda introducir.

PROPUESTA DE DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LOS SISTEMAS DE SUELTA Y RECUPERACIÓN DE LOS BOTES SALVAVIDAS

3.21 El Comité recordó que el MSC 88 había examinado el proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y la circular MSC conexas (MSC 88/3/4) y que su aprobación se había aplazado hasta el presente periodo de sesiones, en espera de que se hiciera un examen adicional del proyecto de directrices durante el DE 55.

3.22 El Comité también recordó los resultados de la labor del Grupo especial de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, constituido por el MSC 88 y el DE 55, que elaboró modificaciones al proyecto de directrices (MSC 89/3/4, anexo 1) y confirmó el contenido, sujeto a toda corrección de redacción que sea necesaria.

3.23 Con respecto al procedimiento de notificación de los resultados de la evaluación de los sistemas existentes y la declaración detallada que deben presentar los fabricantes tras haber concluido satisfactoriamente el examen de revisión, que se describe en el proyecto de directrices, el Comité, si bien aprobó el contenido, tomó nota de las inquietudes expresadas por el observador de la IACS respecto de la implantación de estos procedimientos y encargó a los Subcomités DE y FSI que continuaran examinando la cuestión más a fondo e informaran al Comité según proceda.

CIRCULAR MSC SOBRE LA PRONTA APLICACIÓN DE LA NUEVA REGLA III/1.5 DEL CONVENIO SOLAS

3.24 El Comité también examinó el proyecto de circular MSC conexas sobre la Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS, elaborado por el Grupo especial de trabajo sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, constituido por el MSC 88 y el DE 55 (MSC 89/3/4, anexo 3) y confirmó el contenido, sujeto a toda corrección de redacción que sea necesaria (véase también el párrafo 3.19).

ENMIENDAS A LOS APÉNDICES DEL CONVENIO SOLAS 1974 Y A SUS PROTOCOLOS DE 1978 Y 1988

3.25 El Comité recordó que el MSC 88 había examinado el documento MSC 88/20/2 (IACS) que trata de las enmiendas al apéndice del Convenio SOLAS 1974 en relación con el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de pasaje con respecto a la expresión "Fecha de construcción" (resolución MSC.216(82)) las cuales quizá también fueran pertinentes para enmendar en consecuencia el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS. Por consiguiente, el MSC 88 había pedido a la Secretaría que, basándose en un estudio interno inicial, efectuara un examen minucioso y completo de la coherencia existente entre los modelos de certificados e inventarios que figuran en los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1988, y que presentara los resultados de dicho examen al MSC 89.

3.26 El Comité también recordó que el MSC 88 había decidido que el documento que va a elaborar la Secretaría debería contener una serie de proyectos de enmiendas a los instrumentos mencionados que sean estrictamente consecuencia de las enmiendas ya adoptadas, y un posible procedimiento para evitar futuras anomalías.

3.27 El cumplimiento de esta solicitud, el Comité tomó nota del documento MSC 89/19 (Secretaría), en el que se presenta un estudio (anexo 1), que pone de manifiesto que las enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus protocolos de 1978 y 1988 no están armonizadas en todos los casos, lo que ha dado lugar a algunas incongruencias en ciertos modelos de certificados o inventarios del equipo. El estudio también reveló que es posible que sea necesario actualizar los inventarios del equipo a fin de reflejar las prescripciones actuales del Convenio SOLAS.

3.28 El Comité también tomó nota de que el estudio sugirió que las enmiendas propuestas a los apéndices de los instrumentos mencionados que deben introducirse como consecuencia de las enmiendas a los apéndices ya adoptados, podrían aprobarse y/o adoptarse en dos modelos complementarios. En primer lugar, sería necesario corregir mediante un acta de rectificación errores que existían en las enmiendas a los modelos de certificados o inventarios del equipo que fueron adoptados en virtud de las resoluciones previas MSC.171(79), MSC.216(82) y MSC.283(86). En segundo lugar, y con fines de racionalizar la documentación, evitar duplicaciones innecesarias del contenido y facilitar la redacción de futuras revisiones, se debería elaborar un proyecto de enmiendas a fin de reducir el número de inventarios del equipo, eliminando los inventarios del equipo para el Modelo P, el Modelo E y el Modelo R del apéndice del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, y los inventarios del equipo para el Modelo PNUC y el Modelo CNUC en el apéndice del Convenio SOLAS 1974. En las consideraciones adicionales del estudio también se señaló que quizás sería necesario actualizar los inventarios del equipo (Modelo P, Modelo E, Modelo R, Modelo C, Modelo PNUC y Modelo CNUC) a fin de reflejar las prescripciones actuales del Convenio.

3.29 Al considerar cuál sería el mejor modo de proceder teniendo en cuenta el estudio mencionado, el Comité decidió remitir el documento MSC 89/19 al Grupo de redacción y le encargó que elaborara el texto definitivo de las correcciones de redacción a los anexos de las resoluciones MSC.171(79), MSC.216(82) y MSC.283(86), que tratan de los modelos de certificados para publicar actas de rectificación.

3.30 En relación con la armonización de los certificados e inventarios del equipo, el Comité decidió aplazar la elaboración de todo proyecto de enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988 hasta el MSC 90, cuando se disponga de más tiempo para examinar esta cuestión a fondo. En este contexto, se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al MSC 90, teniendo en cuenta este estudio (MSC 89/19).

ELABORACIÓN DE ORIENTACIONES SOBRE LA REDACCIÓN DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOOS II-1, II-2 Y III DEL CONVENIO SOLAS Y A LOS CÓDIGOS OBLIGATORIOS CONEXOS

3.31 En el contexto del examen minucioso y completo de los modelos de certificados del Convenio SOLAS 1974 y el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, con objeto de establecer un posible procedimiento para evitar futuras anomalías, el Comité tomó nota del documento MSC 89/3/2 (Secretaría), en el que se señala la necesidad de adoptar un enfoque uniforme y sistemático para evitar futuras anomalías y errores en el proceso de redacción de enmiendas a los instrumentos de la OMI, en particular las enmiendas a las prescripciones del Convenio SOLAS relacionadas con la estructura y el equipo, y en el que se compromete a formular orientaciones para la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS, cuyo texto figura en el anexo del documento MSC 89/3/2. El Comité también tomó nota de que este es el primer intento de elaborar tales orientaciones, y que deberá mejorarse en el futuro teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la aplicación de las orientaciones. El Comité convino en que, a fin de garantizar la implantación eficaz de tales orientaciones de manera sistemática, estas se deben aplicar cada vez que se efectúa trabajo de redacción en la Organización, a fin de examinar a fondo todas las enmiendas al Convenio SOLAS con miras a establecer disposiciones claras de aplicación para enmiendas futuras a las prescripciones técnicas del Convenio SOLAS.

3.32 A este respecto, el Comité también tomó nota del documento MSC 89/3/3 (Argentina), en el que se propone una metodología para definir el alcance de la aplicación de las enmiendas a ciertos capítulos del Convenio SOLAS y los códigos IDS, SSCI y PEF, a fin de establecer una serie rápida y sistemática de prescripciones que se puedan aplicar a los buques según su edad.

3.33 Tras las deliberaciones, el Comité tomó nota de que se habían tratado cuestiones similares en relación con la revisión de las Directrices del Comité y decidió encargar a la reunión de presidentes de 2011 que examinara estos documentos y, tras examinar la parte del informe de la reunión (MSC 89/WP.10) relacionada con esta cuestión, tomó nota de que la reunión había examinado las metodologías propuestas en dichos documentos, y había acordado que, como primera medida, deberían elaborarse definiciones claras para los términos "construcción" y "equipo" con miras a aclarar el alcance de la aplicación del artículo VIII e) del Convenio. La reunión también convino en que las orientaciones propuestas en dichos documentos, una vez armonizadas, inicialmente deben limitarse a la aplicación del Convenio SOLAS y ser aplicadas por el Grupo de redacción del MSC sobre la adopción de enmiendas. A pesar de la opinión anterior, la reunión opinó que, con el tiempo, una vez que se haya adquirido experiencia, las orientaciones que se elaboren en el futuro también podrían aplicarse a otros instrumentos de la OMI, según proceda.

3.34 El Comité tomó nota de las opiniones manifestadas en dicha reunión sobre la redacción de enmiendas a instrumentos de la OMI y, tras haber convenido en que cualquier nuevo procedimiento de redacción debe limitarse inicialmente a la aplicación del Convenio SOLAS, decidió remitir el resultado anterior al MEPC 62 para su examen y encargó el Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FSI sobre el examen de las directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI que examinara los documentos MSC 89/3/2 y MSC 89/3/3 e informara de sus resultados al FSI 20 (véase también el párrafo 8.7).

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.35 Tras haber examinado esta cuestión, el Comité constituyó el grupo especial de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y le encargó que elaborara:

- .1 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y el proyecto de resolución MSC conexo;
- .2 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a la parte B del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008) y el proyecto de resolución MSC conexo;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a la regla III/1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado y el proyecto de resolución MSC conexo;
- .4 el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) y el proyecto de resolución MSC conexo;
- .5 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 proyecto de resolución MSC conexo;

- .6 el texto definitivo del proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y el proyecto de circular MSC conexo;
- .7 el proyecto de texto definitivo sobre la Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS y el proyecto de circular MSC conexo; y
- .8 el texto definitivo de las correcciones de redacción a los anexos de las resoluciones MSC.171(79), MSC.216(82) y MSC.283(86) respecto de los modelos de certificados para publicar actas de rectificación,

para que los examine el Comité con miras a su adopción y aprobación, según proceda.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

3.36 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 89/WP.5), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974

3.37 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 106 Partes Contratantes en el Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al capítulo III del Convenio SOLAS 1974 relativas a los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas (véanse los párrafos 3.43 a 3.49) preparado por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 3), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.317(89), que figura en el anexo 1.

3.38 Al adoptar la resolución MSC.317(89), 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 capítulo III del Convenio SOLAS deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2012 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2013, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio (véase también el párrafo 3.48).

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC

3.39 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 IMSBC, preparado por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 1), y adoptó por unanimidad las enmiendas mediante la resolución MSC.318(89), que figura en el anexo 2.

3.40 Al adoptar la resolución MSC.318(89), el Comité ampliado determinó, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IMSBC deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2012 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2013, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

3.41 El Comité acordó que, de conformidad con el procedimiento aprobado por el MSC 86 para la adopción de enmiendas al Código IMSBC 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, y como se indica en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución, los Gobiernos Contratantes podrán aplicar las mencionadas enmiendas, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2012, en espera de su entrada en vigor el 1 de enero de 2013.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA PARTE B DEL CÓDIGO IS 2008

3.42 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a la parte B (que tiene carácter de recomendación) del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), preparado por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 2), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MSC.319(89), que figura en el anexo 3.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IDS, Y A INSTRUMENTOS CONEXOS DE CARÁCTER NO OBLIGATORIO EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS DE SUELTA Y RECUPERACIÓN DE LOS BOTES SALVAVIDAS

Adopción de las enmiendas al Código IDS

3.43 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 106 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), preparado por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 4), y adoptó las enmiendas por unanimidad mediante la resolución MSC.320(89), que figura en el anexo 4.

3.44 Al adoptar la resolución MSC.320(89), el Comité ampliado determinó, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código IDS deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2012 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan según lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio), y deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2013, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio (véanse también los párrafos 3.38 y 3.48).

Propuestas de enmienda a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70))

3.45 El Comité examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), preparado por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 6), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MSC.321(89), que figura en el anexo 5.

3.46 Teniendo en cuenta lo anterior, el Comité tomó nota de que el Grupo, al examinar el proyecto de enmiendas a la resolución MSC.81(70), había observado que era necesario enmendar las notas a pie de página del capítulo III de la edición refundida de 2009 del Convenio SOLAS 1974 que hacían referencia a la resolución MSC.81(70), a fin de incluir la palabra "enmendada" después de la expresión "resolución MSC.81(70)" y pidió a la Secretaría que enmendara las notas a pie de página antedichas, según proceda.

Aprobación de las directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas

3.47 El Comité examinó el texto definitivo de la propuesta de Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y el proyecto de circular MSC conexo, elaborados por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 5), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1392, "Directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas".

Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS

3.48 El Comité examinó el texto definitivo de la circular MSC encaminada a fomentar la pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS, preparado por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexo 7), y, tras acordar sustituir “deberían” por “se alienta a” en el párrafo 2.2, aprobó la circular MSC.1/Circ.1393, "Pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS" (véanse también los párrafos 3.37 y 3.43).

3.49 En este contexto, el Comité tomó nota de la declaración del observador de la IACS de que examinaría en detalle las enmiendas adoptadas a la regla III/1 del Convenio SOLAS y al Código IDS en relación con los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas para determinar si las disposiciones sobre su aplicación son lo suficientemente claras, o si sería necesario solicitar aclaraciones adicionales al Comité a este respecto, y en particular, si estaba clara la aplicación de otras enmiendas al Código IDS que no sean a las que se hace referencia en la enmienda a la regla III/1 del Convenio SOLAS.

MODIFICACIONES DE REDACCIÓN CON RESPECTO A LOS ANEXOS DE LAS RESOLUCIONES MSC.171(79), MSC.216(82) Y MSC.283(86)

3.50 Al examinar las modificaciones de redacción propuestas de los anexos de las resoluciones MSC.171(79), MSC.216(82) y MSC.283(86) relativas a los modelos de certificados, el Comité, tras tomar nota del documento MSC 73/21/Add.2/Corr.1, en el que figuran correcciones de los números de los puntos correspondientes a las modificaciones de redacción propuestas con respecto a los anexos de las resoluciones MSC.171(79) y MSC.283(86), tomó nota de que el Grupo había acordado que no era necesario introducir modificaciones en el anexo de la resolución MSC.283(86). No obstante, tras observar un error de redacción en las modificaciones propuestas del anexo de la resolución MSC.171(79), que figura en el anexo 4 del documento MSC 89/19, el Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que era necesario introducir la modificación de redacción correspondiente en la resolución antedicha.

3.51 A continuación, el Comité examinó las modificaciones de redacción propuestas con respecto a los anexos de las resoluciones MSC.171(79) y MSC.216(82) en relación con los modelos de certificados, preparadas por el Grupo de redacción (MSC 89/WP.5, anexos 8 y 9), refrendó dichas modificaciones de redacción, que figuran en los anexos 6 y 7, respectivamente, y encargó a la Secretaría que publicara la correspondiente acta de rectificación, según proceda.

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.52 Al adoptar las mencionadas enmiendas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar los textos auténticos de las enmiendas efectúe, según proceda, cualquier corrección que pueda ser necesaria y 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 y las Partes en los protocolos del Convenio SOLAS 1988.

4 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Resultados del FSI 19

4.1 El Comité examinó los resultados del FSI 19 (MSC 89/12) acerca de la protección marítima y recordó que las medidas de control y cumplimiento con respecto a las cuestiones relacionadas con protección se contemplan en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS y en el

Código PBIP y que, en las Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima (resolución MSC.159(78)) y en la Orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (circular MSC/Circ.1111), figuran orientaciones adicionales.

4.2 El Comité tomó nota de que el FSI 19 había acordado que la nueva serie de orientaciones relacionadas con el Código PBIP no debería incorporarse en el proyecto de procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto revisados que se presentaron a este periodo de sesiones del Comité para su aprobación (FSI 19/19/Add.1, anexo 3). Sin embargo, el proyecto de procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto revisados sí incluía, en el apéndice 9, un nuevo proyecto de directrices para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto relacionadas con la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), que tenía en cuenta: las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las Normas de funcionamiento revisadas, las Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT (MSC.1/Circ.1298), los resultados de los debates habidos durante el MSC 88 en relación con la LRIT y los resultados de la 8ª reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT para ultimar el proyecto de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto relacionadas con la LRIT.

Comunicación de información a la Organización

4.3 El Comité examinó el documento MSC 89/4 (Secretaría) y recordó que el MSC 88 (MSC 88/26, párrafo 4.5) había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que examinaran, cuanto antes, la información que habían proporcionado al módulo de protección marítima del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) para asegurarse de que era completa y precisa y para que la información se actualice conforme ocurran los cambios.

4.4 El Comité también recordó el apoyo dado durante el MSC 88 a la propuesta de la Secretaría para mejorar el módulo de protección marítima del GISIS añadiendo dos campos en la sección de instalaciones portuarias. Un campo está relacionado con las instalaciones portuarias que reflejan la prescripción de efectuar una revisión periódica de las instalaciones portuarias de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/10.2 del Convenio SOLAS, y el otro campo permite introducir información sobre una declaración de cumplimiento (SoCPF), según corresponda.

4.5 El Comité también recordó que la regla XI-2/13.4 del Convenio SOLAS 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 de la regla XI-2/13.3 del Convenio SOLAS durante los cinco años anteriores". El Comité reiteró que no existía ninguna prescripción de volver a aprobar los planes cada cinco años, pero que sí existía una prescripción de revisar periódicamente los planes de protección de las instalaciones portuarias. Se observó que las modificaciones recientes del módulo GISIS permiten a los Gobiernos Contratantes indicar cuándo se han examinado o actualizado por última vez los planes de protección de instalaciones portuarias, de conformidad con lo dispuesto en la parte A, sección 16.3.8, del Código PBIP.

4.6 El Comité tomó nota con inquietud de la información suministrada por la Secretaría de que una proporción significativa de las instalaciones portuarias y las instalaciones que figuran en GISIS, que están declaradas como que disponen de planes de protección de la instalación portuaria, aparentemente no han sido actualizadas ni examinadas desde que se concedieron las aprobaciones iniciales, antes del 1 de julio de 2004. Como las modificaciones al GISIS sólo se habían incorporado recientemente, la Secretaría reconoció que muchos Gobiernos Contratantes no habían tenido la oportunidad de actualizar la información en GISIS.

4.7 A este respecto, el Comité tomó nota de los resultados de la solicitud de la Secretaría (MSC 89/4) a los Gobiernos Contratantes de que actualizaran su información de conformidad con la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS sobre Comunicación de información, que prescribe que los Gobiernos Contratantes deben comunicar a la Organización información diversa relacionada con la protección marítima, incluidos los nombres y los datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

4.8 La Secretaría informó el Comité que, a fin de mantener actualizada la información suministrada en el módulo de protección marítima, y para promover una mayor utilización del GISIS, la Secretaría se había puesto en contacto con todos los puntos de contacto nacionales almacenados en el sistema, y que les había pedido a todos que verificaran y, si fuera necesario, que actualizaran la información proporcionada por su Estado Miembro respectivo. A esto siguió una exhortación posterior pidiendo a los Gobiernos Contratantes que no habían respondido que confirmaran que habían recibido la solicitud y examinado la información pertinente.

4.9 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que cumplieran sus obligaciones en virtud de las disposiciones de la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS examinando, cuanto antes, la información que habían suministrado al módulo de protección marítima del GISIS para asegurarse de que estaba completa y que era precisa, y a que continuaran actualizando su información en GISIS conforme cambiara la situación.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado del Manual sobre protección marítima

4.10 El Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia encargado del manual sobre protección marítima (Grupo de trabajo por correspondencia MSM), cuyo mandato figura en el párrafo 4.40 del documento MSC 88/26, y había encargado al Grupo que presentara un informe al MSC 89. Durante el MSC 88 se había invitado a participar en el Grupo a todos los miembros del Grupo de trabajo sobre protección marítima incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG), y se les había enviado un ejemplar electrónico del proyecto de manual; también se había invitado a participar a las personas que no habían participado en el MSPWG pero que habían manifestado estar interesadas en participar. El Grupo de trabajo por correspondencia MSM efectuó un examen del proyecto de manual y las enmiendas propuestas para asegurarse de su exactitud, uniformidad y carácter integral en comparación con las orientaciones existentes. También se examinó el texto aclaratorio y se complementó donde procedía. Para garantizar la transparencia, se proporcionó a todos los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia MSM una matriz de todas las enmiendas propuestas con las respectivas justificaciones, y las medidas adoptadas respecto de cada enmienda. Se alentó al Grupo de trabajo por correspondencia MSM a que presentara toda propuesta de enmienda adicional a los coordinadores a fin de utilizarlas para los debates sobre el manual durante el MSC 89.

4.11 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia MSM (MSC 89/4/1) y tomó nota de que, durante el proceso de examen, el Grupo había descubierto varios errores de redacción menores en las orientaciones existentes; el Grupo de trabajo por correspondencia MSM tomó nota de esas correcciones y se aseguró de que en el manual se reflejen adecuadamente y fielmente las orientaciones, pero no formuló recomendaciones con respecto a la ampliación o la revocación de las orientaciones existentes de la OMI.

4.12 Al examinar el texto del proyecto de manual (documento MSC 89/INF.13), el Comité tomó nota de las mejoras sugeridas al texto del manual, entre ellas una modificación del nombre y la necesidad de aclarar las ambigüedades con respecto a las inspecciones iniciales y provisionales; y consideraciones sobre cuál es la mejor manera de distribuir el producto final. El Comité apoyó unánimemente la ultimación del manual en este periodo de sesiones y dió las instrucciones oportunas al MSPWG (véase el párrafo 4.22).

4.13 El Comité también aceptó la recomendación del Grupo de trabajo por correspondencia MSM de examinar la posibilidad de elaborar un documento complementario sobre la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, cuestión tratada en términos generales en el manual, y otro documento independiente sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, cuestión que no se trata a fondo en el manual.

Examen de los reconocimientos periódicos del Sistema de alerta de protección del buque (SSAS)

4.14 El Comité recordó que la cuestión del reconocimiento del Sistema de alerta de protección del buque (SSAS) por los inspectores de radiocomunicaciones se había tratado durante el FSI 14, el cual posteriormente remitió esta cuestión al Comité, y que el MSC 82 había decidido que, en ese momento, no era conveniente hacer que fuera obligatorio que el SSAS se incluyera la lista de elementos que deben examinar los inspectores de radiocomunicaciones. Sin embargo, el Comité tomó nota de la recomendación del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSWG) de que quizá sea conveniente volver a analizar esta cuestión en el futuro basándose en información que proporcionen los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ponga de manifiesto la necesidad de fomentar la introducción de un sistema de inspecciones para todos los SSAS o para tipos específicos de SSAS.

4.15 El Comité también recordó que el MSC 82 había aceptado las conclusiones del MSWG de que el reconocimiento del SSAS por inspectores de radiocomunicaciones requeriría que se revelaran al inspector de radiocomunicaciones casi todos los detalles relacionados con el SSAS, con lo que cabría la posibilidad de que la información conexas se registrara en el informe del reconocimiento de radiocomunicaciones, el cual no está necesariamente sujeto a la misma protección de confidencialidad que la información que figura en el Plan de protección del buque (SSP).

4.16 El Comité examinó el documento MSC 89/4/2 (República de Corea) y tomó nota de la investigación llevada a cabo por la República de Corea sobre la necesidad de efectuar reconocimientos periódicos del SSAS y los problemas que genera actualmente la falta de reconocimientos periódicos. El Comité tomó nota, en particular, de la tasa de fallo de aproximadamente el 11 % de los SSAS inspeccionados. Tras un largo debate, el Comité acordó que la fiabilidad del equipo SSAS era una cuestión importante y que había dos cuestiones principales por resolver: si conferir carácter obligatorio a los reconocimientos del SSAS y, en dicho caso, determinar quién debería llevar a cabo los reconocimientos. Se manifestaron opiniones respecto de la necesidad de la confidencialidad; la dificultad de

elaborar reglas claras ante la gran variedad de equipo SSAS existente; si un régimen de pruebas periódicas estipulado en el Código PBIP sería un sustituto adecuado de una inspección; y la reglamentación nacional por el Estado de abanderamiento en vez de una reglamentación mundial.

4.17 El Comité dio instrucciones al MSPWG de que continuara examinando esta cuestión y que presentara recomendaciones sobre la necesidad de llevar a cabo reconocimientos periódicos del equipo SSAS y, si procede, que informe de cómo debería continuarse avanzando respecto de esta cuestión (véase el párrafo 4.22).

Informe sobre la aplicación e implantación del Código PBIP, incluidas las medidas adoptadas para incrementar la protección marítima

4.18 El Comité recordó que, durante el MSC 85 y el MSC 86 se había instado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, a que pusieran en conocimiento del Comité, tan pronto como fuera posible, los resultados de la experiencia obtenida con la utilización de las orientaciones de las circulares MSC.1/Circ.1192, MSC.1/Circ.1193 y MSC.1/Circ.1194 para examinar qué medidas procede adoptar.

4.19 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por la República de Corea (MSC 89/4/3) para incrementar la protección marítima de las instalaciones portuarias situadas dentro de sus aguas territoriales y de los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, y de los correspondientes resultados. Además de tomar nota de la información sobre la aplicación e implantación del Código PBIP, el Comité también tomó nota de la información sobre los esfuerzos de lucha contra la piratería realizados por la República de Corea.

Incremento de la protección de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP

4.20 El Comité recordó que, durante el MSC 85, había aprobado las "Directrices no obligatorias sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP" (MSC.1/Circ.1283).

4.21 El Comité también recordó que los Estados Unidos habían lanzado su Estrategia de protección de los buques pequeños de 2008 (SVSS), y que habían proporcionado ejemplares de la estrategia y hecho una presentación al MSC 84. En este contexto, el Comité tomó nota de que el 24 de enero de 2011, los Estados Unidos habían lanzado su Plan para la implantación de la Estrategia de protección de los buques pequeños (SVS-IP), elaborado en base a las metas y objetivos de la SVSS y cuyo objeto era reducir el riesgo de que los buques pequeños sean utilizados por terroristas para llevar a cabo ataques contra el sistema de transporte marítimo. El Comité tomó nota de que se habían distribuido ejemplares impresos del SVS-IP a las delegaciones y que se había ofrecido una presentación sobre este tema durante el periodo de sesiones.

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

4.22 Tras tratar el punto 18 del orden del día, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y encargó al Grupo (véase también el párrafo 18.50) que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

-
- .1 en relación con la elaboración del Manual sobre protección marítima y por lo que respecta a los documentos MSC 89/4/1 y MSC 89/INF.13:
 - .1 examinará y facilitará recomendaciones sobre las propuestas recibidas por el Grupo de trabajo por correspondencia desde la publicación del documento MSC 89/INF.13;
 - .2 deliberará sobre todas las cuestiones de fondo pendientes y las resolverá;
 - .3 recomendará el texto definitivo del descargo de responsabilidades del documento; y
 - .4 presentará el documento definitivo al Pleno con miras a su aprobación en el siguiente formato:
 - a) cuerpo principal (se traducirá); y
 - b) apéndices (en inglés solamente);
 - .2 en relación con las propuestas formuladas en el documento MSC 89/4/2 (República de Corea), examinará y formulará recomendaciones sobre la necesidad de realizar reconocimientos periódicos del equipo del SSAS y, si procede, sobre la manera de avanzar en esta cuestión.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

4.23 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (MSC 89/WP.6) relacionada con este punto del orden del día, el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 4.24 a 4.27.

Elaboración del Manual sobre protección marítima

4.24 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras examinar todas las propuestas recibidas por el Grupo de trabajo por correspondencia MSM y las cuestiones planteadas en el Pleno, había acordado enmendar el proyecto de manual sobre protección marítima (documento MSC 89/INF.13) como se indica a continuación:

- .1 modificación del título del documento, de modo que diga "Guía de usuario del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP" (la Guía de usuario), con objeto de reflejar de manera más exacta su objetivo y contenido;
- .2 modificación de la definición de Gobierno Contratante que figura en el apartado 1.8.1m;
- .3 inclusión de un nuevo párrafo 2.2.31*bis* relativo a la legislación nacional y el examen de las EPIP;
- .4 inclusión de nuevos párrafos bajo 2.10.8 con objeto de aclarar la cuestión planteada relativa a las verificaciones provisionales e iniciales;

- .5 inclusión de un nuevo párrafo 2.17.17 en el que se indica que algunos Gobiernos llevan a cabo una labor de supervisión para garantizar la implantación sostenida de los PPIP mediante comprobaciones puntuales frecuentes y continuas;
- .6 inclusión de nueva sección sobre la manera de impedir el acceso no autorizado (3.8.22) y una nueva sección sobre la protección eficaz de la carga y provisiones y equipo del buque (3.8.23); y
- .7 ultimación del texto del descargo de responsabilidades en el preámbulo de la Guía de usuario.

4.25 El Comité aprobó la Guía de usuario del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, y encargó a la Secretaría que llevara a cabo una revisión final de la redacción de dicha Guía antes de su publicación, introdujera las consiguientes enmiendas a la Guía de usuario cuando se modificaran los instrumentos de la OMI conexos y notificara dichas enmiendas en periodos de sesiones posteriores del Comité.

4.26 El Comité tomó nota de que el Grupo había deliberado sobre la cuestión de examinar más a fondo posibles documentos complementarios relacionados con la LRIT y la piratería y los robos a mano armada contra los buques. Con respecto a las cuestiones de la LRIT, el Grupo había reconocido que ya se había adoptado una guía de usuario sobre la LRIT mediante la circular MSC.1/1298, Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT. Tras tomar nota de que no se habían presentado en el MSC 89 documentos relacionados con la piratería y los robos a mano armada contra los buques, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a que presentaran propuestas con respecto a la posible elaboración de una guía de usuario sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, para su examen en futuros periodos de sesiones.

Examen de los reconocimientos periódicos del sistema de alerta de protección del buque (SSAS)

4.27 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que la sección A/19-1 del Código PBIP trataba de las prescripciones relativas a la verificación del SSAS, que la circular MSC/Circ.1097, Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, facilitaba orientaciones sobre los medios para garantizar que el sistema sea correcto y viable, y que esto era suficiente para facilitar las orientaciones adecuadas. El Comité convino en que, a pesar de que había un acuerdo general en cuanto a los problemas de fiabilidad de los SSAS, no era necesario establecer un nuevo instrumento que exigiera reconocimientos periódicos del SSAS y que la Administración podría implantar procedimientos de prueba anuales.

5 NORMAS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES NUEVOS BASADAS EN OBJETIVOS

Generalidades

5.1 El Comité recordó que el MSC 88, al examinar el trabajo futuro sobre las normas basadas en objetivos (GBS), había acordado que se debería continuar con esta labor, y había apoyado las propuestas pertinentes presentadas en los documentos MSC 88/5/1 (Alemania) y MSC 88/5/2 (República de Corea), en particular respecto del camino a seguir sugerido por Alemania (es decir, ultimar el proyecto de directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos y definir el nivel admisible de seguridad y el modelo a utilizar para determinarlo). Al mismo tiempo, el Comité reconoció que esto sería un proyecto a más largo plazo durante el

cual deberían examinarse varias cuestiones no resueltas, como la función de la EFS en el contexto de las normas basadas en objetivos, la disponibilidad de datos y estadísticas pertinentes y la ampliación del alcance más allá de las prescripciones estructurales.

5.2 El Comité también recordó que, tras haber invitado a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran propuestas detalladas al presente periodo de sesiones, el MSC 88 había pedido a la Secretaría que presentara un documento de fondo (véase el párrafo 5.3) con una lista de los documentos pertinentes presentados a periodos de sesiones anteriores cuyo examen el Comité había aplazado hasta después de que se ultimaran las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, y que incluyera un breve resumen de dichos documentos, y acordó constituir un grupo mixto de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad durante el presente periodo de sesiones para que, entre otras cosas, ultime el proyecto de directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos y para examinar las propuestas que se presentaran.

Directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos y trabajo adicional sobre las normas basadas en objetivos

5.3 El Comité tomó nota de los documentos MSC 89/5 y MSC 89/5/Add.1 (Secretaría), que contienen una lista de los documentos pertinentes presentados a periodos de sesiones previos cuyo examen el Comité había aplazado hasta después de que se ultimaran las normas basadas en objetivos para graneleros y petroleros, y recordó que la última versión del proyecto de directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos se había presentado en el anexo del documento MSC 87/5 (Secretaría), que contiene un texto refundido basado en el informe del Grupo de trabajo sobre las normas basadas en objetivos constituido durante el MSC 84 (MSC 84/WP.4), e incluye enmiendas a las directrices propuestas por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas basadas en objetivos constituido durante el MSC 84 (MSC 86/5/2).

5.4 El Comité examinó el documento MSC 89/5/2 (Alemania), en el cual se propone continuar trabajando en el proyecto de directrices, en particular en cuanto a la estructura de marcos y reglas basados en objetivos, la definición y formulación de objetivos y de prescripciones funcionales, la terminología que debe utilizarse y la necesidad de efectuar un seguimiento de la eficacia de las reglas de la OMI, posiblemente utilizando la base de datos GISIS.

5.5 El Comité tomó nota de que muchas delegaciones apoyaron en general las propuestas de Alemania, en particular la estructura propuesta para la elaboración del proyecto de directrices genéricas para las normas basadas en objetivos. El Comité también tomó nota de las opiniones expresadas respecto de la necesidad de hacer una vigilancia de las reglas de la OMI utilizando la base de datos GISIS y que el Grupo de trabajo debería elaborar un plan de trabajo de largo plazo para las normas basadas en objetivos.

Constitución de un grupo de trabajo

5.6 Tras examinar las cuestiones antedichas, el Comité constituyó un Grupo mixto de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad (Grupo de trabajo GBS/EFS) y, con respecto a este punto del orden del día (véase también el párrafo 16.7), le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y los documentos MSC 89/5 y MSC 89/5/Add.1:

- .1 ultimara el proyecto de directrices genéricas para la elaboración de normas basadas en objetivos basándose en el documento MSC 87/5 y teniendo en cuenta las propuestas formuladas en el documento MSC 89/5/2, y elaborara un proyecto de circular MSC conexo; y
- .2 analizara cómo se debe continuar avanzando en la labor sobre normas basadas en objetivos teniendo en cuenta los documentos MSC 88/5/1 y MSC 88/5/2 y elaborar recomendaciones pertinentes para el examen del Comité.

Implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos

5.7 El Comité examinó los documentos MSC 89/5/1 y MSC 89/5/1/Corr.1 (Secretaría), y tomó nota de las actividades de la Secretaría con respecto a la implantación del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos, que se ha llevado a cabo de conformidad con el calendario y programa de actividades acordado durante el MSC 87 y basándose en respuestas pertinentes recibidas de Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales.

5.8 En este contexto, el Comité tomó nota de que el número de auditores sobre las normas basadas en objetivos nombrados hasta la fecha por los Gobiernos Miembros (13) no era el suficiente para permitir la selección y el establecimiento de equipos adecuados de auditores sobre normas basadas en objetivos, y que la falta de candidaturas puede poner en peligro la implantación oportuna del plan de verificación en el marco de las normas basadas en objetivos.

5.9 Posteriormente, el Comité instó a los Gobiernos Miembros y, en particular, a las organizaciones internacionales, a que presentaran a la Secretaría, con carácter prioritario, candidatos adicionales a auditores en el ámbito de las normas basadas en objetivos.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

5.10 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (MSC 89/WP.7) que trata de este punto del orden del día, el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 5.11 a 5.13.

Directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos

5.11 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1394 sobre las Directrices genéricas para elaborar normas basadas en objetivos.

Trabajo futuro sobre las normas basadas en objetivos

5.12 El Comité refrendó la opinión del Grupo acerca del trabajo futuro sobre las normas basadas en objetivos, en particular acerca de la elaboración futura del enfoque del nivel de seguridad como cuestión de prioridad alta dentro del punto actual del orden del día sobre normas basadas en objetivos, y tomó nota también de la opinión de que debería seguirse asimismo el actual enfoque prescriptivo en vista de las dificultades que entraña la elaboración del enfoque del nivel de seguridad (por ejemplo, debido a la insuficiencia de los datos, etc.) (véase también el párrafo 22.54.2).

Principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos para el próximo bienio

5.13 El Comité refrendó la recomendación del Grupo de incluir la protección marítima y la protección del medio marino en el ámbito de las normas basadas en objetivos en los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el próximo bienio (véanse también los párrafos 22.49 y 22.54.2).

6 CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

Novedades en relación con el establecimiento y las pruebas de los centros de datos LRIT y el funcionamiento y la explotación del sistema LRIT desde el MSC 88

6.1 El Comité examinó los documentos presentados por la Secretaría (MSC 89/6, MSC 89/6/2 y MSC 89/INF.9), Canadá (MSC 89/6/4, párrafos 8 y 9, MSC 89/6/6 y MSC 89/6/7), la CEI (MSC 89/6/3) y la Comisión Europea (MSC 89/INF.15) y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Información comunicada a la Organización

6.2 El Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, tras examinar la situación de la implantación de las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, había invitado al Secretario General a que se dirigiera y solicitara aclaraciones a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que no hubieran comunicado información alguna o solo hubieran comunicado parte de la información especificada en la regla V/19-1.8.2 del Convenio SOLAS y en los párrafos 5.2, 8.1 o 8.2, 8.3.2, 11.2 y 16.1.1 de las Normas de funcionamiento revisadas y prescripciones funcionales para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (las Normas de funcionamiento revisadas) adoptadas mediante la resolución MSC.263 (84).

6.3 El Comité observó que el Secretario General había enviado comunicados escritos a estos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS recordándoles que están obligados a comunicar información a la Organización en relación con la implantación de las prescripciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, e invitándoles a que lo hagan lo antes posible, y también que, al 6 de mayo de 2011, tan solo un número reducido había enviado una respuesta o comunicado la información que estaban obligados a comunicar.

6.4 El Comité instó una vez más a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que comunicaran a la Organización la información que están obligados a comunicar en virtud de las disposiciones de la regla V/19-1.8.2 del Convenio SOLAS y de los párrafos 5.2, 8.1 o 8.2, 8.3.2, 11.2 y 16.1.1 de las Normas de funcionamiento revisadas, y encargó a la Secretaría que examinara la posibilidad, en el ámbito del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), de organizar seminarios nacionales o regionales para brindar asistencia a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en la implantación de las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y a identificar los problemas a que pueden estar enfrentándose en este contexto.

6.5 La delegación de Sudáfrica comunicó al Comité que el Centro nacional de datos LRIT de Sudáfrica (NDC) estaba a disposición de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS africanos que desearan unirse al centro e invitó a las partes interesadas a ponerse en contacto con dicha delegación a fin de avanzar en las gestiones pertinentes.

Establecimiento y prueba de centros de datos LRIT

6.6 El Comité tomó nota de que, al 6 de mayo de 2011:

- .1 sesenta y cuatro (64) centros de datos están funcionando en el entorno de producción del sistema LRIT y prestan servicio a 93 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, 10 territorios no metropolitanos y dos (2) regiones administrativas especiales; y
- .2 diez (10) centros de datos están realizando pruebas de desarrollo o integración o aún no han solicitado el inicio de las pruebas.

6.7 El Comité instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que hayan iniciado el proceso de establecer centros de datos a que completen las pruebas de desarrollo e integración y empiecen a funcionar lo antes posible en el entorno de producción del sistema LRIT.

Resultados de la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT

6.8 El Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, había aprobado procedimientos para la fase de pruebas de modificación, junto con las correspondientes notas de orientación para la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT, y había instado a los centros de datos a que tomaran las medidas necesarias para completar la fase de pruebas de modificación antes del 1 de marzo de 2011. El Comité había encargado también a la Secretaría que informara al MSC 89 de los resultados y de cualquier cuestión que se plantee con respecto a la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT.

6.9 El Comité tomó nota de los resultados de la primera fase de pruebas de modificación del sistema LRIT, junto con las medidas adoptadas por la Secretaría, entre los que se incluye, en particular, la publicación de la circular MSC.1/Circ.1338, Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT, el 1 de marzo de 2011, que incorpora las enmiendas aprobadas por el MSC 86 (véase la parte III del anexo 6 del documento MSC 86/6/1).

6.10 El Comité tomó nota también de que, al 6 de mayo de 2011, el Intercambio internacional de datos LRIT (IDE) y la mayoría de los centros de datos que funcionan en el entorno de producción habían completado satisfactoriamente las pruebas de modificación y les dio las gracias por haber implantado las enmiendas necesarias y las nuevas prestaciones y por haber realizado con éxito las pruebas de modificación.

6.11 El Comité tomó nota de que los centros de datos que no hayan completado las pruebas de modificación puede que no funcionen según lo previsto en el sistema LRIT y, por consiguiente, los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) que soliciten información LRIT pueden no recibir de ellos la información LRIT que esperan. Por consiguiente, el Comité instó firmemente a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que hayan establecido centros de datos que no hayan completado las pruebas de modificación a que adopten las medidas necesarias para garantizar que sus centros de datos ultiman las pruebas de modificación lo antes posible.

Traspaso de las operaciones del Intercambio internacional de datos LRIT (IDE)

6.12 El Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, había acordado que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) estableciera el IDE en Lisboa (Portugal) en virtud de lo dispuesto en la regla V/19-1.14 del Convenio SOLAS y en el párrafo 10.1 de las Normas de funcionamiento revisadas, e invitó a la AESM a que estableciera inicialmente el IDE en el entorno de pruebas del sistema LRIT y presentara, por conducto de los Gobiernos Contratantes proponentes y de la Comisión Europea, los resultados de las pruebas de desarrollo para su examen por el Comité en este periodo de sesiones.

6.13 El Comité tomó nota de que el traspaso de las operaciones del IDE en el entorno de pruebas de los Estados Unidos a la AESM se había efectuado el 2 de marzo de 2011 y de que los resultados de las pruebas de desarrollo se habían presentado a la Organización. Se han realizado con resultado satisfactorio todos los casos de prueba y procedimientos de prueba y todos los casos de prueba que tienen que contar con certificación externa habían sido confirmados por el centro de datos en régimen de cooperativa de la Unión Europea y el Centro de datos nacional de los Estados Unidos, que habían actuado como primer y segundo centro de datos que colabora en las pruebas, respectivamente, y por la Organización, en cuanto que encargada del servidor del plan de distribución de datos LRIT (DDP).

6.14 La delegación de Bélgica, en nombre de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que habían presentado la propuesta para que la AESM se hiciera cargo del establecimiento, mantenimiento y explotación del IDE en Lisboa (Portugal) y la Comisión Europea, informó con respecto a la transferencia de las operaciones del IDE en el entorno de prueba de los Estados Unidos a la AESM, anunció que las pruebas de desarrollo se habían llevado a cabo satisfactoriamente y manifestó su agradecimiento por la positiva cooperación y asistencia brindadas por los Estados Unidos y la Secretaría. Dicha delegación también señaló que la AESM estaba dispuesta a proseguir la labor de sustituir a los Estados Unidos en la gestión del IDE en el ámbito de las operaciones durante octubre de 2011.

6.15 La delegación de los Estados Unidos facilitó más información sobre la transferencia de la gestión del IDE en el ámbito de las operaciones e indicó que están dispuestos a transferir la gestión del IDE a la AESM en el ámbito de la producción y a habilitar el IDE provisional como instalación de recuperación tras una catástrofe para el IDE una vez se transfiera su gestión, a reserva de la reglamentación de los Estados Unidos sobre contratación pública, sin costes para los Gobiernos Contratantes o la Organización.

6.16 Tras examinar los resultados de las pruebas de desarrollo del IDE establecido por la AESM, el Comité examinó el documento MSC 89/WP.12 y aprobó la resolución MSC.322 (89), Explotación del Intercambio internacional de datos LRIT, que figura en el anexo 8.

6.17 Se invitó a los Estados Unidos y a la AESM a que informaran al Comité, para su examen en su próximo periodo de sesiones, de la continuidad de la explotación del IDE por la AESM y de la instalación de recuperación tras una catástrofe por los Estados Unidos a partir de 2013, junto con cualquier otra información relativa a su financiación, mantenimiento y explotación a partir de 2013.

Funcionamiento del servicio de distribución de información (IDF) y cuestiones relacionadas con el envío de información LRIT del Estado de abanderamiento a las fuerzas de seguridad que operan en aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental

6.18 El Comité recordó que la Secretaría había establecido un servicio de distribución en la sede en de la OMI para enviar información LRIT del Estado de abanderamiento 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 y observó que dos fuerzas de seguridad, que son la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Fuerza Naval de la Unión Europea (EU NAVFOR), cuentan con enlaces con el servicio de distribución.

6.19 El Comité observó que varios Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS habían desactivado la exclusión añadida por la Secretaría en el DDP en su nombre y están facilitando información LRIT del Estado de abanderamiento a la OTAN y EU NAVFOR a través del servicio de distribución. Se ha demostrado que el servicio de distribución puede utilizarse de manera eficiente y ambas fuerzas de seguridad han comunicado a la Secretaría que la información que han recibido es valiosísima para ayudarlas a tener una imagen más exacta de los buques que operan en la zona que permita desplegar de manera más eficiente y eficaz los recursos navales y militares disponibles a fin de incrementar la protección de todos los buques que transitan por la zona, lo que incluye la posibilidad de ponerse en contacto directamente con un determinado buque cuando estén a punto de entrar en una zona en la que el riesgo de ataques por piratas sea especialmente alto. Ambas fuerzas de seguridad también han indicado que prefieren seguir recibiendo la información LRIT del Estado de abanderamiento únicamente a través del servicio de distribución.

6.20 Canadá, como país miembro de la OTAN, transmitió el agradecimiento de la OTAN a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ya están facilitando información LRIT del Estado de abanderamiento a las fuerzas de seguridad que operan en la zona, y señaló también que la OTAN insta a aquellos que no estén facilitando esta información a que lo hagan.

6.21 Reconociendo que la utilización del servicio de distribución ha demostrado su eficacia, el Comité animó a los Estados Contratantes del Convenio SOLAS que aún no lo hayan hecho a que examinen la posibilidad de facilitar información LRIT del Estado de abanderamiento a las fuerzas de seguridad a través del servicio de distribución desactivando o suprimiendo las exclusiones añadidas por la Secretaría en su nombre en el DDP, teniendo en cuenta las orientaciones que se facilitan en el anexo del documento MSC 89/6.

6.22 El Comité animó también a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ya están facilitando información LRIT del Estado de abanderamiento a las fuerzas de seguridad que cuentan con enlaces al servicio de distribución a través de otros sistemas separados, a que lo hagan a través del servicio de distribución.

6.23 Si bien agradeció la propuesta de añadir prestaciones de interrogación secuencial al servicio de distribución, el Comité convino en que éstas deberían implantarse como medio "optativo" del sistema LRIT, de modo que cada Estado de abanderamiento tendría la capacidad de determinar qué fuerza de seguridad estaría facultada para transmitirle mensajes de solicitud de interrogación secuencial.

6.24 El Comité reconoció además que era necesario autorizar la celebración de una reunión del Grupo especial sobre la LRIT para examinar los aspectos técnicos de la implantación de la decisión de añadir prestaciones de interrogación secuencial al servicio de distribución para ayudar a las fuerzas de seguridad a identificar con mayor exactitud la ubicación de los buques en peligro (véase el párrafo 6.51).

Funcionamiento del sistema LRIT desde el punto de vista del seguimiento por el Estado rector del puerto

6.25 El Comité examinó la información estadística facilitada en el documento MSC 89/6/7 (Canadá) sobre el cumplimiento técnico de buques de pabellón extranjero que entran en puertos del Canadá, junto con los problemas que han experimentado por la falta de recepción de información LRIT como Estado rector del puerto, y animó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que colaborasen con sus proveedores de servicios de aplicaciones (ASP), los centros de datos y los propietarios de buques para abordar este asunto.

6.26 El Comité reconoció que era necesario encargar además al Grupo especial sobre la LRIT que profundizara en el análisis de esta cuestión y recomendara un modo de proceder (véase el párrafo 6.51).

Cuestiones relativas al equipo de a bordo para la LRIT

Homologación del equipo de a bordo para la LRIT

6.27 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 89/6/3 (CEI) sobre la preparación de la tercera edición de la norma IEC 61097-4 y de otras normas encaminadas a facilitar la homologación del equipo de a bordo para la LRIT. El Comité le dio las gracias a la CEI por haber preparado estas normas y la invitó a que siguiera informando al Comité de futuras novedades en este contexto.

Equipo de a bordo para la LRIT que no funciona según lo previsto en el sistema LRIT

6.28 El Comité tomó nota de la información estadística actualizada facilitada en el documento MSC 89/INF.15 (Comisión Europea) sobre el equipo de a bordo para la LRIT que no funciona según lo previsto en el sistema LRIT, y en particular de las principales razones que se han identificado para fallos de notificación y en el proceso de integración del equipo de a bordo para la LRIT en el centro de datos en régimen de cooperativa de la Unión Europea, y de las posibles soluciones del problema.

6.29 El Comité opinó que debería encargarse también al Grupo especial sobre la LRIT que profundizara en el análisis de esta cuestión y recomendara el enfoque que debería adoptarse (véase el párrafo 6.51).

INFORMACIÓN RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DEL SISTEMA LRIT Y A SU VIABILIDAD OPERACIONAL Y FINANCIERA A LARGO PLAZO

6.30 El Comité recordó que, en el MSC 87, al examinar las cuestiones relacionadas con el uso y la demanda de información LRIT, había animado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presentaran propuestas en el MSC 89 sobre la viabilidad operacional y financiera a largo plazo del sistema LRIT.

6.31 El Comité examinó la información facilitada en los documentos MSC 89/6/5 y MSC 89/6/6 (Canadá) y MSC 89/6/9 (Liberia) en relación con la utilización del sistema LRIT y su viabilidad operacional y financiera a largo plazo, junto con los comentarios y observaciones formulados por diversas delegaciones.

6.32 En este contexto, algunas delegaciones intercambiaron sus experiencias en la utilización del sistema LRIT, en particular, con respecto a la búsqueda y salvamento de personas en el mar, la prevención de desastres de contaminación, el control de las actividades pesqueras, así como otros usos relativos a la seguridad y la protección.

6.33 El Comité, tras tomar nota de la información facilitada por el Canadá, Liberia y otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS con respecto a su experiencia en la promoción y utilización del sistema LRIT, alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a seguir difundiendo los usos de la información LRIT en el seno de sus diversos departamentos y agencias y también a solicitar información LRIT, en particular, en calidad de Estados ribereños y Estados rectores del puerto.

6.34 El Comité solicitó además a la Secretaría que considerase la posibilidad, en el marco del PICT, de organizar seminarios nacionales o regionales para promocionar la utilización de sistemas LRIT para los fines acordados por la Organización.

6.35 El Comité tomó nota de la oferta de la delegación de Liberia de facilitar la información LRIT de forma gratuita durante un periodo de, por ejemplo, seis meses para promocionar la utilización del sistema LRIT por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, en particular, como Estados rectores del puerto y Estados ribereños.

6.36 La delegación de Tuvalu intervino para destacar el elevado coste de funcionamiento y mantenimiento de su centro de datos, el coste injustificadamente elevado de la auditoría anual llevada a cabo por el Coordinador LRIT, la escasa utilización del sistema y los esfuerzos realizados por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS para mantener el sistema en funcionamiento. El texto completo de la intervención de Tuvalu figura en el anexo 39.

6.37 Una serie de delegaciones compartieron la preocupación manifestada por Tuvalu y, aun reconociendo los beneficios de las diversas aplicaciones posibles del sistema, recomendaron que el Comité examinara la cuestión de reducir la carga financiera que supone para las Administraciones la implantación del sistema LRIT.

6.38 El Comité tomó nota de las preocupaciones manifestadas por algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS con respecto a los costes relacionados con el establecimiento, la realización de pruebas, la integración, el mantenimiento y la explotación, así como el examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos.

6.39 El Comité también tomó nota de que los precios injustificadamente elevados de la información LRIT impuestos por algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, que no habían adoptado el modelo de costo "1:2:6 a 0,25 dólares de los Estados Unidos", seguía disuadiendo a otros de firmar sus contratos financieros y, en consecuencia, activar las instrucciones permanentes de los Estados de abanderamiento y solicitar información LRIT, y que la baja tasa de solicitudes de información LRIT, en calidad de Estados ribereños y Estado rector del puerto, estaba imponiendo una carga financiera sobre las Administraciones en el mantenimiento de sus centros de datos.

6.40 Tras examinar las opiniones *supra*, el Comité:

- .1 reiteró su conformidad con el establecimiento del modelo de costo "1:2:6 a 0,25 dólares de los Estados Unidos", a partir del 3 de diciembre de 2010 y alentó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que adopten este modelo de costo y negocien de forma abierta, justa y transparente con otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que soliciten información LRIT, la firma de contratos financieros para el suministro de información LRIT;
- .2 convino en que ya no era necesario mantener el archivo de precios del IDE, y que debería eliminarse dada la decisión del Comité al respecto;
- .3 reconoció la necesidad de encargar además al Grupo especial sobre la LRIT que:
 - .1 elabore el proyecto de enmiendas consiguientes que sean necesarias a la documentación relativa a la LRIT con respecto a la eliminación del archivo de precios del IDE, incluyendo, si es necesario, orientaciones para la implantación de dichas enmiendas;
 - .2 examine una posible solución técnica a la cuestión que está disuadiendo a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de activar sus instrucciones permanentes en tanto que Estados ribereños; y
 - .3 examine la cuestión de reducir la carga financiera sobre los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS para el mantenimiento, explotación y auditoría de los centros de datos y recomiende el modo de proceder.

6.41 El Comité invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presentaran propuestas en la próxima reunión del Grupo especial sobre la LRIT con respecto a la explotación y a la viabilidad financiera a largo plazo del sistema LRIT.

6.42 El Comité también invitó a la IMSO, en calidad de Coordinador LRIT, a que facilite al Grupo especial sobre la LRIT en su próxima reunión, una visión general de los cargos que prevé imponer durante los próximos cinco años para la labor que debe asumir el Coordinador LRIT, en particular, con respecto al examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos.

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

Informes, conclusiones y recomendaciones de las auditorías

6.43 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MSC 89/6/8 y MSC 89/INF.14 (IMSO) sobre las auditorías realizadas y sobre los informes resumidos de auditoría de los centros de datos y el IDE auditados por la IMSO en el periodo que va del 22 de septiembre de 2010 al 7 de marzo de 2011. También se observó que la IMSO ha presentado al Secretario General los informes detallados del IDE y de los siguientes centros nacionales de datos: Bahrein, Bermuda (Reino Unido), China, Croacia, Federación de Rusia, Indonesia, Islas Feroe (Dinamarca), Jordania, Marruecos, Myanmar, Pakistán, Panamá, Saint Kitts y Nevis, Sierra Leona y Sudáfrica.

6.44 La IMSO señaló asimismo que la mayoría de las observaciones planteadas en las auditorías realizadas en el periodo posterior al MSC 88 se habían resuelto mediante consultas entre el Coordinador LRIT y los centros de datos en cuestión. No obstante, la IMSO ha identificado una serie de cuestiones que revisten la suficiente importancia o pueden afectar a políticas centrales del sistema LRIT, principalmente en relación con:

- .1 cuestiones de latencia;
- .2 notificación de la suspensión temporal o reducción del servicio;
- .3 duración de la suspensión temporal o reducción del nivel de servicio;
- .4 la necesidad de establecer casos de prueba adicionales para los centros de datos;
- .5 las solicitudes de información LRIT archivada de un buque que haya cambiado de pabellón; y
- .6 la recepción de mensajes de solicitud de la situación por interrogación secuencial enviados repetidamente.

6.45 La IMSO facilitó también información sobre las solicitudes de observaciones de los servicios de búsqueda y salvamento, la implantación de un formato revisado de informe de auditoría; circulares relacionadas con la LRIT publicadas por la IMO; estadísticas sobre el volumen de mensajes LRIT transmitidos a través del IDE; una consulta entre la IMSO y el órgano de gobernanza operacional de la LRIT; y la reunión oficiosa de operadores de centros de datos que la IMSO acogió en su sede en Londres el 3 y 4 de marzo de 2011.

6.46 El Comité tomó nota de la información facilitada por la IMSO y le agradeció que hubiera presentado los informes de auditoría, y sus conclusiones y recomendaciones, y dio también las gracias a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que han establecido el IDE y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que han establecido centros de datos auditados durante este periodo por compartir esta información con el Comité.

6.47 El Comité reconoció que es necesario que el Grupo especial sobre la LRIT analice más a fondo las observaciones del Coordinador LRIT que figuran en los párrafos 13 a 30 del documento MSC 89/6/8 (véase el párrafo 6.51).

Baremo de tarifas que impondrá el Coordinador LRIT en 2011

6.48 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 89/INF.2 (IMSO) con respecto al baremo de tarifas que impondrá el Coordinador LRIT en 2011.

ORGANIZACIÓN DE LA LABOR ADICIONAL SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA LRIT

6.49 El Comité recordó que, en su 89º periodo de sesiones, había pedido a la Secretaría que examinara cómo podría organizarse la labor sobre cuestiones relacionadas con la LRIT, bien bajo los auspicios del propio Comité o de los Subcomités NAV o COMSAR, o por cualquier otro posible conducto, y presentara sus opiniones en el MSC 89.

6.50 Tras examinar el documento MSC 89/6/1 (Secretaría) que contiene una propuesta relativa a la organización de la futura labor sobre la LRIT, el Comité acordó que debería encargarse al Subcomité COMSAR la labor adicional sobre cuestiones relacionadas con la LRIT y:

- .1 informó de ello a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y al Coordinador LRIT;
- .2 incluyó, en el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 16, un resultado previsto titulado "Examen de las cuestiones relacionadas con la LRIT", como un punto de carácter indefinido (véase el párrafo 22.15);
- .3 autorizó al COMSAR 16 a que informara al MSC 90 de las cuestiones urgentes derivadas de sus conclusiones en relación con este resultado previsto; y
- .4 pidió al Coordinador LRIT que informara al Comité por conducto del Subcomité COMSAR, del examen y auditoría del funcionamiento de los centros de datos y/o el IDE, y de cualquier otra cuestión relacionada con la LRIT.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE LA LRIT

6.51 Teniendo en cuenta el número de cuestiones relacionadas con la LRIT que quedan por abordar, el Comité autorizó la celebración de una reunión de cuatro días de duración del Grupo especial sobre la LRIT (véase el párrafo 22.52) del 26 al 29 de septiembre de 2011, para tratar cualquier cuestión técnica pendiente del sistema LRIT y, en particular, encargó al Grupo que, teniendo en cuenta las correspondientes decisiones del Comité, tenga a bien:

- .1 por lo que se refiere a la gestión de la labor sobre la LRIT por el Subcomité COMSAR, preparar proyectos de enmiendas a:
 - .1 los principios y directrices relativos al examen y la auditoría del funcionamiento de los centros de datos LRIT y del intercambio internacional de datos LRIT; y
 - .2 los procedimientos para el examen de propuestas de enmienda a las especificaciones del sistema LRIT, los esquemas XML y los procedimientos de prueba y casos de prueba, que figuran en el anexo 3 del anexo de la circular MSC.1/Circ.1294/Rev.2;
- .2 examinar la cuestión de la adición de prestaciones de interrogación secuencial al servicio de distribución para ayudar a las fuerzas de protección a identificar con mayor precisión la ubicación actual de los buques en situación de riesgo, en particular en lo relativo a su implantación técnica, y recomendar el modo de proceder;
- .3 examinar la falta de recepción de los Estados rectores de puertos de información LRIT (MSC 89/6/7) y recomendar el modo de proceder;

- .4 examinar la información estadística actualizada suministrada por la Comisión Europea (MSC 89/INF.15) sobre equipo de a bordo para la LRIT que no funcione como se esperaba dentro del sistema LRIT y recomendar el modo de proceder;
- .5 por lo que respecta a la supresión del archivo de precios en el IDE, preparar proyectos de enmiendas a la documentación de la LRIT, incluidas, de ser necesario, sus orientaciones para la implantación de tales enmiendas;
- .6 considerar una posible solución técnica para facilitar y promover la activación por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de instrucciones permanentes de los Estados ribereños;
- .7 considerar la posibilidad de reducir la carga financiera de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS para el mantenimiento, funcionamiento y auditoría de los centros de datos y recomendar el modo de proceder;
- .8 examinar las observaciones del coordinador LRIT, que se recogen en los párrafos 13 a 30 del documento MSC 89/6/8 y recomendar el modo de proceder; y
- .9 presentar un informe al COMSAR 16.

OTRAS CUESTIONES

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

6.52 El Comité recordó que, en su 87º periodo de sesiones, había remitido al Subcomité FSI 19 la tarea de examinar la preparación de orientaciones sobre cuestiones relacionadas con la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.53 El Comité tomó nota de que el FSI 19 había preparado el proyecto de Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la LRIT como parte del proyecto revisado de procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, y que este tema se había examinado bajo el punto 12 del orden del día (véanse los párrafos 12.6 a 12.8).

Renovación de los certificados PKI

6.54 El Comité tomó nota de que todos los certificados PKI expedidos por la organización en tanto que autoridad encargada de la certificación PKI, a los componentes del sistema LRIT caducan el 31 de diciembre de 2011.

6.55 El Comité recordó que las disposiciones para la renovación de los certificados PKI acordadas por el MSC 87 habían dado buenos resultados gracias a la estrecha coordinación de la labor entre todos los centros de datos, y de la Secretaría y, teniendo en cuenta lo anterior, acordó que la fecha y hora del cambio a los nuevos certificados PKI en el entorno de pruebas y en el entorno de introducción del sistema LRIT sería el martes, 8 de noviembre de 2011, a las 12:00 horas UTC, y pidió a la Secretaría que diera las instrucciones necesarias en este sentido a todos los componentes del sistema LRIT.

6.56 El Comité también acordó ampliar el plazo de validez de los certificados PKI de uno a dos años (es decir, los nuevos certificados PKI caducarían el 31 de diciembre de 2013).

7 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

7.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del 15º periodo de sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (DSC 15/18 y MSC 89/7), y adoptó las medidas indicadas en los párrafos 7.2 a 7.13, recordando que el MSC 88 ya había adoptado medidas en relación con las cuestiones urgentes derivadas del DSC 15.

Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas

7.2 El Comité examinó el proyecto de circular MSC, Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas, junto con el documento MSC 89/7/5 (Japón), en el que se propone modificar el cuadro 1 con objeto de abordar las cargas que no figuran en el Código IMSBC, dado que el transporte de cargas no regidas por dicho Código puede aceptarse en virtud de la sección 1.3 del propio Código IMSBC y, tras aceptar las modificaciones propuestas al Cuadro 1, aprobó la circular MSC.1/Circ.1395, Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas.

Utilización sin riesgos de plaguicidas para la fumigación de las bodegas de carga

7.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1396, Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las bodegas de carga.

Resistencia a la deformación transversal de las cubiertas de madera cuando se revise la norma ISO 4472:1983

7.4 El Comité refrendó la medida del Subcomité de pedir a la ISO que examine la cuestión de la resistencia a la deformación transversal de las cubiertas de madera cuando revise la norma ISO 4472:1983.

Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011)

7.5 El Comité tomó nota de que el DSC 15, tras aceptar el proyecto de resolución de la Asamblea, Adopción del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011), había pedido a la Secretaría que preparase diagramas actualizados que sustituyan a los actuales diagramas que figuran en el capítulo 2 del proyecto de código TDC 2011, para su examen en el MSC 89.

7.6 El Comité tuvo en cuenta los siguientes documentos:

- .1 MSC 89/7/2 (Secretaría), en el que se proponen nuevos diagramas para sustituir a los diagramas recogidos actualmente en las figuras 2.3, 2.4 y 2.5 y un nuevo diagrama 2.6, según la petición del DSC 15;
- .2 MSC 89/7/3 (Nueva Zelanda), en el que se manifiesta la opinión de que el proyecto de código TDC 2011 no tiene el propósito de excluir ni de inferir que la trinca con bucle no sea un método apropiado para la sujeción de troncos, postes, trozas y cargas similares, y se propone insertar en el proyecto de código un nuevo párrafo 5.4.5 para aclarar que dichas cargas pueden sujetarse mediante una cadena o trincas con bucle de cable metálico; y
- .3 MSC 89/7/8 (IACS), en el que se formulan observaciones y se proponen modificaciones en relación con las prescripciones técnicas del proyecto de código TDC 2011.

7.7 Tras reconocer que algunas de las cuestiones técnicas planteadas en los documentos anteriormente mencionados no podrían resolverse en el actual periodo de sesiones, el Comité aprobó, en principio, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 2011 (Código TDC 2011), cuyo texto figura en el anexo 9, para presentarlo en el vigésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción, encargó al DSC 16 que examinara detenidamente los documentos MSC 89/7/2, MSC 89/7/3 y MSC 89/7/8 con miras a preparar propuestas de enmiendas al Código TDC 2011, y autorizó al Subcomité a que las presentara directamente a la vigésima séptima Asamblea. En este contexto, el Comité invitó a los expertos en estabilidad de los buques que transporten cubiertas de madera a que asistieran al DSC 16 (véase también el párrafo 9.2).

Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte

7.8 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte, cuyo texto figura en el anexo 10, y pidió a la Secretaría que las remitiera a la OIT y a la CEPE-Naciones Unidas para que adopten la misma decisión, según proceda.

Instalación de una alarma audible de baja presión en los aparatos respiratorios

7.9 El Comité tomó nota de que las opiniones del Subcomité acerca de la necesidad de elaborar disposiciones obligatorias relativas a la instalación de una alarma audible de baja presión en los aparatos respiratorios se habían remitido al FP 55.

Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

7.10 El Comité decidió examinar esta cuestión al tratar el punto 11 del orden del día (Líquidos y gases a granel), cuando examine los resultados conexos del BLG 15 (véase el párrafo 11.11).

Programas de inspección de contenedores para ayudar a los países en desarrollo

7.11 Tras tomar nota de las opiniones manifestadas acerca de la necesidad de contar con formación relativa a los programas de inspección de contenedores para ayudar a los países en desarrollo a ejecutar dichos programas, el Comité invitó al Comité de Cooperación Técnica a que examinara la conveniencia de incluir la formación anteriormente mencionada en su Programa integrado de cooperación técnica (PICT).

Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas y de objetos contaminados por radiactividad en los puertos

7.12 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas y de objetos contaminados por radiactividad en los puertos.

Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados

7.13 El Comité tomó nota de que el DSC 15, por falta de tiempo, no pudo llegar a un consenso acerca de la manera de seguir examinando esta cuestión y que había decidido constituir un grupo de trabajo al respecto en el DSC 16.

RESULTADOS DEL FORO DE DIÁLOGO MUNDIAL SOBRE LA SEGURIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTRO EN RELACIÓN CON EL EMBALAJE DE LOS CONTENEDORES

7.14 Tras examinar el documento MSC 89/7/6 (OIT), en el que se propone atribuir a las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte el carácter de código de prácticas no obligatorio, según la recomendación del Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores, el Comité refrendó la propuesta de la OIT y encargó al DSC 16 que contribuyese a la elaboración del nuevo código en el marco de su actual punto del orden del día titulado "Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte".

PROPUESTA DE CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE SUPERVISORES TÉCNICOS Y DE REDACCIÓN SOBRE EL CÓDIGO IMSBC

7.15 El Comité examinó el documento MSC 89/7/1 (Alemania, Australia, Francia, Reino Unido e INTERCARGO), en el que se proponen varias opciones para constituir un grupo de supervisores técnicos y de redacción que se ocupe de cuestiones relacionadas con el Código IMSBC y acordó ampliar el mandato del actual Grupo de supervisores técnicos y de redacción (opción 1) constituido para la elaboración de enmiendas al Código IMDG, de manera que incluya la elaboración de enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos. A este respecto, el Comité decidió que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción celebraría dos reuniones cada año (la primera de ellas en abril o mayo antes de la reunión del Subcomité y la segunda tendría lugar inmediatamente después de la reunión del Subcomité) a fin de preparar y ultimar, respectivamente, las enmiendas al Código IMSBC. Asimismo, el Grupo continuaría celebrando dos reuniones cada año impar para preparar y ultimar las enmiendas al Código IMDG. Al igual que en el caso de la elaboración de enmiendas al Código IMDG, todas las decisiones se adoptarían en principio en el Pleno, y los documentos, junto con las observaciones, se remitirían al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación. El Comité observó también que, con arreglo a esta opción, el Subcomité solo constituiría dos grupos de trabajo en cada periodo de sesiones a partir de 2012.

MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL EN BUQUES

7.16 Tras examinar el documento MSC 89/7/4 (China), en el que se proponen medidas para mejorar la seguridad del transporte de las cargas sólidas a granel, junto con el documento MSC 89/7/7 (INTERCARGO y BIMCO), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 89/7/4, el Comité aprobó en general la propuesta y remitió los documentos anteriormente mencionados al DSC 16 para que los examine detenidamente al tratar su actual punto del orden del día titulado "Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel"; y encargó al Subcomité que informara al MSC 90 en consecuencia.

7.17 Teniendo en cuenta las numerosas observaciones e inquietudes manifestadas durante los debates, el Comité también invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran estudios, observaciones, propuestas e informes sobre sucesos en los que estuvieran involucradas cargas sólidas a granel directamente al Subcomité con objeto de ayudarle a adoptar una decisión fundamentada.

8 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

INFORME DEL 54º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 44º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Comité DE) (DE 54/23, DE 54/23/Add.1 y MSC 89/8) y tomó las medidas que se indican en los párrafos 8.2 a 8.15, tras recordar que el MSC 88 ya había adoptado medidas sobre las cuestiones urgentes derivadas del DE 54.

Interpretaciones unificadas

8.2 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1397, Interpretaciones unificadas de la regla III/15.1 del Convenio SOLAS, relativa a la estiba de los sistemas de evacuación marinos.

8.3 Al examinar el proyecto de circular sobre interpretaciones unificadas de las reglas II-1/28 y II-1/29 del Convenio SOLAS sobre la independencia mecánica, hidráulica y eléctrica y la detección y respuesta a fallos de los sistemas de control de gobierno, el Comité, tras tomar nota de la información adicional facilitada en el documento MSC 89/8/2 (IACS), aprobó la circular MSC.1/Circ.1398, Interpretación unificada de la regla II-1/29 del Convenio SOLAS.

Interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros

8.4 Por lo que respecta al proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros (DE 54/23, anexo 4), el Comité refrendó la decisión del Subcomité de remitir el párrafo 9 del apéndice 1 de las interpretaciones unificadas, que guarda relación con la visibilidad desde el puente, al NAV 57 para que este formule observaciones, de modo que cualquier cambio que pueda proponer el Subcomité NAV pueda incluirse antes de que el MEPC 62 apruebe definitivamente el proyecto de circular MSC-MEPC.

8.5 Al examinar el proyecto de circular MSC-MEPC, el Comité tuvo en cuenta el documento MSC 89/8/3 (IACS), que propone mejoras para aclarar el texto de las interpretaciones unificadas, y aprobó, con las modificaciones oportunas, y a reserva de las observaciones que pueda formular el NAV 57 (véase el párrafo 8.4) y de que el MEPC 62 adopte una decisión en el mismo sentido, el proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre las publicaciones de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, que figura en el anexo 11. A continuación, el Comité encargó a la Secretaría que remitiera este proyecto de circular MSC-MEPC al NAV 57 para que éste formule observaciones y al MEPC 62 para que también dé su aprobación.

8.6 Al examinar el proyecto de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS, el Comité tomó nota de la inquietud expresada por la delegación de Noruega con respecto a la instalación de botes salvavidas de caída libre, de que en las interpretaciones unificadas se permite que los buques que se transformen en graneleros mantengan la disposición existente de los botes salvavidas.

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

8.7 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de remitir los resultados de sus deliberaciones bajo el punto del orden del día "Aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS" al FSI 19, en vista de que el MSC 87 había encargado al Subcomité FSI que examinara la cuestión del alcance de la aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y códigos relacionados y a las directrices desde un punto de vista sistemático, y teniendo en cuenta que el FSI 19 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia para profundizar en el examen de esta cuestión (véase también el párrafo 3.34).

Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate

8.8 El Comité observó que el Subcomité seguiría examinando las normas de funcionamiento de los sistemas de rescate en el DE 55, con miras a ultimarlas (véase también el párrafo 8.17).

Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje

8.9 El Comité observó que el Subcomité había decidido aplazar un examen más a fondo del proyecto de directrices para los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje al DE 55, en el que dispondría de las aportaciones de otros subcomités que colaboran en ellas.

Enmiendas a la resolución A.744(18)

8.10 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de preparar un nuevo proyecto de resolución de la Asamblea, que revocaría en la resolución A.744(18), Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Directrices ESP), y el proyecto de enmiendas conexas a la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS.

8.11 El Comité tomó nota de la recomendación del Subcomité de sustituir el título del resultado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" por "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS y enmiendas a las Directrices ESP" al elaborar las propuestas para el nuevo Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013, y decidió examinar esta cuestión bajo el punto 22 del orden del día (Programa de trabajo).

8.12 El Comité aceptó en principio el proyecto revisado de Directrices ESP (DE 54/23/Add.1) y tomó nota de que en el DE 55 se habían preparado el proyecto de resolución de la Asamblea, para su adopción por la vigésima séptima Asamblea, y las correspondientes enmiendas al Convenio SOLAS (véanse también los párrafos 8.21 a 8.23).

Código de navegación polar obligatorio

8.13 El Comité tomó nota de los avances logrados respecto de la elaboración de un código de navegación polar obligatorio, y en particular de que el Subcomité había:

- .1 convenido en que la cuestión de las diferencias sociales entre las regiones árticas y antárticas y la manera de abordar los posibles riesgos que plantea el transporte marítimo ártico a las comunidades indígenas vulnerables y otras comunidades locales en el Ártico estaba fuera de su competencia;
- .2 refrendado la utilización de un enfoque basado en el riesgo y en los objetivos, incluida la definición de metas y prescripciones funcionales, que irían acompañadas de disposiciones prescriptivas; y
- .3 estimado que, después de que se hubiera ultimado el código de navegación polar, deberían elaborarse requisitos de formación para la navegación en aguas polares y un curso modelo conexo.

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

8.14 El Comité adoptó la resolución MSC.323(89), Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), que figura en el anexo 12.

Dispositivos de salvamento falsificados

8.15 El Comité tomó nota de que el Subcomité había acordado que sería necesario efectuar una labor de concienciación respecto de los dispositivos de salvamento falsificados y había decidido continuar examinando esta cuestión en el DE 55.

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 55º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

8.16 El Comité examinó las cuestiones urgentes (MSC 89/8/4) derivadas del 55º periodo de sesiones del Subcomité (DE 55/22) que se le había remitido, y tomó las medidas que se indican a continuación.

Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate

8.17 El Comité tomó nota de que el Subcomité seguiría examinando el proyecto de normas de funcionamiento para los sistemas de rescate y el correspondiente proyecto de nueva regla del III/17-1 del Convenio SOLAS en el DE 56, con miras a ultimarlos.

Enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS sobre las pruebas de los sistemas de sueltas de los botes salvavidas de caída libre

8.18 En relación con las pruebas de los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 13, y pidió al Secretario General que distribuyera este proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 90.

8.19 Por lo que respecta a la pronta implantación de estas enmiendas al Convenio SOLAS, el Comité observó que el Subcomité había convenido que era necesario implantarlas con prontitud y pidió a la Secretaría que preparará un proyecto de circular MSC sobre la pronta implantación de las enmiendas a la regla III/20.11.2 del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 80, en el momento de la adopción del proyecto de enmiendas.

Cuestiones relacionadas con la evaluación y sustitución de los sistemas de sueltas y recuperación de los botes salvavidas

8.20 El Comité acordó examinar el proyecto de circular MSC sobre las directrices para la evaluación y sustitución de los sistemas de suelta y recuperación de los botes salvavidas y las enmiendas conexas a la regla III/1 del Convenio SOLAS, el Código IDS y la Recomendación revisada sobre las prueba de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)), así como el proyecto de circular MSC sobre la pronta aplicación de la nueva regla III/1.5 del Convenio SOLAS en el marco del punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véanse los párrafos 3.10 a 3.24).

Enmiendas a la resolución A.744(18)

8.21 El Comité, tras recordar que había aceptado en principio el proyecto revisado de Directrices ESP (véase el párrafo 8.12), aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea relativa a la adopción del Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), que figura en el anexo 14, con miras a presentarlo a la vigésima séptima Asamblea para su adopción. En este contexto, el Comité autorizó a la Secretaría a que hiciera los cambios necesarios como consecuencia de ello en el proyecto de código ESP 2011 propuestos por el DE 55 (es decir, sustituir "directrices" por "código").

8.22 El Comité aprobó también los proyectos de enmiendas a la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 15, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 90.

8.23 En relación con las correspondientes enmiendas a los instrumentos obligatorios derivadas de la adopción del Código ESP 2011, el Comité refrendó la decisión del Subcomité de preparar las correspondientes enmiendas a los instrumentos obligatorios conexas, según proceda.

Directrices sobre los procedimientos para el mantenimiento y la reparación durante el servicio de los sistemas de revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos

8.24 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1399, Directrices sobre los procedimientos para el mantenimiento y la reparación durante el servicio de los sistemas de revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos.

Aplicación de la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS a mineraleros y buques de carga combinada

8.25 El Comité examinó el documento MSC 89/8/1 (IACS), en el que se pide una aclaración sobre la posible aplicación involuntaria de la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS, enmendada por la resolución MSC.216(82), a los espacios laterales vacíos de mineraleros y buques de carga combinada, lo que, desde el punto de vista de la IACS no estaba previsto en la regla, y tomó nota de que en el DE 54 se habían expresado distintas opiniones a este respecto al examinar el correspondiente documento de la IACS (DE 54/22/2).

8.26 Al examinar este documento, el Comité tomó nota de que la mayoría de las delegaciones que intervinieron en relación con esta cuestión opinaron que en la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS quedaba claro que los espacios del doble fondo en el costado de los mineraleros y buques de carga combinada deben estar revestidos, ya que esta regla es aplicable a todos los tanques dedicados a lastre de agua de mar dispuestos en los buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, incluidos tipos de buques tales como los mineraleros y buques de carga combinada, teniendo presente la definición de "granelero" que figura en la regla XII/1.1 del Convenio SOLAS. En este contexto, el Comité acordó también que cualquier interpretación que difiera de este dictamen constituiría una enmienda del Convenio SOLAS.

9 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS

INFORME DEL 53º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

9.1 El Comité aprobó en general el informe del 53º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (SLF 53/19 y MSC 89/9) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Criterios de estabilidad sin avería de segunda generación

9.2 El Comité observó que el SLF 53, tras examinar la recomendación que se recoge en el párrafo 3.7 de la parte B del Código de Estabilidad sin Avería, 2008, que establece que la altura metacéntrica no debería superar el 3 % de la manga del buque, había acordado incluir la estabilidad excesiva de los buques que transportan cubiertas de madera en el plan de acción para elaborar criterios de estabilidad sin avería de segunda generación y que en este momento no deberían tomarse medidas con respecto a una posible revisión del Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (véase también el párrafo 7.7).

Seguridad de los buques pesqueros pequeños

9.3 El Comité aprobó las Directrices que sirven de ayuda a las autoridades competentes en la implantación de la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los

buques pesqueros con cubierta de menos de 12 metros de eslora y buques pesqueros sin cubierta (en adelante denominadas las "Directrices para la implantación"), que figuran en el anexo 16, y pidió a la Secretaría que las transmitiera a la FAO y a la OIT para que también las aprobaran, según proceda.

9.4 En este contexto, los representantes de la FAO informaron al Comité de que el Comité de Pesca de la FAO examinaría el texto de las Directrices para la implantación en su próximo periodo de sesiones, cuya celebración está prevista del 9 al 13 de julio de 2012, y señalaron que las Directrices para la implantación serían una guía muy útil para los Gobiernos a la hora de implantar la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad en su legislación nacional y/o en los códigos de prácticas de seguridad, o a través de otras medidas adoptadas tras celebrar consultas con todas las partes interesadas del sector. El representante de la OIT, tras sumarse a la declaración de la FAO, dio las gracias al Subcomité por la labor realizada y declaró que el Consejo de Administración de la OIT examinaría el texto de las Directrices para la implantación cuando lo recibiera.

9.5 El Comité aceptó también la solicitud del SLF 53 de incluir las Directrices para la implantación en el sitio de acceso público de la OMI en la Red, una vez que todas las partes interesadas hubiesen dado su aprobación, y encargó a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

9.6 Atendiendo a la solicitud del SLF 53, el Comité invitó al Comité de Cooperación Técnica a que examinase la posibilidad de incluir las Directrices para la implantación en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) y a que, cuando ejecute una actividad conexas de cooperación técnica, consiga fondos para la traducción de las Directrices para la implantación al idioma del país receptor, si no es uno de los seis idiomas oficiales de la OMI.

Opciones para mejorar el efecto del Convenio de arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques

9.7 El Comité decidió examinar las decisiones del Subcomité sobre el mejor modo de mejorar el efecto del Convenio de arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques incluidos los documentos presentados sobre esta cuestión:

- .1 MSC 89/9/5 (Alemania), que presenta otra opción para mejorar el efecto del Convenio de arqueo de 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques, teniendo en cuenta la necesidad de mejorar las condiciones laborales y de vida a bordo; y
- .2 MSC 89/9/8 (OIT), que presenta observaciones sobre el documento de Alemania,

en el ámbito del punto 22 del orden del día (Programa de trabajo) en relación con la justificación de que se incluya un nuevo resultado previsto titulado "Elaboración de disposiciones para garantizar la integridad e implantación uniforme del Convenio de arqueo 1969", tal como propuso el SLF 53 (véase también el párrafo 22.34).

Características de estabilidad y navegabilidad de los buques de pasaje después de avería con mar encrespada al regresar a puerto por su propia propulsión o mediante remolque

Proyecto de interpretaciones unificadas sobre el regreso a puerto en condiciones de seguridad y zonas seguras

9.8 El Comité tomó nota de que el SLF 53 había examinado el proyecto de interpretaciones de la regla II-2/21 del Convenio SOLAS (Regreso a puerto en condiciones de seguridad y zonas seguras) en el ámbito de las 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 (circular MSC.1/Circ.1369), de que entran en el ámbito de competencias del Subcomité y de que los resultados se habían remitido al FP 55 a efectos de coordinación.

9.9 En este contexto, el Comité tomó nota de que la delegación de los Estados Unidos no estaba de acuerdo con que se incluyera este proyecto de interpretaciones en las 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 (circular MSC.1/Circ.1369). Dicha delegación opinó que este proyecto de interpretaciones podría permitir que sistemas esenciales estuvieran situados al lado del fondo o del forro en el costado y que se considerasen operativos después de un siniestro por inundación si son capaces de resistir la presión prevista del agua.

Proyecto de enmiendas a la regla II-1/8-1 del Convenio SOLAS

9.10 Al examinar el proyecto de enmiendas a la regla II-1/8-1 del Convenio SOLAS, en el que se introduce una prescripción obligatoria para que se lleven ordenadores de estabilidad a bordo o bien se disponga de un sistema de apoyo en tierra, el Comité tomó nota de las observaciones de varias delegaciones de que es necesario profundizar en el examen del proyecto de enmiendas e introducir modificaciones en la redacción, especialmente por lo que respecta a la expresión "de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización", que pudiera implicar el carácter obligatorio de las directrices, y decidió incluir la expresión "de conformidad con" entre corchetes para profundizar en su examen antes de su adopción

9.11 A continuación, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a la regla II-1/8-1 del Convenio SOLAS que figuran en el anexo 17, y pidió al Secretario General que distribuyera las enmiendas propuestas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 90, con miras a su adopción.

9.12 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 89/9/4 (Alemania), en el que se apoya la elaboración de orientaciones para las Administraciones para la aprobación de módulos de estabilidad con avería para el regreso a puerto en condiciones de seguridad, y, tras un debate, remitió el documento al SLF 54 para que lo examinara en el ámbito de su labor relativa a la "Elaboración de directrices relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje", con miras a asesorar al MSC 90 al respecto. A continuación, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas en el SLF 54.

Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque

9.13 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1400, "Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque". En este contexto, el Comité tomó nota de que el SLF 53 había remitido la cuestión de la formación adicional para capitanes y tripulantes que estén asignados a operar los ordenadores de estabilidad al Subcomité STW, para que éste la examinara más a fondo.

Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares de los buques de pasaje

9.14 El Comité tomó nota de que el SLF había examinado el proyecto de directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje preparado por el Subcomité DE y de que había remitido sus observaciones al DE 55 a efectos de coordinación.

Opciones jurídicas y técnicas para facilitar y agilizar la entrada en vigor lo más pronto posible del Protocolo de Torremolinos de 1993***Opciones jurídicas presentadas por el SLF 53***

9.15 Tras examinar el proyecto de acuerdo (opción 1) y el proyecto de resolución de la Asamblea (opción 2) preparados por el SLF 53 para facilitar la implantación de las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, el Comité tomó nota de las observaciones del Presidente del Subcomité SLF en el sentido de que en el SLF 53 todos los Gobiernos Miembros que habían intervenido en relación con esta cuestión habían manifestado su apoyo a la opción de un acuerdo. En este contexto, señaló que este es el tercer intento de la OMI de desarrollar y hacer que entren en vigor reglas sobre seguridad de los buques pesqueros. Informó al Comité de que, aunque los debates del SLF 53 habían sido extensos y se había visto que reinaba un espíritu de cooperación, el Subcomité no había podido llegar a un consenso sobre las condiciones de entrada en vigor de la opción de un acuerdo.

9.16 En sus observaciones sobre los puntos planteados por el Presidente del Subcomité SLF, el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de Sudáfrica de que han transcurrido 34 años desde el primer intento de establecer un convenio que diese un cierto grado de protección a este sector marítimo, que emplea, según los cálculos, a unos 15 millones de personas, de las cuales aproximadamente un millón y medio trabajan en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, y que presenta el mayor índice de mortalidad de cualquier sector industrial del mundo. Sudáfrica destacó también que hace 17 años se hizo un segundo intento, nuevamente sin éxito. Por ello, Sudáfrica está preocupada ante el hecho de que un fracaso en esta etapa, por lo que respecta a avanzar en la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, dificultaría que la OMI adoptara un régimen de seguridad viable para este sector en un futuro próximo. Esta delegación opinó asimismo que las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 deberían seguir enmendándose y actualizándose tras la entrada en vigor del acuerdo, teniendo presentes los adelantos técnicos y los cambios en las operaciones de los buques pesqueros, y recomendó que se examinara esta cuestión en el futuro.

9.17 El Comité tomó nota además de la preocupación expresada por la delegación de los Estados Unidos, desde la perspectiva jurídica, acerca del modo de proceder propuesto para facilitar la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993. El modo de proceder

propuesto parece contemplar dos posibles vías, y cada una de ellas contiene un instrumento jurídico que podría entrar en vigor con independencia el uno del otro (es decir, el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el acuerdo), aunque rigen los mismos principios. Esta delegación señaló que el mejor modo de proceder sería tratar de establecer un nuevo acuerdo único que incorporase todas las disposiciones del Protocolo de 1993 y enmendase las disposiciones que sea necesario actualizar, lo que evitaría la posibilidad de tener dos instrumentos jurídicos de carácter vinculante que abarquen el mismo tema.

9.18 En respuesta a las preocupaciones manifestadas sobre la posibilidad de que entren en vigor tanto el acuerdo propuesto como el Protocolo de 1993, con independencia el uno del otro, aunque contemplen el mismo tema, el Comité tomó nota de la aclaración ofrecida por la Secretaría (representante de la Subdivisión de Asuntos Jurídicos), que recordó que el acuerdo propuesto había sido elaborado en un principio por un consultor jurídico (el Sr. Mensah), al cual se había encargado identificar una manera jurídicamente viable de hacer entrar en vigor las disposiciones técnicas del Protocolo de Torremolinos de 1993, con algunas revisiones, teniendo en cuenta la situación jurídica de dicho Protocolo. El proyecto de acuerdo tiene una cláusula jurídica especial que permite que todo Gobierno Contratante del Protocolo de Torremolinos de 1993 se ampare en un procedimiento simplificado para consentir en obligarse por el acuerdo, siempre que este procedimiento esté permitido con arreglo a su constitución. Aunque en teoría es posible que el Protocolo de Torremolinos de 1993 entre en vigor (si los Estados ignoran la existencia del acuerdo y presentan ratificaciones), se trata de una posibilidad remota; y el nuevo acuerdo revocaría el Protocolo de Torremolinos de 1993 y se consideraría el instrumento de la OMI que rige el tema en cuestión. La conferencia en la que se adopte el acuerdo podría adoptar también una resolución en la que se haga un llamamiento a los Estados para que no ratifiquen el Protocolo de Torremolinos de 1993.

9.19 Tras un extenso debate y un examen de las dos opciones preparadas por el SLF 53 para facilitar la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, el Comité acordó por unanimidad seguir adelante con el proyecto de acuerdo (opción 1).

Criterios de entrada en vigor para la opción del acuerdo

9.20 Al examinar los criterios para la entrada en vigor del proyecto de acuerdo, el Comité observó que el SLF 53 había aceptado los siguientes criterios para la entrada en vigor del acuerdo, según figuran en el artículo 4 del proyecto de acuerdo:

- .1 3 000 buques + 15 Estados;
- .2 1 800 buques + 20 Estados; y
- .3 1 800 buques + 30 Estados,

y que se había invitado a la FAO a que facilitara información actualizada sobre el número de buques pesqueros que faenan en alta mar, en el contexto del acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y gestión por los buques pesqueros en alta mar (acuerdo de cumplimiento). En este contexto, se invitó también a los Gobiernos Miembros a que indicaran el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que enarbolan su pabellón, especificando los buques que faenan en alta mar, a la Organización, si es posible antes del MSC 89.

9.21 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 89/9/6 (FAO), en el que figuran los datos más recientes de la FAO sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que faenan en alta mar, que son 5 415 buques, para ayudar a dilucidar acerca del texto entre corchetes en el párrafo 1 del artículo 4 del proyecto de acuerdo (es decir 3 000 o 1 800). En este sentido, el Comité también tomó nota con satisfacción de la nueva información sobre el número de buques pesqueros que faenan en alta mar facilitada por las delegaciones de China (788) y la República de Corea (379).

9.22 En los debates que siguieron, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones expresadas en el transcurso de las deliberaciones:

- .1 la expresión "que faenan en alta mar" debería incluirse en el articulado del acuerdo, así como en el ámbito de aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993, y debería añadirse una definición o referencia adecuada en el acuerdo (por ejemplo, a la CONVEMAR 1986);
- .2 aunque algunas delegaciones opinaron que los criterios para la entrada en vigor deberían exigir como mínimo el 50 % de los buques que faenan en alta mar, otras consideraron que el 30 % sería un número suficiente;
- .3 aunque algunas delegaciones opinaron que los criterios para la entrada en vigor deberían exigir como mínimo 30 Estados, otras consideraron que 15 sería un número suficiente; y
- .4 los datos sobre el número de buques que navegan en alta mar deberían basarse en informes de los Estados a la OMI, aunque otros opinaron que deberían basarse en los datos suministrados por la FAO.

9.23 A la vista de estas observaciones, el Comité tomó nota de la declaración de la delegación de la República de Corea de que apoyaba la opción 1 (es decir, 3 000 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que faenan en alta mar y 15 Estados), en lo referente a los criterios para la entrada en vigor del acuerdo.

9.24 El Grupo tomó nota asimismo de la declaración de la delegación de China, que contaba con el apoyo de otras delegaciones, de que los países con grandes flotas pesqueras, que han asumido importantes responsabilidades en el ámbito de la seguridad de los buques pesqueros, serían los más afectados por la entrada en vigor del acuerdo y que, por ello, apoyaban que se mantuviera el 50 % de los buques pesqueros que faenan en alta mar como criterio para la entrada en vigor. El texto completo de su declaración figura en el anexo 40).

9.25 El Comité tomó nota además de la declaración de la delegación de Bélgica de que, en Bélgica, al igual que en otros Estados Miembros de la Unión Europea, las reglas de seguridad de los buques pesqueros son más rigurosas que las del Protocolo de Torremolinos. Dicha delegación señaló que estas normas de seguridad más rigurosas se aplican a los buques pesqueros con pabellón extranjero que navegan en las zonas de pesca de la Comunidad Europea y en las aguas territoriales de los Estados Miembros de la Unión Europea y a buques que descargan sus capturas en los puertos de los Estados Miembros de la Unión Europea.

9.26 Habida cuenta de estas opiniones y tras un extenso debate, el Comité tomó nota de que la mayoría de quienes intervinieron sobre la cuestión se declararon partidarios de un criterio para la entrada en vigor de 15 Estados y 1 800 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que faenen en alta mar, para facilitar la entrada en vigor del proyecto de acuerdo. No obstante, el Comité acordó mantener los corchetes en los párrafos 1) y 3) del artículo 4 del proyecto de acuerdo, ya que la decisión sobre los criterios para la entrada en vigor habría que tomarla en el momento de la adopción del proyecto de acuerdo.

Proyectos de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993*Proyectos de enmiendas a la regla I/2 (Definiciones)*

9.27 Al examinar el documento MSC 89/9/1 (Secretaría), que contiene propuestas de enmiendas a la regla I/2 (Definiciones) del Protocolo de Torremolinos de 1993 en relación con la expresión "línea base" definida en la regla I/2 14), que no se utiliza en ningún otro sitio en el Protocolo, excepto en la propia definición, el Comité tomó nota de la opinión expresada por la delegación de España de que la definición de "línea base" de la regla I/2 (Definiciones) de los proyectos de enmiendas puede resultar incompatible con la línea de base geográfica y que, aunque la definición no se utiliza en ningún otro sitio del Protocolo, aparte de la propia definición, desde el punto de vista de la arquitectura naval es una definición necesaria para determinar el puntal y la eslora, que son parámetros que definen el ámbito de aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993. Tras un debate, y teniendo en cuenta que la mayoría de las delegaciones apoyaban la eliminación de esta definición, el Comité acordó suprimir la definición de "línea base" (regla I/2 14)) y la nota a pie de página a las propuestas de enmiendas a la regla I/3 3) (apartado .3) del Protocolo, que hace referencia a la CONVEMAR. La delegación de España declaró que no tenía ninguna objeción a que se suprimiera esta definición en aras de que el instrumento fuera claro, siempre y cuando se vuelva sobre este aspecto y se debata en una etapa posterior, si se enmienda el instrumento.

9.28 Tras un debate, y habida cuenta de que la mayoría de las delegaciones eran partidarias de suprimir esta definición, el Comité acordó suprimir la definición de "línea base" (regla I/2 14)) y la nota a pie de página en las propuestas de enmiendas a la regla I/3 3) (apartado .3), que hace referencia a la CONVEMAR.

Proyectos de enmiendas a la regla VII/5 (Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate)

9.29 Tras examinar los documentos MSC 89/9/3 (Noruega) y MSC 89/9/9 (Argentina), en los que se proponen enmiendas a la regla 5 del capítulo VII para aclarar cuestiones relativas a las embarcaciones de supervivencia que hay que llevar a bordo, el Comité, tras tomar nota de que la mayoría de las delegaciones apoyaban la propuesta de Noruega, aceptó el nuevo párrafo de la regla 5 del capítulo VII que figura en el párrafo 7 del documento MSC 89/9/3.

Proyecto de enmiendas a la regla I/2 25) (definición de "zona común de pesca")

9.30 Al examinar el documento MSC 89/9/7 (FAO), que contiene una propuesta de modificación de la definición de "zona común de pesca" en la regla I/2 25), el Comité tomó nota de la propuesta de la delegación de Bélgica de incluir la expresión "u otros buques autorizados" en la definición de "zona común de pesca", según se indica a continuación:

"... un acuerdo entre dichos Estados en virtud del cual los buques pesqueros que tienen derecho a enarbolar el pabellón de dichos Estados u otros buques autorizados pueden tener acceso y faenar de conformidad con los términos y condiciones estipulados en dicho acuerdo..."

9.31 En este contexto, el Comité tomó nota de la opinión del representante de la FAO de que la enmienda propuesta por Bélgica amplía innecesariamente el ámbito de la exención. En su opinión, el efecto del texto adicional (es decir, "u otros buques autorizados") sería que dos o más países con zonas económicas exclusivas lindantes crearían una exención del cumplimiento del Protocolo de Torremolinos, dentro de su zona común de pesca para cualquier buque autorizado, incluidos los buques con pabellón extranjero que navegan en

alta mar. El Comité observó que la propuesta de la FAO empieza con la expresión: "Por zona común de pesca, a efectos del presente [acuerdo]...", lo cual limita el uso de la expresión "zona común de pesca" exclusivamente al acuerdo (o a otro instrumento que enmiende el Protocolo de Torremolinos).

9.32 A la vista de lo anterior, el Comité tomó nota también de la opinión de la delegación de España de que el alcance de las posibles exenciones en el proyecto de acuerdo es ya muy amplio y que el proyecto de acuerdo no debería contemplar aspectos relacionados con la explotación de los recursos vivos del mar, que ya están establecidos en la CONVEMAR.

9.33 Tras un debate en profundidad, el Comité aceptó la propuesta de la FAO relativa a las modificaciones de la definición de "zona común de pesca" de la regla 1/2(25) del proyecto de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993, que figura en el párrafo 3 del documento MSC 89/9/7, añadiendo en la expresión "u otros buques autorizados" en consonancia con la propuesta de la delegación de Bélgica (véase también el párrafo 9.30).

Proyecto de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993

9.34 A la luz de esas decisiones, el Comité dio su visto bueno al proyecto de acuerdos para la implantación del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, que figura en el anexo 18. El Comité acordó también que cualquier otra propuesta de enmienda adicional del Protocolo de Torremolinos de 1993 debería presentarse a la Organización antes de su adopción.

9.35 El Comité tomó nota de la declaración de la delegación de Sudáfrica de que, una vez que se adopte al acuerdo, tiene intención de presentar una propuesta de nuevo resultado para el examen general de las disposiciones técnicas del Protocolo de Torremolinos de 1993, con miras a actualizarlas.

Adopción del proyecto de acuerdo

9.36 El Comité examinó el documento MSC 89/9/2 (Secretaría), en el que se propone adoptar el proyecto de acuerdo para la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 en 2012, en una conferencia diplomática de todos los Gobiernos Miembros, de tres días de duración, y tomó nota de la opinión de muchas delegaciones de que el acuerdo debería adoptarse lo antes posible y la Asamblea sería la mejor opción para su adopción, aunque también observó que otras delegaciones opinaban que una conferencia diplomática separada sería un foro más apropiado para la adopción de un nuevo instrumento convencional internacional, teniendo en cuenta que aún es necesario resolver una serie de cuestiones. Además, Sudáfrica informó al Comité de que estaba estudiando la posibilidad de invitar a que la conferencia diplomática se celebrase en Sudáfrica en 2012.

9.37 Tras tomar en consideración estas opiniones, el Comité decidió, habida cuenta de que sería el Consejo quien tomara la decisión final sobre la mejor opción para la adopción del nuevo instrumento, que debían remitirse al C 106, para su examen las siguientes tres opciones:

- .1 adoptar el acuerdo en el vigésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea;
- .2 celebrar una conferencia diplomática de tres días de duración antes del MSC 91 o durante el mismo para lo cual el número de días de reunión del MSC 91 se redujo a cinco para sufragar el coste de la conferencia; o

- .3 celebrar una conferencia diplomática independiente en 2012, en Sudáfrica, que sufragaría el coste de celebrar una conferencia diplomática fuera de la sede de la Organización, a reserva de que Sudáfrica presente una propuesta concreta al respecto al Consejo,

teniendo en cuenta que una conferencia diplomática independiente exigiría que todos los instrumentos que fuesen a adoptarse se distribuyesen con seis meses de antelación, si bien en la opción de la Asamblea se podría utilizar el informe del Comité como medio para distribuir el proyecto de texto del acuerdo, En este contexto, el Comité autorizó a la Secretaría a que examinara los instrumentos que van a adoptarse para garantizar la coherencia jurídica y de redacción de los proyectos de texto y a que preparara las recomendaciones oportunas.

9.38 Por lo que respecta a la opción de adoptar el nuevo acuerdo en la próxima Asamblea (véase el párrafo 9.37.1), el Comité tomó nota de la información facilitada por la Directora de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de que esta opción no plantea ningún obstáculo jurídico. No obstante, tras observar que el actual reglamento de la Asamblea exige únicamente una mayoría simple para la adopción de instrumentos, y que es necesario adoptar el acuerdo por una mayoría de dos tercios, según puso de relieve la Directora, el Comité acordó recomendar a la Asamblea, por conducto del Consejo, que adopte una regla específica para adoptar el nuevo instrumento por una mayoría de dos tercios si se opta por enviarlo a la Asamblea.

Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966

9.39 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre enmiendas al Convenio de Líneas de Carga 1966, que figura en el anexo 19, en la que se desplaza la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África 50 millas hacia el sur, y pidió al Secretario General que distribuyera los proyectos de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 del Convenio de Líneas de Carga 1966, con miras a su adopción en el MSC 90 y en la vigésima octava Asamblea.

Enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988

9.40 A continuación, el Comité aprobó también los correspondientes proyectos de enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que figura en el anexo 20, y pidió al Secretario General que distribuyera los proyectos de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, con miras a su adopción en el MSC 90.

10 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 42º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

10.1 El Comité aprobó en general el informe del 42º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (STW 42/14 y MSC 89/10) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 10.2 a 10.6.

Prácticas ilícitas relacionadas con los títulos de competencia

10.2 El Comité acordó publicar la información relativa a los títulos fraudulentos que se detecten/encuentren a bordo de los buques durante las inspecciones o que se estén utilizando, según las notificaciones, tal como se informó a la Secretaría (STW 42/4), en el sitio de acceso público de la OMI en la Red para ayudar a todos los interesados a garantizar que ningún marino que preste servicio a bordo de sus buques esté en posesión de títulos de competencia fraudulentos.

Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

10.3 El Comité observó que no es necesario seguir modificando el proyecto de Recomendaciones revisadas preparado por el DSC 15, habida cuenta de que los capítulos V y VI del Código de Formación ya contemplan la formación para la entrada en espacios cerrados (véase el párrafo 11.11).

Elaboración de procedimientos modelo para ejecutar las medidas de emergencia a bordo

10.4 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que no era necesario establecer procedimientos para responder a situaciones de emergencia, ya que es responsabilidad de la compañía naviera hacer tal cosa en virtud de las disposiciones de la sección 8 del Código IGS.

Elaboración de interpretaciones unificadas de la expresión "periodo de embarco aprobado"

10.5 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que no era necesario contar con una interpretación unificada relativa a la expresión "periodo de embarco aprobado".

Fecha del 43º periodo de sesiones del Subcomité

10.6 El Comité decidió que el 43º periodo de sesiones del Subcomité se celebraría del 30 de abril al 4 de mayo de 2012.

INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO E IMPLANTACIÓN DE LAS ENMIENDAS DE MANILA DE 2010

Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano

10.7 El Comité recordó que, en el MSC 88, la delegación de los Países Bajos había propuesto que el tema general del factor humano podría incluirse sin dificultad en el ámbito de responsabilidades del Subcomité STW, al que podrían asistir regularmente expertos en el factor humano y asesorar oportunamente a los Comités. En este contexto, habían informado al Comité de su intención de presentar propuestas sobre esta cuestión en el actual periodo de sesiones y el MEPC 62.

10.8 El Comité tenía ante sí los siguientes documentos para su examen en relación con esta cuestión:

- .1 MSC 89/10/4 (Australia y otros) en el que se proponía disolver el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y después incluir el tema general del factor humano en el ámbito de responsabilidades del Subcomité STW. En este contexto, también presentaron el correspondiente proyecto de mandato revisado del Subcomité;
- .2 MSC 89/10/7 (Alemania), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 89/10/4, y, en particular, se expresa la opinión de que la disolución del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que funciona bajo los auspicios de los dos Comités, afectaría al enfoque estructurado que se da para examinar cuestiones relacionadas con el factor humano de manera sistemática, según se indica en la resolución

A.947(23). Por consiguiente, se recomienda mantener en activo el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y propuso que, habida cuenta de la carga de trabajo de los Comités, si resulta difícil programar reuniones periódicas del Grupo, podría estudiarse la idea de que el Grupo de trabajo se reúna durante los periodos de sesiones de los Subcomités, cuando se disponga de una sesión para una reunión de un Grupo de trabajo dirigido tanto por el Comité de Seguridad Marítima como por el Comité de Protección del Medio Marino; y

- .3 MSC 89/10/8 (Reino Unido), en el que se formulan observaciones sobre el documento MSC 89/10/4, y en particular se expresa la preocupación del Reino Unido ante el hecho de que la absorción de las funciones del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano por un Subcomité corre el peligro de disminuir la importancia que da la Organización al tema del factor humano y no transmitiría un mensaje positivo de que el factor humano se está tratando con la seriedad que merece. Dada la naturaleza prominente e integral de las cuestiones que guardan relación con todo el amplio espectro del factor humano, señaló que, en su opinión, este tema debería dejarse bajo la autoridad y dirección estratégica de los dos Comités. Para facilitar la labor de los Comités, habida cuenta de su carga de trabajo, el Reino Unido no se opone a que, a corto plazo, un subcomité apropiado absorbiera el Grupo de trabajo, pero este debe permanecer como otro grupo independiente bajo los auspicios de los Comités, y este tema debería analizarse también en el MEPC 62 bajo el punto del orden del día "Influencia del factor humano".

10.9 En el transcurso del examen de estos documentos también se expresaron las siguientes opiniones:

- .1 es necesario adoptar un enfoque sistemático de las cuestiones relacionadas con el factor humano para incluir todos los aspectos del transporte marítimo, en particular toda la cadena de responsabilidades, que no debe estar limitada a las operaciones a bordo;
- .2 era necesario contar con un periodo fijo y permanente en el calendario de reuniones de la OMI para examinar las cuestiones relacionadas con el factor humano, ya que el sistema actual de alternar el MSC y el MEPC no está funcionando satisfactoriamente;
- .3 la transferencia de la responsabilidad al Subcomité STW incrementaría sin duda la importancia de las cuestiones relacionadas con el factor humano y crearía un foro periódico y continuo para centrarse en estas cuestiones;
- .4 de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.974(23) de la Asamblea, las cuestiones relacionadas con el factor humano seguirían estando en el ámbito de competencias del MSC y el MEPC para poder adoptar un enfoque sistemático;
- .5 un solo subcomité no puede examinar todo el amplio espectro de cuestiones relacionadas con el factor humano, y por tanto, debería mantenerse el sistema actual;

- .6 los Gobiernos Miembros tendrían que adaptar la composición de sus delegaciones para incluir expertos en el factor humano que asistan al Subcomité STW si se transfieren estas responsabilidades;
- .7 la transferencia de responsabilidades al Subcomité STW no significa que la Organización deje de examinar las cuestiones relativas al factor humano, al contrario, es un posible nuevo comienzo y da la posibilidad de adoptar un enfoque innovador;
- .8 los dos Comités siguen reteniendo la responsabilidad final sobre las cuestiones relacionadas con el factor humano, ya que el Subcomité STW presenta un informe a ambos;
- .9 algunas cuestiones relacionadas con el factor humano no entran dentro del ámbito de competencias del Subcomité STW y deberían examinarse en otros órganos, según proceda; y
- .10 el MEPC 62 también tendrá que examinar y tomar una decisión basada en el examen del documento MEPC 62/17 (Australia y otros) y en los resultados del este periodo de sesiones;

10.10 Tras un detenido debate, el Comité acordó en principio dar al Subcomité un papel de líder y coordinador en la implantación de la estrategia de la Organización para abordar el factor humano, a reserva de que el MEPC 62 refrende esta decisión, y acordó encargar al Grupo de trabajo que se iba a constituir bajo este punto del orden del día que preparara un proyecto de mandato del Subcomité revisado en consecuencia, para su examen por el Comité (véase también el párrafo 10.14).

Cuestiones derivadas de la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y Código de Formación

10.11 Al examinar las cuestiones derivadas de la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y Código de Formación, el Comité tuvo ante sí los siguientes documentos para su examen:

- .1 MSC 89/10/2 (República Islámica del Irán) en el que se señala una discrepancia en las fechas de implantación en lo que respecta a la "aplicación de los principios de la gestión de los recursos del puente y la cámara de máquinas de las guardias" y, a fin de evitar el problema de las distintas interpretaciones y garantizar una implantación uniforme de las disposiciones de la parte 3 de la sección A-VIII/2 en el ámbito internacional, se invita al Comité a que examine esta cuestión y, si lo juzga necesario, formule el asesoramiento necesario;
- .2 MSC 89/10/3 (República Islámica del Irán) en el que se propone publicar una circular a fin de evitar el problema que plantea las distintas interpretaciones respecto de las fechas/plazos de implantación de los nuevos requisitos de formación relacionados con la protección y garantizar una implantación uniforme en el ámbito internacional; y
- .3 MSC 89/10/5 (Estados Unidos) en el que, teniendo presente que en la resolución 4 de la Conferencia de Manila de 2010 sobre el Convenio de Formación se insta a la transición armoniosa para la implantación plena y eficaz de las enmiendas, y a fin de reducir las posibilidades de que haya

interpretaciones distintas entre los Países Miembros, incluidas las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, se propone publicar una circular STCW en la que figuren las siguientes aclaraciones:

- .1 que la regla I/15 del Convenio de Formación debería aplicarse de tal modo que los títulos expedidos de conformidad con las disposiciones del Convenio que eran aplicables inmediatamente antes al 1 de enero de 2012 puedan revalidarse hasta el 1 de enero de 2017 o en cualquier momento durante un periodo de hasta cinco años, siempre que se satisfagan los requisitos establecidos en las enmiendas de 2010; y
- .2 que todas las enmiendas del Convenio de Formación, salvo las reglas II/5, III/5, III/6, III/7 y la sección A-VI/6 del Código de Formación deberían ajustarse a las disposiciones transitorias establecidas en la regla I/15. Por tanto, todas las enmiendas deberían implantarse plenamente a más tardar el 1 de enero de 2017.

10.12 En el transcurso del examen de dichos documentos se expresaron las siguientes opiniones:

- .1 parece haber una falta de entendimiento común acerca del ámbito de aplicación de las disposiciones transitorias, y por consiguiente, hay interpretaciones distintas de las fechas de implantación de las diversas enmiendas;
- .2 aunque hay un acuerdo general con respecto a que las disposiciones transitorias de la regla I/15 se refieren a la "titulación de la gente de mar", no queda inequívocamente claro qué disposiciones pueden considerarse relativas a la "titulación de la gente de mar";
- .3 es necesario adoptar el enfoque de examinar en su conjunto las disposiciones de los capítulos I a VII, incluido el cuadro B-I/2, para reducir al mínimo el posible problema de que surjan interpretaciones distintas del ámbito de aplicación de las disposiciones transitorias;
- .4 sería necesario informar a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto de cuál es el entendimiento común de la aplicación de las disposiciones transitorias para evitar demoras indebidas de los buques;
- .5 en los capítulos II y III se establecen requisitos relativos a la gestión de los recursos del puente y la cámara de máquinas en términos de formación de la gente de mar, pero los principios relativos a las guardias recogidos en la sección A-VIII/2 se establecen para cada buque a título individual, y estas dos cuestiones no deberían amalgamarse. Por consiguiente, no era necesario dar ninguna aclaración;
- .6 las disposiciones transitorias de las Enmiendas de Manila de 2010 se aplicarían a la gente de mar que inicie su formación antes del 1 de enero de 2012. Cualquier otra aclaración relativa a la sección A-VI/6, tal y como se ha propuesto, significaría una sustitución de las disposiciones transitorias actuales por disposiciones nuevas; y

- .7 la falta de orientaciones sobre la documentación que debe tener la gente de mar para cumplir las disposiciones transitorias de los párrafos 5 y 9 de la sección A-VI/6 puede hacer que surjan distintas interpretaciones por las Administraciones y funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, y es posible que los buques sufran demoras indebidas.

10.13 Tras un extenso debate, el Comité acordó transmitir los citados documentos al Grupo de trabajo que se va establecer bajo este punto del orden del día para que preparara una circular STW.7 que contenga aclaraciones sobre las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación para su examen por el Comité (véase el párrafo 10.14).

Constitución de un Grupo de trabajo

10.14 Tras examinar estas cuestiones relacionadas con la influencia del factor humano y las Enmiendas de Manila de 2010, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre la implantación de las Enmiendas de Manila y el futuro mandato del Subcomité STW y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 preparara un mandato revisado del Subcomité que confiera un papel líder y coordinador en la implantación de la estrategia de la Organización para abordar el factor humano al Subcomité;
- .2 examinara la implantación armonizada de las Enmiendas de Manila de 2010, según se indica en los documentos MSC 89/10/2, MSC 89/10/3 y MSC 89/10/5 y preparar una circular STCW.7 que contenga aclaraciones relativas a las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación para su examen por el Pleno; y
- .3 si dispone de tiempo, examinara otras cuestiones relativas a la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación y asesore al Comité al respecto.

Informe del Grupo de trabajo

10.15 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 89/WP.8), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 10.16 a 10.18.

Mandato revisado del Subcomité STW

10.16 El Comité aprobó el mandato revisado del Subcomité STW, que figura en el anexo 21 y acordó, a reserva de que el MEPC 62 refrende esta decisión, incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW para 2012-2013 y en el orden del día provisional del STW 43, un resultado previsto en relación con la "Influencia del factor humano", con carácter indefinido (véase el párrafo 22.39). El Comité ya había pedido a la Secretaría que informara de ello al MEPC 62.

Implantación de las Enmiendas de Manila de 2010

10.17 El Comité aprobó:

- .1 la circular STCW.7/Circ.16: "Aclaración sobre las disposiciones transitorias relativas a las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación"; y

- .2 la circular STCW.7/Circ.17: "Asesoramiento para las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto sobre las disposiciones transitorias para la implantación plena de los requisitos de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación".

10.18 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que pusieran en conocimiento del Subcomité STW (véase el párrafo 22.41) cualquier dificultad experimentada en la implantación de las prescripciones de las Enmiendas de Manila de 2010, con miras a facilitar las orientaciones apropiadas.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DEL PÁRRAFO 2 DE LA REGLA I/7

10.19 El Comité observó que no se había presentado en este periodo ningún informe en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación.

10.20 El Comité recordó que las Islas Cook habían comunicado información en virtud de la regla I/7 del Convenio de Formación el 1 de agosto de 2001 y que el MSC 78 había confirmado que las Islas Cook estaban dando plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación. Por consiguiente, el MSC 78, tras tomar nota de que Nueva Zelanda había anteriormente ampliado el ámbito de aplicación del Convenio a las Islas Cook, incluyó las Islas Cook con una nota a pie de página vinculada a Nueva Zelanda en la lista de las Partes que habían demostrado hasta ese momento dar plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación. Posteriormente, las Islas Cook se adhirieron al Convenio de Formación el 17 de febrero de 2010, y su fecha de entrada en vigor fue el 17 de mayo de 2010.

10.21 Habida cuenta de que el MSC 78 había confirmado que la información comunicada por las Islas Cook demostraba que estaban dando plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio, el Comité acordó incluir a partir de ese momento las Islas Cook de forma independiente en la lista de Partes que han demostrado hasta ese momento dar plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación. En este contexto, el Comité encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC.1/Circ.1163/Rev.6 como correspondiera, y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1163/Rev.7.

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE CONFORMIDAD CON LA REGLA I/8 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

10.22 En la presentación de su informe (MSC 89/WP.2), el Secretario General informó al Comité de que, al preparar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/8 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas de la lista confeccionada de conformidad con 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, cada informe comprendía lo siguiente:

- .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.

10.23 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 89/WP.2 a fin de confirmar si la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación, de conformidad con lo dispuesto en la regla 1/8 del Convenio de Formación, demostraba que se daba plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

10.24 Como en el caso de los informes presentados por el Secretario General en anteriores periodos de sesiones del Comité, el Comité acordó examinar individualmente los informes de cada una de las Partes a fin de:

- .1 determinar el alcance de la información evaluada por los paneles a partir del informe del Secretario General;
- .2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualquier punto que requiera 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 facilitada por las Partes interesadas.

10.25 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para evaluar la información facilitada respecto de seis Partes en el Convenio de Formación y encargó a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.1164/Rev.8 como correspondiera y que la distribuyera con la signatura MSC.1/Circ.1164/Rev.9.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

10.26 El Comité dio su aprobación a las nuevas personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 89/10/1 y Add.1) y pidió a la Secretaría que actualizara la circular MSC/Circ.797/Rev.20 como correspondiera y que distribuyera la circular actualizada con la signatura MSC.1/Circ.797/Rev.21.

OTRAS CUESTIONES

Medidas complementarias relativas a la labor del Grupo especial de trabajo OMI/OIT sobre las directrices para el examen médico de la gente de mar y el contenido del botiquín de los buques

10.27 El Comité recordó que el MSC 88 había acordado:

- .1 volver a constituir el Grupo especial de trabajo OMI/OIT sobre las directrices para el examen médico de la gente de mar y el contenido del botiquín de los buques, en el último trimestre de 2011, a reserva de que el Consejo de Administración de la OIT esté también de acuerdo; y
- .2 pedir a la Secretaría que, en colaboración con la OIT, se pusiera en contacto con la OMS para obtener su colaboración en todas las cuestiones relacionadas con la salud de la gente de mar, ya que los conocimientos especializados de los tres organismos eran necesarios para garantizar la seguridad, la salud y el bienestar de la gente de mar.

10.28 Se informó al Comité de que el Secretario General había escrito a la Directora General de la OMS recabando su colaboración, como le había encargado el MSC 88.

10.29 También se informó al Comité de que la OMS había expresado su interés en seguir colaborando en la revisión de las Directrices sobre normas de aptitud física para la gente de mar y la Guía médica internacional de a bordo (3ª edición), y sus suplementos sobre cuantificación. No obstante, su colaboración depende de los siguientes dos factores:

- .1 el proceso de redacción y revisión de estas directrices tendría que ajustarse a los requisitos del Comité de Examen de Directrices de la OMS, adaptados por la Asamblea de la OMS en 2008; y
- .2 sería necesario identificar conjuntamente recursos para la revisión de estas directrices, y

en la actualidad, en el presupuesto ordinario de la OMS no se encuentran disponibles estos recursos.

10.30 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 89/10/6 (OIT) en el que se propone que:

- .1 la próxima y última reunión del Grupo especial de trabajo se celebre del 26 al 30 de septiembre de 2011 para ultimar la revisión de las actuales Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos;
- .2 las Directrices revisadas se apliquen también a los pescadores, con la posibilidad de que se adopte un anexo a las directrices principales para la gente de mar que abordaría los aspectos especiales del sector pesquero; y
- .3 en relación con los botiquines de los buques, teniendo en cuenta la complejidad de esta cuestión, la OIT celebrara otra reunión tripartita por separado, en colaboración con la OMI y la OMS, en una fecha posterior en 2011, con miras a examinar la labor preparatoria del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT. La reunión tripartita estaría compuesta de tres representantes gubernamentales designados por la OMS y la OMI, así como de tres representantes de los marinos y tres representantes de los armadores designados por los grupos de trabajadores y empleadores del Consejo de Administración. Las prescripciones revisadas se presentarían al Consejo de Administración de la OIT.

Además, el Comité observó que la OIT continúa deliberando con la OMS para establecer un mecanismo adecuado a fin de realizar un examen periódico de la Guía médica internacional de a bordo.

10.31 El representante de la OIT informó al Comité de que la OMS había confirmado que las Directrices revisadas para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos deberían publicarse como directrices conjuntas OMI/OIT, y que la OMS seguiría facilitando asesoramiento técnico, conforme sea necesario. Además, la OMS no puede retirar el suplemento de la Guía médica internacional de a bordo (3ª edición). No obstante, la OMS está dispuesta a examinar la posibilidad de revisarla, si se dispone de los recursos financieros necesarios.

10.32 Tras un breve debate, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 la próxima y última reunión del Grupo especial de trabajo debería celebrarse del 26 al 30 de septiembre de 2011 para ultimar la revisión de las Directrices existentes para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, como cuestión prioritaria (véase el párrafo 22.52);
- .2 no es necesario en estos momentos ampliar el ámbito de aplicación de las Directrices revisadas a los pescadores, ya que esto comportaría un cambio de las correspondientes disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores, que aún no han entrado en vigor. Esta labor puede realizarse en una etapa posterior, una vez que se ultimen las directrices para la gente de mar; y
- .3 teniendo en cuenta la complejidad de la cuestión de los botiquines de los buques, la OIT podría convocar una reunión tripartita separada, en colaboración con la OMI y la OMS, en una fecha posterior, para examinar la posibilidad de revisar el suplemento de la Guía médica internacional de a bordo (3ª edición), una vez que la OMS disponga de recursos financieros.

11 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

INFORME DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

11.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del 15º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (BLG 15/19 y MSC 89/11) y adoptó las medidas indicadas a continuación.

Resultados del ESPH 16

11.2 El Comité refrendó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión al respecto, las decisiones adoptadas por el Subcomité en relación con los resultados del ESPH 16.

Decisiones sobre la clasificación de productos y la asignación de categorías

11.3 El Comité refrendó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión al respecto, la publicación de la circular BLG.1/Circ.33, "Decisiones relacionadas con la clasificación de productos y la asignación de categorías".

Calendario para la elaboración de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ

11.4 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión al respecto, el calendario para la elaboración del proyecto de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ, con miras a su adopción por el MSC 91.

Condiciones de transporte y prescripciones especiales asignadas para *Mixed C4*

11.5 El Comité refrendó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión al respecto, la publicación de la circular BLG.1/Circ.32, "Condiciones de transporte y prescripciones especiales asignadas para *Mixed C4*", carga que se incluirá como nueva entrada en el Código CIG revisado.

Prohibición de mezclar cargas líquidas a granel durante la travesía en el mar

11.6 El Comité, tras examinar el proyecto de enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS acerca de la prohibición de mezclar cargas líquidas a granel durante la travesía en el mar, examinó el documento MSC 89/11/1 (Países Bajos), en el que se propone añadir una regla con objeto de prohibir específicamente los procesos de producción a bordo de los buques que generen nuevos productos y, tras tomar nota del apoyo general brindado a estas importantes cuestiones planteadas por los Países Bajos, decidió remitir el documento anteriormente mencionado al BLG 16 para que este lo examine detenidamente al tratar el actual punto del orden del día titulado "Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes", y encargó al Subcomité que informara al MSC 90 en consecuencia.

11.7 Tras examinar la cuestión anterior, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS, cuyo texto figura en el anexo 22, y pidió al Secretario General que distribuyera esas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del mencionado Convenio, con miras a su adopción en el MSC 90.

Directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización

11.8 El Comité recordó que, al examinar los resultados del DSC 15 bajo el punto 7 del orden del día (véase el párrafo 7.10), había decidido examinar la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, al tratar este punto del orden del día, teniendo en cuenta el proyecto de circular MSC sobre las Directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización elaborado por el BLG 15.

11.9 A este respecto, el Comité tomó nota de que se habían presentado los siguientes dos documentos para examinarlos en relación con esta cuestión:

- .1 MSC 89/11/2 (Argentina), en el que se manifiesta la opinión de que el proyecto de directrices MSC elaborado por el BLG 15 no es necesariamente específico para los buques que utilizan nitrógeno con fines de inertización y que en el proyecto de directrices se habían reproducido textualmente algunas de las disposiciones que figuran en las Recomendaciones revisadas elaboradas por el DSC 15; y
- .2 MSC 89/11/3 (Noruega, INTERTANKO, OCIMF, IFSMA, ITF, NI y BIMCO), en el que se manifiesta la opinión de que no se ha examinado plenamente la necesidad de disponer de directrices por separado y que puede ser perjudicial disponer de dos series de directrices para lo que, en el fondo, constituye un único asunto (es decir, los peligros relacionados con la entrada en espacios cerrados), lo cual contradice el objetivo de reducir la complejidad para la gente de mar, y en el que se proponen modificaciones al proyecto de Recomendaciones revisadas.

11.10 Tras un debate a fondo sobre las ventajas y los inconvenientes de disponer de dos series de directrices que traten de los peligros relacionados con la entrada en espacios cerrados, el Comité tomó nota de que la inmensa mayoría de las delegaciones que intervinieron respaldaron los resultados del BLG 15, teniendo en cuenta que esta cuestión había sido objeto de intensos debates desde 2007.

11.11 En este contexto, los autores del documento MSC 89/11/3, con el apoyo, entre otras, de las delegaciones de los Estados Unidos y el Reino Unido, reiteraron que valoraban la labor realizada para elaborar orientaciones sobre los peligros que entraña el nitrógeno y declararon que su documento tenía por objeto que el ámbito de aplicación de estas orientaciones sobre el nitrógeno fuera lo más amplio posible, particularmente visto que el nitrógeno se utiliza en muchos tipos de buques, no solo en los buques tanque. También pusieron de relieve que el nitrógeno se utiliza como medio de inertización en graneleros y gaseros, así como en buques de suministro mar adentro.

11.12 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, cuyo texto figura en el anexo 23, para presentarlo a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones con miras a su adopción, y aprobó también la circular MSC.1/Circ.1401, Directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización. A continuación, el Comité acordó que se había ultimado la labor relativa a este punto y que por tanto el FP 55 no debería adoptar ninguna otra medida sobre el particular.

Enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI

11.13 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI se había remitido al FP 55 para que este lo examine y adopte medidas al respecto, según proceda.

12 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 19º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

12.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 19º periodo de sesiones del Subcomité (FSI 19/19 y Add.1) que se le habían remitido (MSC 89/12), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA PIRATERÍA

12.2 El Comité tomó nota de las deliberaciones que tuvieron lugar en el FSI 19 sobre las cuestiones relacionadas con la piratería y las volvió a examinar en relación con el punto 18 de su orden del día sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (véase el párrafo 18.41).

CONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS DE IZADA A BORDO

12.3 El Comité tomó nota de la recomendación del Subcomité de que se incluyeran los chigres en el ámbito de examen del documento MSC 89/22/12 (Chile y otros), habida cuenta de los informes sobre los sucesos graves y muy graves que se han analizado, y decidió examinar esta cuestión más a fondo en relación con el punto 22 de su orden del día (Programa de trabajo) cuando examine el citado documento (véase el párrafo 22.26).

PROCEDIMIENTOS REVISADOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la LRIT**

12.4 Tras recordar que el MSC 87 había remitido al Subcomité la cuestión de determinar si es necesario elaborar orientaciones sobre cuestiones relacionadas con la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, incluida la comprensión de las dificultades técnicas que plantea el equipo de a bordo, el Comité examinó en primer lugar la inclusión del proyecto de directrices para los funcionarios de supervisión en relación con la LRIT como apéndice 9 del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto.

12.5 Al examinar las citadas directrices el Comité acordó:

- .1 añadir las palabras "teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1298" al principio del párrafo 4;
- .2 suprimir las palabras "y en funcionamiento" en el párrafo 3.1.1.3 pero conservar la nota a pie de página; y
- .3 incluir las mejoras de redacción propuestas por la Secretaría en los párrafos 2.2, 3.1.1, 3.2.1.4 y 3.3.2.3 del proyecto de directrices, y eliminar los corchetes.

12.6 A continuación, el Comité aprobó que el proyecto de directrices para los funcionarios de supervisión relacionadas con la LRIT se incluya como apéndice 9 del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto, y acordó mantener las citadas directrices sometidas a examen de cara a futuras enmiendas (véase el párrafo 12.8). Se invitó a los Estados de abanderamiento y a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que facilitaran al Subcomité toda la información necesaria sobre la implantación de las directrices.

Seguridad de los medios para el transbordo de prácticos

12.7 Siguiendo las instrucciones dadas por el MSC 87 al Subcomité de que tomara las medidas adecuadas para alentar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que incluyan oficialmente las escalas de prácticos como parte del equipo de seguridad que los funcionarios de supervisión examinarán durante una inspección por el Estado rector del puerto, el Comité aprobó la ampliación del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de que se incluyan los medios de transbordo al práctico en el contexto de las inspecciones iniciales y más detalladas (véase el párrafo 12.8), y aprobó la circular MSC.1/Circ.1402, Seguridad de los medios para el transbordo de prácticos.

Proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto

12.8 Tras examinar estas cuestiones, el Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el Comité aprobó el proyecto de Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011, y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, que figuran en el anexo 24, con miras a presentarlos a la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, para su adopción.

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto relacionadas con el Código IGS

12.9 Tras recordar las Directrices provisionales sobre la supervisión por el Estado rector del puerto relacionadas con el Código IGS (MSC/Circ.890-MEPC/Circ.354) y los Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS (MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401), el Comité, tras tomar nota de que el FSI 19 había recomendado que se prosiguiera la elaboración de las directrices para los funcionarios de supervisión relacionadas con el Código IGS cuando fuera adecuado, aprobó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, que el Subcomité siga elaborando las directrices para los funcionarios de supervisión relacionadas con el Código IGS, en el ámbito del actual resultado relativo a la "Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto", en colaboración con el Subcomité STW, según proceda.

Campaña intensiva de inspecciones

12.10 El Comité refrendó la petición hecha a la Secretaría de señalar al Grupo de trabajo del Subcomité DE sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas, al DE 55 y al STW 43 las conclusiones de la campaña intensiva de inspecciones sobre los medios de suelta de los botes salvavidas, que se confirman en los documentos FSI 19/INF.7 y FSI 19/INF.9, tras tomar nota de que el DE 55 había decidido tener en cuenta la información recogida en esos documentos en sus deliberaciones (véase el párrafo 8.20).

DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

12.11 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el proyecto de directrices sobre los reconocimientos en virtud del sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011, y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, que figuran en el anexo 25, con miras a presentarlos la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, para su adopción.

CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI

Proyecto de código obligatorio para la implantación

12.12 Por lo que respecta al título propuesto para el nuevo código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (Código para la Implantación), el Comité acordó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, que el título del nuevo código debería ser "Código de implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)" en su forma obligatoria.

12.13 El Comité, al examinar el documento MSC 89/12/1 (Secretaría) sobre los resultados de la cuarta reunión del Grupo mixto de trabajo sobre el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, acordó utilizar el párrafo 7.1 del proyecto de marco para la auditoría voluntaria de un Estado Miembro de la OMI, según lo había elaborado el Grupo, para sustituir al texto del párrafo 4 del proyecto de código III.

12.14 El Comité examinó también los documentos MSC 89/12/2 (Alemania y otros) y MSC 89/12/3 (Estados Unidos y otros), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de texto del proyecto de código revisado de implantación de los instrumentos de la OMI, en su forma obligatoria, para tomar una decisión sobre si se ha de mantener o suprimir el proyecto de texto que los Estados Unidos habían propuesto al FSI 19 y que aparecía entre corchetes tanto en el proyecto de código III como en el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (Código OR) (véase el párrafo 12.20).

12.15 Durante el extenso debate mantenido, la propuesta de eliminar los corchetes y de mantener el texto que rodeaban (MSC 89/12/3) recibió el apoyo de una amplia mayoría de delegaciones*, mientras que un número más pequeño de delegaciones respaldó la propuesta de suprimir el texto que se encontraba entre corchetes (MSC 89/12/2).

12.16 Para intentar encontrar una solución de compromiso que permita la aceptación unánime del texto propuesto, la delegación de Suecia sugirió, sin obtener el apoyo suficiente, incluir el siguiente texto en el proyecto de código III como nuevo párrafo añadido ya sea al párrafo 5 o al párrafo 18, y en el Código OR añadido al párrafo 6.1:

"No se prohibirá a ningún Estado de abanderamiento aplicar, como condición para el reconocimiento por dicho Estado de abanderamiento, prescripciones sobre las organizaciones que reconoce que superen las prescripciones convencionales y los instrumentos obligatorios de la Organización en aras de la seguridad, la protección y la protección ambiental y otros intereses legítimos de dicho Estado."

12.17 Tras acordar suprimir los corchetes que rodean el texto propuesto en ambos instrumentos, el Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el proyecto de código de implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que figura en el anexo 26, para presentarlo a la Asamblea en un futuro periodo de sesiones, es decir, después del próximo periodo de sesiones de la Asamblea, para su adopción. En este contexto, el Comité tomó nota de varias reservas manifestadas por algunos Estados Miembros** por lo que respecta a la decisión adoptada sobre los dos proyectos de instrumentos.

12.18 El Comité, tras tomar nota de las consideraciones del FSI 19 para el proceso de conferir obligatoriedad al código III y a las auditorías, así como los motivos para ello, pidió a la Secretaría que proporcionara al Subcomité un examen detallado de las opciones disponibles y también acordó examinar, en su próximo periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI, elaborado por la Secretaría y examinado por el FSI 20, junto con el modo de proceder para adoptar el código III en su forma obligatoria y para enmendarlo en el futuro.

Proyecto de código no obligatorio para la implantación

12.19 A reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el Comité aprobó el proyecto de código no obligatorio para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011, en su forma refundida por la Secretaría, y el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, que figuran en el anexo 27, para su presentación, a través del Consejo en su 26º periodo de sesiones extraordinario, a la Asamblea, para que lo adopte en su vigésimo séptimo periodo de sesiones.

* Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bahamas, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Corea (República de), Dominica, Ecuador, Estados Unidos, Federación de Rusia, Filipinas, Honduras, Islas Cook, Islas Marshall, Jamaica, Japón, Kenya, Kiribati, Liberia, Malasia, México, Marruecos, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Papua Nueva Guinea, Perú, Singapur, Sudáfrica, Tailandia, Tuvalu, Uruguay, Venezuela y Hong Kong (China).

** Alemania, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía y Suecia.

PROYECTO DE CÓDIGO PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS

12.20 A reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el Comité acordó ampliar el plazo de ultimación de este resultado sobre la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas (Código OR) hasta el año 2012.

12.21 Por lo que respecta a la naturaleza del Código OR, el Comité tomó nota de la petición hecha a la Secretaria de elaborar el proyecto de texto de un instrumento pertinente para adoptar el código OR y un proyecto de enmiendas a los instrumentos existentes para conferir carácter obligatorio al código OR, y el futuro examen del periodo de tiempo entre la adopción del código OR y la entrada en vigor de las reglas mediante las cuales se le otorga el carácter obligatorio.

12.22 En consonancia con su anterior decisión sobre esta cuestión (véase el párrafo 12.17), el Comité acordó, a reserva de que el MEPC adopte la misma decisión, suprimir todos los corchetes y mantener el texto del proyecto de código OR elaborado por el Subcomité, sobre el cual se está avanzando en el lapso interperiodos con miras a su ultimación en el FSI 20, a fin de someter el proyecto de código OR al MSC 90 y al MEPC 64.

MEDIDAS PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

12.23 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de esperar a recibir los resultados del COMSAR 15 y el FAL 37 antes de seguir examinando las medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar y acordó ampliar el plazo de ultimación hasta 2012 e incluir este resultado como resultado aceptado para el próximo bienio.

CUADRO DE ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO, ELABORADO POR EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

12.24 La delegación de Panamá hizo referencia al examen, durante el FSI 19, de los documentos FSI 19/INF.16 (ICS y otros) y FSI 19/3/1 (Irlanda), relacionados con el cuadro más reciente de actuación de los Estados de abanderamiento, elaborado por el sector del transporte marítimo en 2010, que acompaña a las "Directrices del sector del transporte marítimo sobre la actuación de los Estados de abanderamiento", y reiteró su preocupación de que el cuadro era inexacto y podía inducir a error. La delegación indicó que se presentaría un documento que sirviera de orientación para la utilización adecuada de estas estadísticas externas de las compañías. El texto completo de su declaración figura en el anexo 41.

13 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes derivadas del 15º periodo de sesiones del Subcomité (COMSAR 15/16) que se le habían remitido (MSC 89/13), y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 13.2 a 13.26.

Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM

13.2 El Comité tomó nota de los progresos realizados en relación con el plan de trabajo sobre el Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM y de la constitución de un grupo de trabajo por

correspondencia. Se observó además que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Estudio exploratorio debería avanzar con la elaboración del plan de trabajo, incluido el examen sobre el modo en que podría lograrse la incorporación de sistemas de satélites adicionales en el SMSSM, como resultado del Estudio exploratorio, con miras a su ultimación en el COMSAR 16, y la posterior aprobación de un resultado no previsto sobre el examen y modernización del SMSSM en el MSC 90.

Revisión del Manual NAVTEX

13.3 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1403 sobre el Manual NAVTEX revisado. En este contexto, el Comité tomó nota de que la revisión del Manual NAVTEX era la última etapa en el examen holístico de toda la documentación relativa al Servicio mundial de radioavisos náuticos, tras la adopción de enmiendas a las resoluciones A.705(17) y A.706(17), enmendadas por el MSC 85, la aprobación del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) revisado por el MSC 86, y la aprobación del Manual sobre el servicio internacional SafetyNET revisado por el MSC 87.

Elaboración de una resolución de la Asamblea sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM

13.4 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea relativa al documento orientativo sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM, que figura en el anexo 28, con miras a su adopción por la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones.

13.5 El Comité recordó que este proyecto de resolución de la Asamblea se había elaborado para garantizar la coherencia con otros componentes de la información sobre seguridad marítima y para cumplir las prescripciones de la regla V/5.4 del Convenio SOLAS mediante la facilitación de orientaciones específicas para la promulgación de información, previsiones y avisos meteorológicos coordinados a nivel internacional. Se recordó además que esta resolución complementaría la resolución A.706(17), enmendada (circular MSC.1/Circ.1288), que contiene el Documento de orientación OMI/OHI sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos.

Coordinadores de zonas NAVAREA

13.6 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que distribuyera la circular COMSAR.1/Circ.51/Rev.1, que contiene la lista de coordinadores de zonas NAVAREA.

13.7 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de autorizar a la Secretaría a publicar versiones actualizadas de la circular con la lista de coordinadores de zonas NAVAREA en cuanto reciba los cambios de un coordinador de zona NAVAREA o de la OHI, y a que publique las versiones revisadas pertinentes de la circular COMSAR, informando al Subcomité COMSAR en consecuencia.

Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT

7ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT

13.8 El Comité autorizó la celebración de la 7ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en la sede de la OMI, en Londres, del 13 al 15 de septiembre de 2011 (véase también el párrafo 22.52).

Postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-12 que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos

13.9 El Comité aprobó el proyecto de postura revisada de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-12 que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos. El Comité observó que esta era la última aprobación de la postura de la OMI antes de que se presentara a la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT, cuya celebración está prevista del 23 de enero al 17 de febrero de 2012.

13.10 El Comité autorizó al Grupo mixto de expertos OMI/UIT a que, en su reunión de septiembre de 2011, añada, según proceda, más información que no sea controvertida en las secciones sobre los antecedentes de los puntos del orden del día contemplados en la postura de la OMI para la CMR-12 aprobada en el actual periodo de sesiones del Comité, para conferir más fuerza a los argumentos que apoyan la postura de la OMI. Se encargó a la Secretaría que presentara la postura de la OMI, enmendada oportunamente, a la UIT después de la celebración de la reunión del Grupo de expertos.

Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM

13.11 El Comité autorizó la celebración de la 18ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI en Noruega, del 3 al 7 de octubre de 2011.

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

13.12 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones por lo que respecta a las medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar y, en particular, que el COMSAR 15:

- .1 había tomado nota de los progresos realizados en la labor sobre la elaboración de un proyecto de acuerdo regional;
- .2 teniendo en cuenta la labor en curso, había acordado invitar al MSC 89 a ampliar el plazo de ultimación de este punto hasta 2012; y
- .3 había llegado a la conclusión de que las partes interesadas deberían volver a reunirse lo antes posible para examinar y hacer un balance de la situación y posteriormente considerar la ampliación del grupo para que incluya otras partes interesadas a la luz de la elaboración de un proyecto de acuerdo regional como "plan piloto" que, de tener éxito, podría ampliarse a otras partes del mundo que tienen que hacer frente a la misma situación o a una situación similar.

13.13 El Comité también tomó nota del documento MSC 89/INF.23 (Secretaría), en el que se facilita información sobre los avances conseguidos en la elaboración de un proyecto de acuerdo regional sobre los procedimientos concertados relativos al desembarco de las personas rescatadas en el mar. También se observó que la segunda consulta de un grupo de partes interesadas se había celebrado bajo los auspicios del Secretario General, que también había actuado de presidente, el 6 de abril de 2011, y que en la reunión habían participado representantes de España, Italia y la Secretaría.

13.14 Durante la reunión se había examinado la situación en la región, se había tomado nota de la pérdida de más de 200 vidas humanas cuando un buque había zozobrado en el mar Mediterráneo el 6 de abril de 2011, y se había acordado que era necesario adoptar

medidas urgentes para establecer un proyecto de acuerdo regional sobre los procedimientos concertados relativos al desembarco de las personas rescatadas en el mar. Además, durante la reunión se había:

- .1 examinado el mandato para futuras reuniones destinadas a examinar la elaboración de dicho acuerdo regional;
- .2 ultimado la primera lectura y preparación del proyecto de texto para el citado acuerdo regional a fin de que se utilice como base para su examen en una futura reunión;
- .3 acordado que, dado que la cuestión que se estaba examinando estaba relacionada con la región mediterránea pero tenía dimensiones mundiales, el Grupo debería ampliarse para incluir a otras partes interesadas de la región, y la próxima reunión debería celebrarse como reunión regional con organizaciones regionales e internacionales pertinentes, lo antes posible después del MSC 89; y
- .4 acordado que el examen de la elaboración de un acuerdo regional debería limitarse a cuestiones puramente marítimas, dada la principal preocupación de la OMI estriba en garantizar la integridad de la búsqueda y salvamento y, por consiguiente, el régimen de seguridad de la vida humana en el mar.

13.15 La delegación de Malta indicó que no habían podido participar en la reunión celebrada el 6 de abril de 2011 y que no estaba completamente de acuerdo con los resultados de dicha reunión, que se reflejan en el documento MSC 89/INF.23. Malta añadió que aunque no tenía problema con la esencia del mandato, consideraba que en aras de la claridad y la coherencia, debía volver a examinarse el texto. Malta tenía algunas reservas en cuanto a la ampliación del Grupo, particularmente a organizaciones internacionales y regionales y a otros Estados fuera de la región, pero tenía fuertes reservas en cuanto al texto del anteproyecto de acuerdo regional que habían visto ya que, por lo que a ellos les constaba, este no se había distribuido oficialmente. Malta opinaba que quizá convendría celebrar otra reunión entre los tres Estados bajo los auspicios de la Secretaría para abordar estas cuestiones, ya que hasta ahora todo era aún objeto de debate. Malta hizo hincapié en que el Comité debería ser consciente de que aunque haya divergencia de opiniones sobre el procedimiento relativo al desembarco de las personas rescatadas en el mar, España, Italia y Malta siguen asumiendo sus responsabilidades y llevando a cabo extensas actividades de búsqueda y salvamento, y en esto no hay divergencia de opinión. Las operaciones de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo occidental se están llevando a cabo con éxito regularmente.

13.16 La delegación de Italia dio las gracias a Malta por su disponibilidad para futuras reuniones y reiteró su deseo de progresar en la elaboración de procedimientos relativos al desembarco de personas rescatadas en el mar. Italia indicó además que, durante el COMSAR 14, había quedado claro que el problema en la región era grave y podría empeorar y, desafortunadamente, lo que había ocurrido en los últimos meses iba más allá de las peores predicciones. Desde el 1 de enero de 2011, Italia había coordinado y llevado a cabo más de 600 operaciones de búsqueda y salvamento en la parte meridional de la cuenca mediterránea [y se habían rescatado y aceptado en el territorio italiano a unas 34 000 personas hasta la fecha]. Italia opinó que el Grupo estaba listo para ampliarse e incluir a otras partes interesadas de la región.

13.17 El representante del ACNUR explicó que la situación en el norte de África en los primeros meses de 2011, en particular los acontecimientos en Libia, habían resultado en el

desplazamiento de cientos de miles de personas a países vecinos y también al otro lado del Mediterráneo, a menudo a bordo de buques no aptos para navegar. Las estadísticas del ACNUR indicaban que, desde febrero de 2011, unas 700 000 personas, tanto libias como de otras nacionalidades, habían abandonado la Jamahiriya Árabe Libia, y eso tan solo tiene en cuenta ese país. Hasta la fecha, 14 000 personas habían llegado por barco a Italia y Malta procedentes de la Jamahiriya Árabe Libia. El ACNUR manifestó su preocupación en cuanto al elevadísimo número de muertes que se habían producido recientemente en el Mediterráneo. Partiendo de los testimonios de supervivientes y familiares unas 1 200 personas continúan desaparecidas desde el 25 de marzo de 2011. El representante del ACNUR instó también a los Estados a que refuercen el régimen de salvamento en el mar Mediterráneo mediante iniciando con prontitud las operaciones de búsqueda y salvamento, y mejorando la coordinación y el intercambio de información. Acogió favorablemente los esfuerzos del Secretario General y de los países interesados por trabajar hacia el establecimiento de un acuerdo regional, y declaró que estaba dispuesto a hacer todo lo posible dentro de su mandato de protección para asistir y contribuir al éxito del proceso.

13.18 La delegación de España indicó que había participado de manera activa en las reuniones que se habían celebrado hasta la fecha para encontrar una solución a este problema, y reiteró que estaba dispuesta a colaborar y seguir trabajando sobre la cuestión en futuras reuniones.

13.19 El Director de la División de Seguridad Marítima tomó la palabra en nombre de la Secretaría y explicó que se habían realizado progresos considerables bajo los auspicios del Secretario General. La Secretaría de la OMI deseaba seguir trabajando en esta cuestión con los tres países interesados teniendo en cuenta las opiniones manifestadas y examinaría cuidadosamente el modo de proceder.

Elaboración de normas para el equipo de Inmarsat

13.20 El Comité acordó recomendar a la Asamblea que revoque, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, la resolución A.570(14), ya que las recomendaciones de esta resolución ya están incorporadas en las recomendaciones de las normas del funcionamiento que se han publicado mediante las resoluciones A.807(19), MSC.130(75) y MSC.306(87).

13.21 Al examinar la cuestión del equipo LRIT de a bordo que no funciona en el sistema LRIT de conformidad con las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de funcionamiento revisadas, el Comité recordó que el MSC 88 había invitado a la CEI a que examinara la cuestión de la homologación del equipo LRIT de a bordo e informara de sus conclusiones al Subcomité COMSAR para que las examinara. El Comité tomó nota de que había examinado la cuestión del equipo LRIT de a bordo en relación con el punto 6 del orden del día (véanse los párrafos 6.27 a 6.29).

Enmiendas al Código IDS sobre el color del exterior de los botes salvavidas

13.22 El Comité recordó que el MSC 87, al examinar un proyecto de enmiendas al Código IDS con objeto de aclarar las palabras "de un color muy visible" en relación con el color exterior de los botes salvavidas, había tomado nota de la opinión manifestada por el observador de la CLIA, con el apoyo de otras delegaciones, de que el amarillo era un color de una buena visibilidad comparable, según se exige en las disposiciones del párrafo 1.2.2.6 del Código IDS. Se recordó asimismo que se había rechazado un proyecto de enmienda al párrafo 1.2.2.6, elaborado por el DE 53, en el que se proponía una enmienda al Código IDS para limitar el color del exterior de los botes salvavidas al color naranja internacional o color naranja rojizo intenso únicamente.

13.23 El Comité también recordó que el MSC 87 había decidido, posteriormente, remitir las propuestas de enmienda al Código IDS al COMSAR 15 para que procediera a un examen técnico detallado y proporcionara asesoramiento antes de que el Comité examinara y aprobara las propuestas de enmienda con miras a su posterior adopción.

13.24 El Comité tomó nota de que el COMSAR 15 había examinado el documento COMSAR 15/15/2 (Estados Unidos) en el que se informaba del "*Field Study of Detectability of Colored Targets at Sea*" (Estudio de campo acerca de la detectabilidad de blancos de color en el mar), llevado a cabo por el laboratorio de investigación médica naval de los Estados Unidos en 1955, y de que la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra sobre esta cuestión en el COMSAR 15 opinó que el estudio presentado por los Estados Unidos estaba anticuado y se necesitaba uno nuevo en el que se tuvieran en cuenta las circunstancias actuales. También se opinó que no había pruebas de que no se hubiera podido localizar el equipo de salvamento por falta de un color visible, ni se había demostrado que hubiera una necesidad imperiosa de introducir ese cambio en el Código IDS, y que no sería aconsejable adoptar decisiones precipitadas sobre una cuestión tan grave y de tales repercusiones financieras para el sector del transporte marítimo.

13.25 El Comité tomó nota además de que el COMSAR 15, tras tener en cuenta la información facilitada por el observador de la IACS, que informó de que había elaborado una interpretación unificada para la expresión "o de un color comparablemente muy visible" en ese contexto, había llegado a la conclusión de que la propuesta de enmienda al Código IDS no estaba justificada y había invitado al Comité a que adoptara las medidas oportunas.

13.26 Tras considerar las opiniones anteriores, el Comité decidió:

- .1 no aprobar la propuesta de enmienda al párrafo 1.2.2.6 del Código IDS; y
- .2 encargar al Subcomité DE que volviera a examinar la interpretación unificada de la IACS que se había puesto en conocimiento del DE 53 en el documento DE 53/17 (IACS), y elaborara una circular MSC, según proceda, en relación con el punto del orden del día existente titulado "Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento".

ESTABLECIMIENTO DE MRCC REGIONALES

Establecimiento de MRCC regionales en África

13.27 El Comité tomó nota de que el último eslabón en la cadena de MRCC subregionales alrededor de la costa de África se había completado el 3 de marzo de 2011 con la firma, en presencia de los representantes de Cabo Verde, Gambia, Guinea Bissau, Marruecos, Mauritania y Senegal, de un acuerdo especial de cooperación multilateral sobre el MRCC subregional de África del norte y occidental, que establecía un MRCC regional en Marruecos con subcentros asociados en otros países participantes.

13.28 Posteriormente, junto con el ministro de Marruecos y los ministros de los países regionales participantes que detentan estas competencias, el Secretario General había puesto en funcionamiento el MRCC regional de Rabat que, junto con los MRCC regionales ya establecidos en Mombasa, Ciudad del Cabo, Lagos y Monrovia, forman la red de MRCC regionales de África, según lo había recomendado la Conferencia de Florencia de 2000. La Conferencia de Florencia había propuesto un planteamiento regional para la provisión de servicios de búsqueda y salvamento en las regiones occidental, meridional y oriental de África, en países seleccionados en función de su ubicación estratégica.

13.29 La delegación de Senegal confirmó que su país no había firmado el acuerdo especial de cooperación multilateral sobre el MRCC subregional de África del norte y occidental. En su opinión, los resultados de la Conferencia subregional sobre búsqueda y salvamento marítimos de Lagos (8 a 10 de octubre de 1991) no se habían respetado plenamente, ya que en esta se había designado una región de búsqueda y salvamento (SRR) bajo la coordinación de Senegal. Senegal había manifestado que estaba dispuesto a mantener la coordinación operacional de dicha SRR también en virtud de los acuerdos derivados de los resultados de la Conferencia de Florencia de 2000, según se exponía en el acuerdo especial de cooperación multilateral. Senegal estimó que su opinión no se había tenido plenamente en cuenta al ultimar este acuerdo.

13.30 La delegación de Marruecos opinó que el acuerdo especial de cooperación multilateral sobre el MRCC subregional de África del norte y occidental era totalmente acorde con los resultados de la Conferencia de Florencia de 2000. El Secretario General había inaugurado el MRCC regional en Marruecos, completando de este modo el establecimiento de los cinco centros regionales a lo largo de la costa africana, según se acordó en la Conferencia de Florencia. Marruecos también informó al Comité de que el MRCC de Rabat estaba bien equipado y listo para proporcionar servicios de búsqueda y salvamento en toda la zona bajo su responsabilidad.

Establecimiento de MRCC regionales en Centroamérica

13.31 El Comité recordó que el COMSAR 4, celebrado en julio de 1999, había identificado las regiones oriental y occidental de África, así como determinadas partes de Asia y el Pacífico, Centroamérica, Sudamérica y la región del Mediterráneo, como las zonas que carecían principalmente de servicios SAR y del SMSSM. El COMSAR 4 había acordado que, al considerar las medidas necesarias para remediar la situación, se debería conceder especial prioridad a las regiones de África en primer lugar y a otras regiones posteriormente de acuerdo con los resultados de las evaluaciones. Se observó que el MSC 72, celebrado en mayo de 2000, refrendó esta manera de proceder.

13.32 En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 89/13/1 (Secretaría), en el que se pedía al Comité que aprobara la creación de un proyecto de cooperación técnica con objeto de establecer dos MRCC regionales y cinco subcentros asociados en Centroamérica para fines de coordinación de la búsqueda y salvamento.

13.33 El Comité observó que a raíz del establecimiento de cinco MRCC regionales en África y la labor en curso para el establecimiento de subcentros asociados en esta región, la Secretaría había explorado recientemente la posibilidad de ampliar la implantación del concepto de un planteamiento regional mediante el establecimiento de MRCC regionales y subcentros a otras regiones. Resultaba evidente que la región de Centroamérica requería una atención urgente. Aunque estaban disponibles servicios SAR y del SMSSM limitados en varios países de la región, no se había enviado ninguna información pertinente a la Organización para su inclusión en el Plan mundial SAR (circular SAR.8) y en el Plan general del SMSSM (circular GMDSS.1). Además, ninguno de los siete países en cuestión (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá) habían ratificado aún el Convenio SAR.

13.34 El Comité observó además que para mostrarse de acuerdo con que convenía abordar la idoneidad de una infraestructura SAR adecuada en Centroamérica, una primera etapa consistiría en organizar, preferiblemente a finales de 2011, una serie de evaluaciones de necesidades y misiones de evaluación sobre la disponibilidad de instalaciones SAR y SMSSM en los siete países de Centroamérica antes mencionados. Tras estas misiones se

decidirá qué dos países (uno en el lado del Pacífico y otro en el lado del Caribe) deberían acoger los MRCC regionales y qué países deberían establecer subcentros asociados.

13.35 El Comité también tomó nota de que los fondos del PICT disponibles podrían utilizarse para llevar a cabo las misiones de evaluación y de evaluación de necesidades propuestas. Otras medidas de seguimiento incluirían la elaboración de una propuesta de proyecto pertinente que incluye la identificación y movilización de fondos del Fondo SAR internacional para llevar a cabo las actividades de asistencia técnica propuestas.

13.36 La delegación de Chile manifestó su apoyo a la propuesta de proyecto y explicó que en 2002 había firmado un Memorando de entendimiento con la Organización para la provisión de cooperación técnica destinada a los países de América Latina en relación con cualquier cuestión que esté dentro del ámbito de la Organización. Este Memorando de entendimiento se había enmendado en 2005 con el propósito de presentar el Plan mundial SAR a todos los Estados Miembros de la OMI. Con arreglo a los términos del actual memorando de entendimiento, Chile ofrece todos los recursos humanos, materiales, técnicos y tecnológicos disponibles, por conducto de su autoridad marítima, para implantar el proyecto de cooperación técnica destinado al establecimiento de dos MRCC regionales y cinco subcentros asociados en Centroamérica.

13.37 Todas las delegaciones que tomaron la palabra sobre este tema respaldaron el proyecto propuesto, reconociendo la necesidad urgente de establecer instalaciones SAR y del SMSSM apropiadas en la región. El ofrecimiento de Chile de facilitar la asistencia necesaria se agradeció enormemente. Otras delegaciones también se ofrecieron a proporcionar asistencia técnica para ejecutar el proyecto.

13.38 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité aprobó la elaboración de un proyecto de cooperación técnica destinado a establecer dos MRCC regionales y cinco subcentros asociados en Centroamérica a fines de coordinación de la búsqueda y el salvamento, y encargó a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

13.39 La delegación de México informó al Comité de que el 8 de abril de 2001 había inaugurado nuevas instalaciones para la educación y formación en búsqueda y salvamento en Acapulco.

13.40 La delegación de Malta recordó al Comité que gracias al continuo y considerable apoyo financiero y técnico del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, Malta seguía proporcionando regularmente cooperación técnica por lo que respecta a la educación y formación en búsqueda y salvamento a varios países.

14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

NOVEDADES RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Informe sobre el estado de las actividades de cooperación técnica

14.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento MSC 89/14 sobre las actividades relativas a la seguridad, la protección y la facilitación implantadas entre octubre de 2010 y marzo de 2011, así como las previstas para el resto de 2011, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) correspondiente al bienio 2010-2011.

14.2 El Comité instó a los Gobiernos y al sector a que contribuyeran al programa de cooperación técnica mediante donaciones especiales al Fondo SAR para permitir que el proyecto se completara con éxito, y encargó a la Secretaría que siguiera proporcionando al Comité información actualizada sobre el programa.

Actividades técnicas realizadas por la OHI en colaboración con la OMI

14.3 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 89/INF.10 (OHI), que se centraba en la mejora de la coordinación de las actividades de formación y la utilización compartida de los recursos a fin de reforzar la capacidad de los países en desarrollo para cumplir lo dispuesto en la regla V/9 del Convenio SOLAS sobre la provisión de servicios hidrográficos. En el documento también se facilitaba información sobre las actividades realizadas entre 2008 y 2010 y las previstas para 2011 en colaboración con la OMI, y se proponían varias actividades similares para su inclusión en el PICT de 2012-2013.

14.4 El Comité agradeció la información facilitada y los esfuerzos de la OHI para lograr la seguridad de la navegación y pidió a la Secretaría que remitiera el citado documento al Comité de Cooperación Técnica para su información y examen en el contexto de la elaboración del PICT para el bienio 2012-2013.

PROGRAMA DE CURSOS MODELO DE LA OMI

14.5 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 89/14/1 (Secretaría) de que se había publicado el nuevo curso modelo 3.22 sobre la implantación por el Estado de abanderamiento, se habían traducido 35 cursos modelo al francés y 38 al español de los cuales se habían publicado 32 en francés y 35 en español. El Comité pidió a la Secretaría que prosiguiera sus actividades de seguimiento y facilitara un informe actualizado al MSC 90.

15 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Generalidades

15.1 El Comité recordó que, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2.11-1 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (circular MSC-MEPC.1/Circ.2, enmendada), el Comité debería evaluar las repercusiones en cuanto a creación de capacidad y cooperación y asistencia técnicas, desde la aceptación de una propuesta de punto de programa de trabajo (resultado) sobre nuevos instrumentos de obligado cumplimiento, o enmiendas a los mismos, teniendo en cuenta los criterios para la identificación de las repercusiones en cuanto a creación de capacidad.

15.2 El Comité también recordó que en su 88º periodo de sesiones (MSC 88/26, párrafo 15.6) había pedido al Vicepresidente del Comité, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, que presentara al MSC 89 una evaluación preliminar y, de ser pertinente, un proyecto de evaluación posterior de los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el MSC 87 y en el MSC 88, junto con una evaluación preliminar de los resultados no previstos relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el MSC 88.

Evaluación de las repercusiones en cuanto a creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas

15.3 El Comité examinó el documento MSC 89/15 (Vicepresidente), en el que figura la evaluación preliminar de las repercusiones, en cuanto a creación de capacidad, de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el MSC 87 y en el MSC 88 y los resultados no previstos relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en el MSC 88, que fue elaborada para ayudar al Comité en su examen de la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas atendiendo a la petición del MSC 88, y acordó que se constituyera el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) a fin de examinar la evaluación preliminar.

Constitución del Grupo de análisis

15.4 El Comité estableció el el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), bajo la presidencia del Vicepresidente del Comité (Sr. C. Breinholt), y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 llevar a cabo una evaluación de las medidas de creación de capacidad, entre las que puede incluirse la cooperación o asistencia técnicas que las administraciones y/o el sector de transporte marítimo puedan requerir para la implantación de las enmiendas a los instrumentos; y
- .2 asesorar al Comité sobre las repercusiones, por lo que respecta a la creación de capacidad, de las propuestas de enmienda a los instrumentos existentes.

Informe del ACAG

15.5 Tras examinar el informe del ACAG (MSC 89/WP.9), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se señalan en los párrafos 15.6 a 15.8.

Mejora del proceso de evaluación

15.6 El Comité acordó que las evaluaciones futuras que se presenten al Comité deberían incluir recomendaciones sobre futuras medidas. En particular, el Vicepresidente, tras evaluar las repercusiones en cuanto a creación de capacidad para cada punto, debería:

- .1 indicar si no hay necesidad de creación de capacidad; o
- .2 indicar si hay necesidad de creación de capacidad y, de ser posible, indicar específicamente si es necesario que un subcomité elabore directrices y/o si se necesita asistencia técnica.

Repercusiones de las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972

15.7 El Comité tomó nota de que en la evaluación preliminar se indicaba que sería necesario que las Administraciones y el sector facilitaran equipo y recursos financieros y humanos para garantizar la implantación plena de las últimas enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972, enmendado. A este respecto, el Comité, señalando que las enmiendas se habían adoptado en el MSC 88 y

estaba previsto que entraran en vigor el 1 de enero de 2012, invitó al Comité de Cooperación Técnica a que examinara la posibilidad de incluir un programa de formación para la implantación del Convenio CSC 1972 en el PICT, con miras a seguir consolidando dicho programa con la formación actualmente disponible sobre las unidades de transporte.

Evaluación preliminar para el MSC 90

15.8 El Comité pidió al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, presentara al MSC 90 una evaluación preliminar de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relacionados con los instrumentos de obligado cumplimiento aprobados en este periodo de sesiones.

16 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

16.1 16.1 El Comité recordó que el MSC 87 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS) y le había encargado que elaborara proyectos de revisión de las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392) y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391, enmendada por la circular MSC-MEPC.2/Circ.6), para presentarlos en el presente periodo de sesiones.

16.2 El Comité también recordó (MSC 89/16) que el MSC 88 había acordado que las enmiendas a las citadas Directrices y Orientación deberían ser examinadas por un grupo mixto de trabajo sobre las normas basadas en objetivos y la evaluación formal de la seguridad (GBS/EFS) que se constituiría en el presente periodo de sesiones.

16.3 El Comité recordó asimismo que el MSC 88 había constituido un Grupo de expertos en EFS, que se reunió antes del presente periodo de sesiones, los días 9 y 10 de mayo de 2011, para examinar los estudios de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general presentados por la IACS en anteriores periodos de sesiones del Comité y presentar un informe al MSC 89.

16.4 El Comité acordó examinar el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 89/WP.3) en relación con el punto 17 del orden del día (Seguridad de los buques de carga general) (véase el párrafo 17.3).

Enmiendas a las Directrices y a la Orientación relacionadas con la EFS

16.5 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 89/16/1), en el que figuran enmiendas a las Directrices relativas al EFS y a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, junto con una lista de puntos de discusión y sugerencias para un futuro examen, y observó que la cuestión del indicador coste-beneficio en relación con la cuestión ambiental está siendo aún examinada por el MEPC. A este respecto, el Presidente del Grupo de expertos en EFS (el Sr. K. Yoshida) informó verbalmente sobre la recomendación del Grupo (MSC 89/WP.3, párrafo 17) de que las Directrices relativas a la EFS deberían enmendarse para reforzar la información extraída en las etapas 3 a 1, y para incluir, en las recomendaciones finales (etapa 5), consideraciones sobre la aplicación de las medidas recomendadas. También informó de las recomendaciones del Grupo de que los futuros estudios de EFS deberían tener más plenamente en cuenta la influencia del factor humano.

16.6 El Comité tomó nota del documento MSC 89/INF.12 (Estados Unidos), en el que se facilita información sobre la utilización del juicio de expertos y la obtención de opiniones de expertos (recopilación de requisitos) que podría resultar útil para los Gobiernos Miembros y las organizaciones que tienen previsto llevar a cabo un estudio de EFS o lo están haciendo.

Instrucciones para el Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos/evaluación formal de la seguridad (GBS/EFS)

16.7 Tras los debates oportunos, el Comité encargó al Grupo de trabajo GBS/EFS, constituido en relación con el punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.6) que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno y basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 89/16/1), llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultimar el proyecto de Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) para que se utilicen en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, enmendada);
- .2 ultimar el proyecto de Orientación revisada para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391, enmendada por la circular MSC-MEPC.2/Circ.6); y
- .3 examinar si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, si lo es, asesorar al Comité en consecuencia.

Informe del Grupo de trabajo GBS/EFS

16.8 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 89/WP.7) que trata del punto del orden del día, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

16.9 Con respecto a la revisión de las Directrices EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, el Comité refrendó en principio los proyectos de enmiendas a las Directrices EFS que figuran en el anexo 2 del documento MSC 89/WP.7 y tomó nota de que sería preciso examinar otros asuntos más a fondo.

16.10 El Comité también refrendó la recomendación del Grupo de que, una vez que se aprueben las enmiendas a las Directrices EFS y la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS deberían publicarse mediante textos refundidos en lugar de publicar solamente las enmiendas a estas circulares.

Constitución del grupo de trabajo por correspondencia

16.11 Seguidamente, el Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad 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 89/16/1 y MSC 89/WP.7, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de enmiendas a las Directrices EFS (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, enmendada);
- .2 elaborar un proyecto de enmiendas a la Orientación para el uso del PAFH y de la EFS, en relación con el examen de los estudios de EFS (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391, enmendada por la circular MSC-MEPC.2/Circ.6); y
- .3 presentar un informe al MSC 90 (véase el párrafo 17.8).

17 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

Generalidades

17.1 El Comité recordó (MSC 89/17) que el MSC 88 había acordado que los documentos pertinentes presentados por la IACS en anteriores periodos de sesiones relativos a los estudios de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general deberían ser examinados por el Grupo de expertos en EFS con miras a proporcionar asesoramiento al Comité a fin de que se vuelva a examinar la cuestión en el presente periodo de sesiones. El Comité tomó nota de que el Grupo se había reunido los días 9 y 10 de mayo de 2011 y su informe se había distribuido con la signatura MSC 89/WP.3.

17.2 El Comité tomó nota también de que el Grupo de expertos había examinado el documento MSC 89/17/1 (Argentina), en el que se propone la elaboración de un esquema de reconocimiento ampliado para los buques de carga general que tenga en cuenta su edad y su estado, cuando se refrende una de las opciones de control de riesgo costo-efectiva propuesta por la IACS, y en el que se propone también la adopción de medidas para reforzar las responsabilidades inherentes al mantenimiento del buque, incluidas medidas concretas en el marco de la implantación del sistema de gestión de la seguridad y de las prescripciones para el reconocimiento de los buques.

Informe del Grupo de expertos en EFS

17.3 Tras haber examinado el informe del Grupo de expertos en EFS (MSC 89/WP.3), el Comité lo aprobó en términos generales y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 17.4 a 17.7.

Coordinador:

Sr. Koichi Yoshida
Director
Centre for International Cooperation
National Maritime Research Institute (NMRI)
6-38-1 Sinkawa, Mitaka
Tokio 181-0004, Japón
Teléfono: +81 422 3615
Facsímil: +81 422 3247
Correo electrónico: koichiy@nmri.go.jp
Sitio en la Red: www.nmri.go.jp

Examen del estudio de EFS presentado por la IACS

17.4 El Comité refrendó el examen del Grupo del estudio de EFS de la IACS sobre la seguridad de los buques de carga general, en particular por lo que se refiere a la afirmación del Grupo de que el estudio se ajustaba a las Directrices sobre EFS.

17.5 Sobre este particular, el observador de la IACS señaló, en relación con la observación del Grupo de que el estudio de EFS se centra principalmente en las consecuencias de los accidentes, en lugar del análisis de las causas fundamentales, que en su estudio se había hecho un esfuerzo considerable para llevar a cabo un análisis muy amplio de accidentes, utilizando para ello una serie de bases de datos (incluido el GISIS) y, en su informe de la etapa dos, se incluye un árbol de fallos de alto nivel, debidamente documentado, que muestra la relación entre las categorías de accidentes y los acontecimientos que los desencadenan, y reiteró que es fundamental que las Administraciones presenten informes amplios y precisos al GISIS para apoyar los estudios de EFS, dado que se reconoce que éstos aportan una contribución importante al proceso de toma de decisiones de la Organización, y cuya realización se debería continuar fomentando firmemente.

Recomendaciones finales del estudio de EFS

17.6 Por lo que respecta a la opinión del Grupo sobre las recomendaciones finales del estudio de EFS sobre la seguridad de los buques de carga general, en particular, de la conveniencia de que los subcomités pertinentes examinaran algunas opciones de control del riesgo (MSC 89/WP.3, párrafos 18 a 20), algunas delegaciones manifestaron su inquietud por el hecho de que las OCR recomendadas no eran lo suficientemente claras para que los subcomités las examinaran detenidamente, y era necesario proporcionar una justificación con arreglo a las Directrices sobre organización y método de trabajo, si bien otras delegaciones apoyaron que estas OCR se transmitieran a los subcomités pertinentes para que las examinaran más a fondo.

17.7 El Comité, tras tomar nota de la explicación adicional ofrecida por el Presidente del Grupo de expertos en EFS de que la información detallada figuraba en los documentos pertinentes (MSC 89/WP.3, párrafo 3), en particular en los documentos MSC 88/INF.6 y MSC 88/INF.8 (IACS), reconoció que era necesario profundizar en el examen de la cuestión dentro del actual punto del orden del día "Seguridad de los buques de carga general", y acordó que el Grupo de trabajo sobre normas basadas en objetivos y evaluación formal de la seguridad debería examinar detenidamente las OCR recomendadas en el MSC 90 (véase el párrafo 22.54.2).

17.8 El Comité acordó también encargar al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS constituido en el ámbito del punto 16 del orden del día (véase el párrafo 16.11) que examinara más a fondo las OCR recomendadas en el estudio de EFS de la IACS sobre la seguridad de los buques de carga general, basándose en los documentos MSC 88/19/2, MSC 88/INF.6, MSC 88/INF.8, MSC 87/20/1, MSC 87/INF.3, MSC 87/INF.4, MSC 86/INF.4 y MSC 85/19/1 y teniendo en cuenta el documento MSC 89/17/1, y que asesorara al Comité, en particular por lo que respecta a su examen más a fondo por los subcomités pertinentes.

17.9 A continuación, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al respecto en el próximo periodo de sesiones en el ámbito de este punto del orden del día.

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

Generalidades

18.1 Antes de proceder al examen inicial de este punto del orden del día, el Secretario General abordó las dos cuestiones planteadas en la Circular N° 3164 sobre la "Respuesta al azote de la piratería": en primer lugar, la necesidad de cumplir plenamente las Mejores prácticas de gestión y, en segundo lugar, la necesidad de disponer de más recursos para apoyar a las armadas que tienen una carencia de ellos. El Comité observó que el Secretario General había escrito cartas a la Baronesa Ashton de la Unión Europea y al Secretario General de la OTAN (Sr. Rasmussen) sobre la necesidad de disponer de mayor apoyo para las armadas, y también tomó nota de su llamamiento a todos los Gobiernos Miembros de que no escatimaran esfuerzo alguno para proporcionar más recursos a la región a fin de proteger a la gente de mar y salvaguardar las vías de navegación esenciales.

Información estadística

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

18.3 El Comité también recordó 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".

18.4 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 89/18 (Secretaría), en particular de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en 2010 que se notificaron a la Organización era de 489 frente a los 406 ocurridos en 2009, lo cual supone un aumento del 20,4 % con respecto a la cifra correspondiente a 2009. En los primeros cuatro meses de 2011 se han notificado 214 sucesos a la Organización.

18.5 El Comité también tomó nota de que, durante el periodo objeto de examen (es decir, del 1 de enero al 31 de diciembre de 2010), se desprendía que las zonas más afectadas (es decir, en las que se habían notificado al menos cinco sucesos) fueron África oriental y el océano Índico, así como el Lejano Oriente, y, en particular, el mar de la China meridional, seguidas por África occidental, Sudamérica y el Caribe. Durante el periodo objeto de examen el número de actos perpetrados o de tentativas notificados en África oriental descendió de 222 a 172, pero el número de sucesos aumentó de 27 a 77 en el océano Índico y de 2 a 16 en el mar Arábigo, debido principalmente a la piratería con base en Somalia. El número de sucesos en el mar de la China meridional aumentó de 77 a 134. Las zonas menos afectadas fueron Sudamérica, en la que el número de sucesos pasó de 36 a 40, y África occidental, con un aumento de 46 a 47 sucesos notificados. Tres de los ataques notificados tuvieron lugar en el estrecho de Malaca, uno más que los dos (2) notificados en 2009. La mayoría de los ataques o tentativas de ataque en todo el mundo que se notificaron ocurrieron fuera de las aguas territoriales de Estados ribereños. En muchos de los informes recibidos se indicaba que la tripulación había sido atacada violentamente por grupos de entre cinco y diez personas con armas blancas o de fuego.

18.6 El Comité manifestó su preocupación por el hecho de que muchos de los informes recibidos eran de casos en los que se había atacado violentamente a las tripulaciones, al menos dos (2) tripulantes habían muerto y por lo menos 30 tripulantes habían resultado lesionados/agredidos. Aproximadamente 1 027 tripulantes fueron tomados como rehenes/secuestrados y 57 buques fueron secuestrados, la mayoría frente a la costa de Somalia.

18.7 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 perpetrados contra los buques.

18.8 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 ocurridos en sus aguas territoriales. Por consiguiente, el Comité reiteró la apremiante necesidad de que todos los Gobiernos faciliten a la Organización la información solicitada.

18.9 El Comité recordó que, en el MSC 88, la Secretaría había informado de su intención de abrir un módulo sobre "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques" en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) a fin de mejorar la puntualidad en la presentación de informes sobre sucesos y permitir a los usuarios generar sus propios criterios de búsqueda y confeccionar informes especializados. El Comité tomó nota de que los pormenores de todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se habían notificado a partir de 1994 estaban registrados en la base de datos sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el GISIS (<http://gisis.imo.org>). Esta base de datos está ahora configurada para permitir el acceso de "solo lectura" al público y se pueden realizar búsquedas en ella. Los Gobiernos Miembros y los usuarios públicos que estén registrados pueden compilar informes en GISIS directamente. Estos informes pueden incluir ahora información de seguimiento, por ejemplo, las fechas en las que se liberó a los buques secuestrados.

18.10 El Comité tomó nota de que se seguirán distribuyendo los informes mensuales mediante las circulares de la serie MSC.4; sin embargo, dado que la nueva función en GISIS permite elaborar informes sobre piratería definidos por los usuarios, el Comité acordó que la práctica de publicar resúmenes trimestrales ya no estaba justificada.

Actividades del Centro de intercambio de información del Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP-ISC)

18.11 El Comité recordó que el ReCAAP-ISC continuaba contribuyendo a los informes sobre piratería de la OMI y presentaba periódicamente información actualizada sobre los logros del ReCAAP-ISC y de la labor realizada en colaboración con la OMI. A este respecto, el Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MSC 89/INF.18 y MSC 89/INF.19 (ReCAAP-ISC) con respecto a las actividades del ReCAAP-ISC y en particular, de la situación de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia, las actividades de creación de capacidad del ReCAAP-ISC, los resultados de la investigación del secuestro del remolcador **Atlantic 3**, de cuyo secuestro se informó al MSC 88, y un nuevo estudio de caso sobre la tentativa de secuestro del buque tanque **Chios** el 5 de febrero de 2011, que puso de manifiesto los esfuerzos concertados de las autoridades indias para combatir y erradicar los actos de piratería llevados a cabo por

piratas somalíes en la parte del mar Arábigo que está incluida en la zona de responsabilidad de la India. El Comité también tomó nota de que ReCAAP-ISC se ha comprometido a compartir información con el centro de información establecido en el marco del Código de conducta de Djibouti.

Informes de iniciativas para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada

Medidas adoptadas por la Secretaría

18.12 El Comité tomó nota de los documentos MSC 89/18/2, MSC 89/18/2/Add.1 y MSC 89/INF.25 (Secretaría) en los que se informa de las medidas adoptadas por la Secretaría desde la celebración del MSC 88 para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en las aguas frente a la costa de Somalia y en el contexto del lema del Día Marítimo Mundial de 2011: "Piratería: articular la respuesta". Entre las medidas clave figura la elaboración del plan de acción para fomentar el lema del Día Marítimo Mundial de 2011, la publicación de la Circular N° 3164, la implantación del Código de conducta de Djibouti, la participación en las reuniones del Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia y una serie de reuniones celebradas en la OMI, incluida una entre los representantes de las fuerzas navales y los países que participan en la campaña de lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia poniendo a disposición buques y aeronaves militares, representantes del sector naviero y la Secretaría, que se celebró en la sede de la OMI el 28 de febrero de 2011.

18.13 El Comité examinó la cuestión de la coordinación de los esfuerzos de las fuerzas navales y el modo en que esta podría reforzarse. Algunas delegaciones sugirieron que quizá convendría utilizar buques de guerra en el marco de una estructura de mando unificada de las Naciones Unidas. En este contexto, el Comité tomó nota de que una de las conclusiones de la reunión del 28 de febrero había sido que el mecanismo existente de concienciación compartida y pacificación (SHADE) funcionaba mediante consenso, era eficaz y debería respaldarse. Otras delegaciones cuestionaron si un mando de las Naciones Unidas resultaría más eficaz para coordinar los esfuerzos de los buques que llevan a cabo controles de lucha contra la piratería con un convoy nacional.

18.14 El Comité tomó nota de la opinión de que la escolta de los buques arrendados por el Programa Mundial de Alimentos (PMA) para entregar ayuda humanitaria a Somalia exigía muchos recursos para las fuerzas navales dado el pequeño tamaño de los buques arrendados. El Secretario General se comprometió a escribir a la Directora Ejecutiva del PMA para intentar averiguar si podrían arrendarse buques más grandes.

Resultados de la labor del Comité Jurídico de la OMI

18.15 El Comité tomó nota de que el LEG 98 se había celebrado del 4 al 8 de abril de 2011 y había abordado varias cuestiones relacionadas con la piratería que eran de interés para el Comité. El Comité también tomó nota de que el informe del LEG 98 se publicaría con la signatura LEG 98/14.

18.16 A este respecto, el Comité tomó nota de que, además de recibir información sobre la labor realizada por el Grupo de trabajo 2 del Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (CGPCS), el LEG 98 había acordado que era prioritario que los Estados dispongan de legislación adecuada, basada en la CONVEMAR y en el derecho consuetudinario internacional, para enjuiciar a los piratas. Para contribuir al examen de la legislación nacional sobre la piratería, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (DOALOS) había elaborado documentos en los que se describían los elementos relacionados con la piratería basados en la CONVEMAR, la Oficina

Jurídica de la OMI había elaborado un documento en el que se describían los elementos del Convenio SUA que podrían complementar las disposiciones sobre la piratería de la CONVEMAR, y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) había elaborado un documento con una visión general de los convenios que están dentro de su ámbito de competencia y que podrían estar relacionados con la piratería y delitos conexos, tales como la toma de rehenes. El Comité tomó nota de que estos documentos estaban disponibles en el sitio de la OMI en la Red y se publicarían, en su debido momento, mediante una circular de la OMI. Sin embargo, también se observó que los citados documentos no pretenden constituir interpretaciones definitivas de los instrumentos a los que en ellos se hace referencia y no limitan, de manera alguna, las posibles interpretaciones por los Estados Partes de las disposiciones de estos instrumentos.

Grupo de contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia (CGPCS)

18.17 El Comité tomó nota de que desde la celebración del MSC 88 el CGPCS y sus grupos de trabajo se habían reunido en varias ocasiones, en particular:

- .1 el Grupo de trabajo 1 (cooperación civil/militar y asistencia técnica) se reunió en la sede de la OMI el 17 de febrero de 2011;
- .2 el Grupo de trabajo 2 (cuestiones jurídicas) se reunió en Copenhague los días 2 y 3 de noviembre de 2010 y los días 3 y 4 de marzo de 2011;
- .3 el Grupo de trabajo 3 (orientaciones para la gente de mar) se reunió en Washington DC el 28 de febrero de 2011; y
- .4 la octava sesión plenaria del CGPCS se celebró en Nueva York el 21 de marzo de 2011.

18.18 Al examinar el informe del Presidente del Grupo de trabajo 3, que figura en el documento MSC 89/INF.16 (Estados Unidos), el Comité tomó nota de los informes resumidos de las reuniones de los Grupos de trabajo 1 y 2 y observó además que el Grupo de trabajo 3 había acordado trabajar en el lapso interperiodos para elaborar un marco en el que podrían incorporarse las Mejores prácticas de gestión (MPG) y otras orientaciones sobre la lucha contra la piratería que guardan relación directa con la implantación del Código PBIP. El Grupo de trabajo 3 también había acordado trabajar en el lapso interperiodos para elaborar directrices sobre el empleo de personal de protección armada.

Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

18.19 El Comité tomó nota de que, desde la celebración del MSC 88, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas había adoptado tres resoluciones relacionadas con la situación en Somalia:

- .1 resolución 1964 (2010), adoptada el 22 de diciembre de 2010, por la que se amplía el mandato de la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM);
- .2 resolución 1972 (2011), adoptada el 17 de marzo de 2011, mediante la cual se reafirma, entre otras cosas, el embargo de armas relativo a Somalia y se hace hincapié en la necesidad de brindar ayuda humanitaria no politizada a Somalia; y

- .3 resolución 1976 (2011), adoptada el 11 de abril de 2011, en la que se abordan varias cuestiones relacionadas con la cuestión de la piratería en el contexto de la necesidad de la buena gobernanza, el imperio de la ley y el desarrollo económico sostenible en Somalia, y se hace hincapié en la necesidad de enjuiciar a los piratas, se pide apoyo financiero para el Código de conducta de Djibouti y otros fondos fiduciarios de lucha contra la piratería, y se reconoce el valor de las Mejores prácticas de gestión.

Elaboración de orientaciones para los propietarios de buques, capitanes y tripulaciones por lo que respecta a la investigación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

18.20 El Comité recordó que el MSC 88 había tomado nota de que la Cámara de Comercio Internacional (ICC) había preparado orientaciones para los capitanes de buques sobre el tratamiento de pruebas después de un ataque de piratas, que estaban destinadas principalmente a los oficiales encargados de las investigaciones. Durante las deliberaciones mantenidas sobre las orientaciones propuestas, que algunas delegaciones acogieron con agrado al considerar que constituían un excelente suplemento de la resolución A.1025(26), mientras que otras delegaciones consideraron que eran demasiado complejas, el MSC 88 había pedido a la ICC que volviera a presentar la propuesta al MSC 89 en un documento, y no en un documento informativo, y había invitado a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que examinaran las propuestas y orientaciones recogidas en el mismo a fin de formular observaciones en el MSC 89.

18.21 Al examinar las propuestas presentadas de nuevo y actualizadas, que figuran en el documento MSC 89/18/9 (ICC), sobre directrices dirigidas a los investigadores del Estado de abanderamiento y otras autoridades encargados de subir a bordo de buques que se hayan liberado después de un periodo prolongado de secuestro para ayudarles en la recogida de pruebas, destinadas a complementar la resolución A.1025(26), el Comité examinó si la OMI era el foro adecuado para elaborar orientaciones destinadas a los Estados sobre la investigación de los delitos de piratería. A este respecto, el Comité tomó nota de que la Asamblea había adoptado, en 2001, la resolución precedente a la resolución A.1025(26) y que estas nuevas orientaciones propuestas estaban pensadas como un suplemento de la resolución A.1025(26). El Comité también mantuvo deliberaciones para determinar si cualesquiera orientaciones relativas a investigaciones deberían estar destinadas a la gente de mar (como propuso la ICC en el MSC 88, aunque esta propuesta no había recibido apoyo) o a los Estados (como propuso la ICC en el MSC 89).

18.22 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo 2 del CGPCS estaba también elaborando orientaciones sobre la investigación de los delitos, y que debería evitarse una duplicación de los esfuerzos. A este respecto, el Comité tomó nota de las opiniones de algunas delegaciones de que, dado que esta labor es una ampliación de la resolución de la Asamblea, la duplicación la estaba llevando a cabo el CGPCS.

18.23 Tras tomar nota de la divergencia de opiniones, el Comité remitió las propuestas al Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG) para que este procediera a un examen detallado y formulara asesoramiento sobre el mejor modo de proceder.

Elaboración de orientaciones con respecto al uso de personal de protección armada a bordo de los buques

18.24 El Comité recordó que la actual orientación de la Organización sobre la posesión de armas de fuego a bordo de los buques mercantes figura en detalle en los párrafos 4 a 8 de las Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques (MSC.1/Circ.1333) y en los párrafos 59 a 64 de las Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques (MSC.1/Circ.1334).

18.25 El Comité observó que los puntos destacados de la Orientación que figura en la circular MSC.1/Circ.1333 y las secciones correspondientes de la circular MSC.1/Circ.1334 incluían los siguientes:

- .1 "Por motivos jurídicos y de seguridad, los Estados de abanderamiento deberían desaconsejar vivamente la posesión y el uso de armas de fuego por los miembros de la tripulación para la protección personal o para la protección de un buque" (MSC.1/Circ.1333, párrafo 5);
- .2 "La utilización de personal de seguridad no armado es una cuestión que corresponde decidir a los distintos propietarios, compañías y armadores de buques" (MSC.1/Circ.1333, párrafo 6);
- .3 "La utilización de personal de seguridad armado contratado privadamente a bordo de los buques mercantes puede traducirse en una escalada de la violencia. Llevar a bordo dicho personal y sus armas es una cuestión que está sujeta a la legislación y las políticas del Estado de abanderamiento, y corresponde a este decidir su autorización o no y las condiciones de la misma en consulta con los propietarios, compañías y armadores. Los Estados de abanderamiento deberían tener en cuenta la posible escalada de violencia resultante de la utilización de personal armado a bordo de los buques mercantes cuando decidan su política" (MSC.1/Circ.1333, párrafo 7); y
- .4 "La utilización de funcionarios militares o agentes de la autoridad debidamente autorizados por el Gobierno del Estado de abanderamiento para llevar armas de fuego a efectos de la protección del buque es una cuestión que le corresponde autorizar al Estado de abanderamiento en consulta con los propietarios, compañías y armadores de buques. Los Estados de abanderamiento deberían aclarar su política sobre la utilización de dichos equipos a bordo de los buques que estén autorizados a enarbolar su pabellón" (MSC.1/Circ.1333, párrafo 8).

18.26 El Comité examinó seis documentos en los que figuraba una serie de propuestas en relación con la utilización de personal de protección armada a bordo de los buques: MSC 89/18/1 (Islas Cook), MSC 89/18/5 (Filipinas, Singapur, BIMCO y la ICS), MSC 89/18/6 (Liberia), MSC 89/18/7 (Bahamas e Islas Marshall), MSC 89/18/10 (BIMCO) y MSC 89/18/11 (IPTA). El Comité también tomó nota de que la Secretaría había presentado (MSC 89/INF.21) copias del Código internacional de conducta para proveedores de servicios de seguridad privada (ICoC), que se ultimó en octubre de 2010 y que se basa en el "Documento de Montreux" de 2008, y que es una iniciativa conjunta del Gobierno suizo y del Comité Internacional de la Cruz Roja, dado que ambos documentos se citaban en los documentos enumerados anteriormente.

18.27 El Comité tomó nota de que las Islas Cook (MSC 89/18/1) proponían que el empleo a bordo de buques mercantes y pesqueros de personal de protección armada contratado privadamente era una cuestión que le corresponde determinar al Estado de abanderamiento en consulta con los propietarios y armadores de buques y las compañías, y que la elaboración de directrices para reglamentar la actividad de este personal no debería entenderse que constituye un refrendo por parte de la Organización del empleo de tales personas ni interpretarse como un apoyo a la autorreglamentación de las empresas de servicios de protección.

18.28 El Comité también tomó nota de que las Filipinas y otros (MSC 89/18/5) propusieron que el Comité examinara la necesidad de elaborar orientaciones para los propietarios y armadores de buques sobre el empleo de proveedores de servicios de protección armada de carácter privado a bordo de sus buques para prevenir la piratería y luchar contra ella en el golfo de Adén, el océano Índico occidental y el mar Árabe. Los coautores respaldaron la utilización de la orientación existente como primer recurso pero propusieron la elaboración de otras directrices cuando los Estados de abanderamiento permitan el empleo a bordo de guardias armados. Por consiguiente, el énfasis se centraba en la elaboración de orientaciones para el sector en vez de para los Gobiernos.

18.29 Liberia (MSC 89/18/6) propuso que el Comité elaborara directrices para los propietarios y armadores de buques sobre el empleo de personal de protección armada a bordo de los buques para ayudar a evitar y luchar contra la piratería en esta zona de alto riesgo. El Reglamento marítimo de Liberia dispone que el capitán del buque asume la responsabilidad plena en cuanto a la seguridad de los miembros de la tripulación y los pasajeros y cuenta con la autoridad y discreción absolutas para adoptar las medidas que considere necesarias a fin de ejercer dicha responsabilidad, incluido autorizar el empleo de personal de protección armada o permitir que el personal armado de un buque militar escolta suba a bordo del buque al transitar por las aguas de alto riesgo del golfo de Adén o navegar frente a la costa de Somalia y el océano Índico.

18.30 Las Bahamas y las Islas Marshall (MSC 89/18/7) deseaban iniciar un debate constructivo sobre la cuestión de si se ha de reconocer o no el empleo de servicios de protección armada a bordo de los buques y, en caso afirmativo, cuál sería la forma aceptable, y propusieron que la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI facilitara asesoramiento, especialmente con respecto a las cuestiones relacionadas con la responsabilidad derivada del empleo de destacamentos militares de protección de buques (VPD).

18.31 Como respuesta a la petición de las Bahamas y las Islas Marshall en cuanto a la ayuda de la División Jurídica sobre la cuestión de los acuerdos jurídicos para el transporte de destacamentos de protección de buques, incluida la reciprocidad sobre cuestiones pertinentes a la responsabilidad destinadas a proteger al armador del buque, el capitán y la tripulación cuando se emplea un VPD a bordo, la Directora de la División Jurídica ofreció un informe preliminar sobre la cuestión, cuyo texto se distribuyó junto con una copia de un modelo general de un acuerdo de VPD de EU NAVFOR y, a petición del Comité, se incluyó también en el documento MSC 89/INF.27 (Secretaría).

18.32 Durante la presentación de este informe, el Comité tomó nota, entre otros, de los siguientes puntos generales:

- .1 Claramente existen varios casos hipotéticos en los que podrían plantearse cuestiones de responsabilidad, por ejemplo, el caso en que un tripulante o un pasajero (en el caso de un buque de crucero o un buque de carga que

transporte pasajeros) que resulte herido o muerto por haberse encontrado en la línea de fuego durante un acto de piratería, un miembro del VPD que resulte herido o muerto durante tal suceso, así como daños al propio buque, a la carga o a los bienes a bordo del buque que quizá pertenezcan a distintos propietarios;

- .2 La posible responsabilidad puede ser tanto penal como civil y dependerá de los hechos de cada caso particular en los que puede verse involucrado no sólo un miembro del VPD sino también, posiblemente, la compañía o el propietario del buque, el armador del buque, el capitán o un miembro de la tripulación. También existe la posibilidad de que se trate de una responsabilidad que corresponda a un Estado;
- .3 La responsabilidad por lesión, muerte o daño puede presentarse como resultado de una utilización de fuerza ilegal, injustificada, excesiva, imprudente o negligente. La amplitud de la responsabilidad dependerá, en parte, del derecho nacional de la jurisdicción en que el caso esté posiblemente sujeto a procedimientos judiciales;
- .4 A este respecto, pueden verse involucradas varias jurisdicciones: la del Estado de abanderamiento, la del Estado en el cual el propietario del buque tiene su negocio o está incorporado; la del Estado de nacionalidad de un miembro del VPD, la del Estado de nacionalidad de la víctima (tripulante o pasajero) o la de los familiares en caso de que el tripulante o el pasajero haya muerto;
- .5 Cuestiones de responsabilidad civil: por ejemplo, la reclamación de indemnización quizá esté dirigida al propietario del buque en vez de al miembro de un VPD o a un miembro de la tripulación, partiendo del supuesto de que el propietario del buque dispone de más fondos y está en mejores condiciones de pagar una cantidad más elevada de indemnización;
- .6 Por lo que respecta a la responsabilidad penal, el modelo de la declaración unilateral prevé que las autoridades del Estado que lo envía "tendrán el derecho exclusivo de ejercer su jurisdicción penal y disciplinaria sobre el personal del VPD"; y
- .7 La responsabilidad por parte tanto del Estado de abanderamiento como del Estado que envía el VPD podrá, sin embargo, verse limitada por ciertos factores. Uno de estos factores es el principio de la defensa propia (y la defensa de terceros) que puede utilizarse para justificar el uso de la fuerza, tanto en procedimientos penales como civiles, dependiendo de los hechos particulares del caso y la jurisdicción en la cual se conoce la acusación.

18.33 El Comité remitió el documento MSC 89/INF.27 al MSPWG para facilitar sus deliberaciones, según proceda.

18.34 BIMCO (MSC 89/18/10) invitó al Comité a que elaborara una serie completa de directrices sobre el empleo de personal de protección armada contratado privadamente que incluyan la debida diligencia, indicando que en esta labor se debería tener en cuenta la labor del Grupo de trabajo 3 del CGPCS. A este respecto, BIMCO pidió que algunas directrices del sector recientemente elaboradas para el empleo de empresas privadas de protección marítima se presentaran en este periodo de sesiones, según se solicita en el párrafo 6 del documento MSC 89/18/10 (BIMCO). El Comité aceptó que las directrices podrían utilizarse para contribuir a las deliberaciones del MSPWG.

18.35 La IPTA (MSC 89/18/11) informó al Comité de que, dado que la postura de los miembros de la IPTA con respecto al empleo de armas de fuego a bordo había cambiado, la IPTA consideraba que había llegado el momento de proceder a un debate franco y abierto sobre las distintas cuestiones, ya sean de carácter jurídico, práctico o de otro tipo, en el seno de la OMI. Aunque las orientaciones y la autorreglamentación del sector de la protección pueden ser útiles a corto plazo, en última instancia debe ser la OMI, como autoridad competente, la que instituya una acreditación y desarrolle una capacidad de supervisión de las empresas privadas de protección armada, posiblemente vinculada a la labor que se está realizando respecto de las compañías basadas en tierra en virtud del ICoC.

18.36 El Comité recordó que no había refrendado la utilización de personal de protección armada contratado privadamente a bordo de los buques pero había acordado que esta cuestión incumbía a los propietarios de buques, las compañías y los armadores de buques que decidirían en consulta con los Estados de abanderamiento y teniendo en cuenta la legislación y las políticas de estos. No obstante, dado que hay que reconocer el creciente empleo de personal de protección armada, el Comité examinó la petición de que se proporcionen más orientaciones sobre esta cuestión importante. Las opciones presentadas en los documentos citados anteriormente indican varios posibles modos de proceder, en particular:

- .1 la elaboración de orientaciones para los Estados de abanderamiento;
- .2 la elaboración de orientaciones para los propietarios, armadores y capitanes de buques;
- .3 la elaboración de orientaciones tanto para los Estados de abanderamiento como para los propietarios, armadores y propietarios de buques; o
- .4 la regulación de las propias compañías de protección ya sea mediante una asociación del sector de protección autorreglamentado (por ejemplo, el ICoC), o utilizando la OMI como órgano normativo.

18.37 Tras largas deliberaciones en el Pleno, el Comité reafirmó su postura de que no refrendaba el empleo de personal armado a bordo de los buques mercantes y aceptó que el llevar a bordo a personal armado era una decisión individual sujeta a la legislación de los Estados de abanderamiento. El Comité también aceptó que era necesario ser realista y aceptar que algunos propietarios de buques están empleando a personal armado a bordo y que esto tenía repercusiones en el sector de los seguros y otros incentivos.

18.38 El Comité acordó que era necesario que la Organización elaborara orientaciones sobre esta cuestión, pero el Comité resaltó la necesidad de proceder con extrema cautela en las cuestiones relativas a la responsabilidad, la jurisdicción de los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos, la soberanía, los buques en tránsito y el derecho de paso inocente, así como varias otras cuestiones pendientes. A este respecto, el Comité tomó nota de la declaración de la delegación de Dominica que figura en el anexo 42.

18.39 El Comité respaldó la necesidad de disponer de directrices para los Estados de abanderamiento y los propietarios de buques en el presente periodo de sesiones, pero acordó que la prioridad consistía en elaborar orientaciones para los propietarios de buques. El Comité remitió todos los documentos relativos a esta cuestión al MSPWG para que elaborara un proyecto de directrices y le asesorara sobre el mejor modo de proceder.

18.40 El Comité reconoció que la labor realizada por el Comité sería dinámica y requeriría la posible elaboración de reglas, aclaraciones del papel de las Naciones Unidas y coordinación con otros órganos y organismos de las Naciones Unidas. El Comité también reconoció que la labor del Comité debería tener en cuenta asimismo la labor de otras entidades tales como el Grupo de trabajo 3 del CGPCS, y alentó a los Estados y a las organizaciones reconocidas como entidades consultivas que participen en el CGPCS a que informasen al MSPWG de la labor que se está llevando a cabo, de modo que la pueda tener en cuenta en sus deliberaciones.

Implantación de las medidas de lucha contra la piratería, incluidas las Mejores prácticas de gestión (MPG)

18.41 Al examinar la implantación de las medidas de lucha contra la piratería, incluidas las Mejores prácticas de gestión (MPG), el Comité observó que se habían presentado dos documentos en los que se proponía la adopción de una resolución MSC sobre esta cuestión, en particular los documentos MSC 89/18/3 (Ucrania) y MSC 89/18/8 (Secretaría), y que en el documento MSC 89/18/4 (República de Corea) se proponía, entre otras cosas, que se elaborara e implantara una "Norma de buenas prácticas".

18.42 El Comité tomó nota de que la República de Corea (MSC 89/18/4) proponía que se examinara la posibilidad de establecer un mecanismo para fortalecer el papel de la Organización en la lucha contra la piratería frente a las costas de Somalia y en el océano Índico mediante la elaboración de una "Norma de buenas prácticas", una compilación de medidas preventivas, evasivas y defensivas, la incorporación de medidas existentes y eficaces recogidas en orientaciones tales como las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 y las MPG 3, que pueden implantarse y hacerse obligatorias. En este contexto, la República de Corea formuló dos propuestas específicas:

- .1 establecer un mecanismo para garantizar la implantación eficaz de las medidas existentes elaboradas por la Organización y por el sector marítimo con miras a hacerlas obligatorias; y
- .2 establecer un mecanismo para dar seguimiento a los buques que transiten por zonas de alto riesgo, en tiempo real, y llevar a cabo la operación en el marco de la Organización.

18.43 No obstante, el Comité no pudo respaldar las propuestas de la República de Corea en este momento.

18.44 El Comité tomó nota de la propuesta de Ucrania (MSC 89/18/3) de que los Estados Miembros, al implantar determinadas disposiciones del Código PBIP, tengan en cuenta las medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques que figuran en las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334. Ucrania también propuso que el Comité también adopte una resolución MSC titulada "Facilitación de la introducción de medidas especiales para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques al implantar el Código PBIP".

18.45 El Comité recordó que el MSC 88 había acordado que era evidente que los buques que navegan en aguas infestadas de piratas debían tomar medidas para protegerse de la amenaza de que se perpetren actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, entre las que cabía incluir, en las aguas frente a la costa de Somalia, la aplicación plena de las orientaciones de la OMI y de las MPG 3, así como la colaboración con las fuerzas navales que operan en la zona. Los debates posteriores del MSC 88 se centraron

principalmente en determinar si las medidas entraban en el ámbito del Código PBIP y debían incluirse en los planes de protección de los buques. Sin embargo, no se llegó a un consenso, ya que algunos Estados ya habían adaptado las medidas de lucha contra la piratería al Código PBIP, mientras que otros las habían ajustado al Código IGS, las habían organizado de su propia manera o las habían dejado a discreción del capitán. El MSC 88 había acordado que no era necesario elaborar orientaciones o recomendaciones para abordar esta cuestión.

18.46 La Secretaría (MSC 89/18/8) propuso la adopción de una resolución MSC para fomentar el pleno cumplimiento de las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión y para que los Estados confieran obligatoriedad a la implantación de las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión para los buques que enarbolan su pabellón y que navegan en el golfo de Adén y en el océano Índico.

18.47 El Comité, tras reconocer la importancia de las MPG y la necesidad de cumplir las disposiciones de estas, manifestó su entendimiento general de la necesidad de mantener las MPG como un documento vivo, pertinente, dinámico y actualizado. No obstante, no se respaldó la propuesta de conferir obligatoriedad a las MPG por conducto de un solo instrumento, ya que se trata de una decisión que incumbe a los Estados de abanderamiento.

18.48 Tras tomar nota de que en el párrafo 95 de la parte dispositiva de la resolución 65/37 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar se "invita a la Asamblea de la Organización Marítima Internacional a que considere la posibilidad de aprobar una resolución referente a compromisos en relación con las Mejores prácticas de gestión a fin de evitar o demorar los actos de piratería o disuadir de su comisión", el Comité respaldó la elaboración de una resolución MSC con miras a elaborar una posterior resolución de la Asamblea.

Papel de la OMI

18.49 El Comité, tras examinar los documentos MSC 89/18/4 y MSC 89/18/4/Add.1 (República de Corea), en los que se propone establecer un mecanismo para dar seguimiento a los buques que transiten por zonas de alto riesgo, en tiempo real, para garantizar la implantación eficaz de las medidas existentes, y llevar a cabo la operación en el marco de la Organización decidió, a la luz del debate anterior, no progresar con esta cuestión por el momento.

Constitución del Grupo de trabajo

18.50 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSPWG), constituido en el ámbito del punto 4 del orden del día, que tuviera a bien:

- .1 en lo referente a los documentos MSC 89/18/9 y MSC 88/INF.13, examinar las directrices propuestas para los investigadores del Estado de abanderamiento y otras autoridades a quien se les encargue la realización de la visita a los buques que han sido liberados tras un periodo de cautividad prolongado, a fin de prestar asistencia en la compilación de pruebas y, de ser apropiado, presentar un proyecto de orientaciones para su adopción por la Asamblea, como un suplemento de la resolución A.1025(26);

- .2 en lo referente a los documentos MSC 89/18/1 (Islas Cook), MSC 89/18/5 (Filipinas, Singapur, BIMCO e ICS), MSC 89/18/6 (Liberia), MSC 89/18/7 (Bahamas e Islas Marshall), MSC 89/18/10 (BIMCO), MSC 89/18/11 (IPTA), MSC 89/INF.20 (Secretaría), MSC 89/INF.21 (Secretaría), y el resto de la documentación proporcionada por BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF y los Clubes P e I, en apoyo de lo expuesto en el documento MSC 89/18/10 (BIMCO):
 - .1 como tarea prioritaria, elaborar orientaciones provisionales para los propietarios de buques, armadores y capitanes sobre la utilización de personal privado de protección armada a bordo de los buques, para su adopción en este periodo de sesiones; y
 - .2 elaborar un proyecto de recomendaciones para los Gobiernos sobre la utilización de personal privado de protección armada a bordo de los buques, para su adopción en este periodo de sesiones; y
 - .3 asesorar al Comité acerca de cuál sería la mejor forma de avanzar en esta cuestión; y
- .3 partiendo del anexo del documento MSC 89/18/8 (Secretaría) y tomando en consideración las secciones pertinentes del anexo del documento MSC 89/18/3 (Ucrania), elaborar un proyecto de resolución para su adopción por el Comité sobre la Implantación de las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión.

Informe del Grupo de trabajo

18.51 Tras haber examinado la parte del informe del Grupo de trabajo (MSC 89/WP.6) relativo a este punto, el Comité lo aprobó en general y aprobó las medidas que se indican en los párrafos 18.52 a 18.73.

Directrices dirigidas a los Estados de abanderamiento y otras autoridades para ayudar en la recogida de pruebas después de un secuestro

18.52 El Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1404, Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Elaboración de orientaciones sobre la utilización de personal privado de protección armada a bordo de buques

18.53 Al examinar la elaboración de directrices sobre la utilización de personal privado de protección armada a bordo de buques (PPPA) el Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que las orientaciones deberían ser de aplicación en la zona de alto riesgo, tal como se define en las Mejores prácticas de gestión, a menos que el Estado de abanderamiento la defina de otra manera, y que serían aplicables a todos los buques.

18.54 El Comité tomó nota de que el Grupo había elaborado dos series de directrices sobre la utilización de personal de protección armada a bordo de los buques: una de ellas para los armadores, propietarios y capitanes de buques, y la otra para los Gobiernos, otorgando prioridad en el Grupo a la elaboración de la primera de ellas, si bien se consideró que ambas son sumamente importantes y están relacionadas entre sí.

18.55 El Comité tomó nota de que el Grupo debatió detenidamente la responsabilidad del capitán cuando, como resultado de las medidas del PPPA, se causen lesiones o la muerte de cualquier persona, incluidos el propio PPPA, o cualquier daño al buque o a su carga. El Grupo manifestó opiniones diferentes acerca de hasta qué punto se podría considerar responsable al capitán en tales casos. El Grupo acordó que era importante incluir, en la documentación contractual, una declaración clara de que en todo momento el capitán permanece al mando y ostenta la máxima autoridad a bordo. El Grupo tomó nota de la distinción entre la utilización de las palabras autoridad y responsabilidad, en este contexto, y de la importancia de seguir examinando las cuestiones relativas a la asignación de la responsabilidad.

18.56 Tras haber examinado las antedichas cuestiones, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1405, Orientaciones provisionales para propietarios de buques, armadores y capitanes sobre la utilización de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo en la zona de alto riesgo.

18.57 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado que las recomendaciones provisionales para los Gobiernos sobre la utilización de PPPA constituirían un complemento esencial de las orientaciones elaboradas para el sector. Se acordó además que, debido a los distintos regímenes legislativos de los Estados Miembros, solo procedía hacer recomendaciones de alto nivel para cubrir los aspectos de empleo de PPPA.

18.58 El Comité tomó nota de que el Grupo había acordado limitar el ámbito de las actuales recomendaciones provisionales únicamente a los Estados de abanderamiento, dado que, por falta de tiempo y de documentos adecuados presentados sobre el tema, las cuestiones relativas a los Estados rectores de puertos y ribereños no habían podido detallarse. Sin embargo, se acordó que los intereses de los Estados rectores de puertos y ribereños deberían quedar reflejados en el preámbulo de las recomendaciones utilizando el texto apropiado de la circular MSC.1/Circ.1333 y que las recomendaciones deberían completarse en un futuro próximo mediante la elaboración de directrices para abordar las cuestiones relativas a los Estados rectores de puertos, ribereños y de abanderamiento. El Comité acordó invitar a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas en el MSC 90 relativas a las directrices para abordar cuestiones relativas a los Estados rectores de puertos, ribereños y de abanderamiento.

18.59 El Comité convino en que era necesario revisar las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334 por lo que respecta a la utilización y la presencia en los buques de PPPA e invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas al respecto.

18.60 El Comité tomó nota de que el Grupo había señalado otras cuestiones pendientes de examinar, entre las que estaban:

- .1 procedimientos de revisión, gobernanza y rendición de cuentas relacionados con el cumplimiento, por las CPPM, de las reglas y normas nacionales;
- .2 orientaciones para los Estados rectores de puertos y los estados ribereños; y
- .3 orientaciones para los Gobiernos relacionadas con la importación, la exportación, el embarque y el desembarque de armas de fuego.

18.61 Tras haber examinado las anteriores cuestiones, el Comité aprobó la circular MSC.1/Circ.1406, Recomendaciones provisionales para los Estados de abanderamiento con respecto a la utilización de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo en la zona de alto riesgo.

Recomendaciones para avanzar en las cuestiones relativas a la utilización de PPPA a bordo de los buques

18.62 El Comité tomó nota de que el Grupo, al examinar cuál sería la mejor manera de progresar en la cuestión del empleo de PPPA a bordo de los buques, había acordado que el Comité debería aprobar en este periodo de sesiones el proyecto de circular MSC sobre recomendaciones provisionales para los Estados de abanderamiento (que ahora se recogen en la circular MSC.1/Circ.1406), aunque todavía se estuviese avanzando en la cuestión.

18.63 El Comité tomó nota de que se estaba generalizando el empleo de personal armado a bordo y de que era necesario adoptar un enfoque uniforme y evitar un aumento de la violencia debido al uso inapropiado de la fuerza, lo que indicaba que se necesitaban medidas de carácter urgente para asumir el control de la situación.

18.64 El Comité también tomó nota de que el informe de Filipinas sobre la muerte de un marino filipino el 11 de mayo de 2011 había hecho que el problema se volviera más perentorio. Los Estados de abanderamiento y los que proveen gente de mar agradecían las orientaciones elaboradas por la Organización, si bien pedían más aclaraciones sobre la cuestión de la presencia a bordo de PPPA.

18.65 Tras aprobar la circular MSC.1/Circ.1406, Recomendaciones provisionales para los Estados de abanderamiento con respecto a la utilización de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo en la zona de alto riesgo, el Comité convino en que había una urgente necesidad de elaborar más orientaciones para los Gobiernos y, en especial, para los Estados ribereños y rectores de puertos en relación con los aspectos relativos a las aduanas, por lo que respecta al transporte, embarque y desembarque de armas de fuego y equipo de protección en zonas bajo la jurisdicción de tales Estados; y que también había una necesidad urgente de elaborar las orientaciones adicionales para los Gobiernos que reflejen las inquietudes de los Estados rectores de puertos y ribereños con respecto a la entrada de equipos de personal armado a sus aguas territoriales. El Comité también acordó tomar nota de la labor en curso en otros órganos, incluido el Comité de Facilitación y el CGPCS y sus grupos de trabajo.

18.66 El Comité pidió a la Secretaría que informase al FAL 37 de los resultados del MSC 89 por lo que respecta al empleo de personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo e invitó al FAL 37 a que brindase asesoramiento al MSC 90 sobre las siguientes cuestiones:

- .1 el embarque y desembarque de personal privado de protección armada;
- .2 el embarque y desembarque de armas de fuego (incluidas municiones, materiales fungibles, repuestos y equipo, y materiales de mantenimiento) para uso del personal privado de protección armada;
- .3 el embarque y desembarque de equipo relacionado con la protección (incluidos los de protección personal y comunicación) para uso del personal privado de protección armada; y

- .4 recomendar al Comité las disposiciones que deben incluirse en las recomendaciones y directrices provisionales mencionadas con respecto a las cuestiones que deben tenerse en cuenta como resultado de las actividades que se llevan a cabo en zonas situadas dentro del territorio o bajo la jurisdicción de un Estado, ya sea en calidad de Estado rector del puerto o de Estado ribereño.

18.67 Dada la importancia y el carácter urgente de la cuestión y la necesidad de ultimar y promulgar orientaciones detalladas cuanto antes, el Comité acordó pedir al Consejo que autorizase una reunión interperiodos del MSPWG en la semana que comienza el 12 de septiembre de 2011. Dicha reunión podría examinar los resultados del Grupo de trabajo 2 del CGPCS (reunión prevista en junio de 2011); el FAL 37; y el Grupo de trabajo 3 del CGPCS (reunión prevista en Londres durante la misma semana).

18.68 El Comité tomó nota de que el Grupo había convenido en que deberían elaborarse instrucciones específicas, un mandato y declaraciones claras de los resultados previstos por lo que respecta a la labor que va a llevar a cabo el MSPWG interperiodos a fin de examinar, enmendar y ampliar las orientaciones que figuran en las dos circulares elaboradas durante este periodo de sesiones, publicar nuevas circulares y revocar las orientaciones existentes, según corresponda.

Mandato para la reunión interperiodos del Grupo especial de trabajo

18.69 El Grupo aprobó el siguiente mandato para la reunión interperiodos del MSPWG:

- .1 formular, teniendo en cuenta las directrices pertinentes elaboradas por la Organización, recomendaciones provisionales para los Gobiernos sobre la utilización de personal privado de protección armada, para su adopción,;
- .2 examinar las orientaciones provisionales para los propietarios de buques, armadores y capitanes respecto de la utilización de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo en la zona de alto riesgo, por lo que respecta a cualquier enmienda que proceda introducir acerca de las recomendaciones provisionales para los Gobiernos respecto de la utilización de personal privado de protección armada;
- .3 elaborar una circular MSC para promulgar las recomendaciones para los Gobiernos respecto de la utilización de personal privado de protección armada;
- .4 si es necesario, adoptar una circular MSC revisada sobre las orientaciones para propietarios de buques, armadores y capitanes respecto de la utilización de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo en la zona de alto riesgo;
- .5 identificar cualquier enmienda necesaria que proceda introducir a las circulares MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334; y
- .6 presentar un informe por escrito al MSC 90.

18.70 A este respecto, el Comité autorizó al Grupo y a la Secretaría, en nombre del Comité, a que publicasen una circular MSC para promulgar las recomendaciones para los Gobiernos respecto de la utilización de personal privado de protección armada, tan pronto como fuera posible tras la reunión interperiodos.

Implantación de medidas de lucha contra la piratería, incluidas las Mejores prácticas de gestión (MPG)

18.71 El Comité tomó nota, al redactar la resolución MSC propuesta sobre la implantación de las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión, y en especial las disposiciones sobre notificación, de que el Grupo había observado que varias delegaciones opinaron que sería aconsejable utilizar una redacción más amplia en relación con la notificación de los buques que transitan por la zona de alto riesgo, que también podría abarcar la notificación a los Estados de abanderamiento y a los tres centros de intercambio de información establecidos en virtud del Código de conducta de Djibouti. Otras delegaciones señalaron que la notificación en caso de peligro debe limitarse a los contactos enumerados en las MPG, dado que el capitán no debe confundirse y debe utilizar las prioridades correctas al notificar sobre un ataque. Se manifestó también inquietud respecto de las posibles repercusiones para la Organización cuando se adopta una resolución MSC sobre una medida elaborada por el sector, ya que no quedaba claro si las MPG continuarían reflejando en el futuro la política y las pautas adoptadas por los Estados Miembros de la Organización.

18.72 La delegación de China manifestó su opinión de que que la resolución debería incluir, además de una referencia al UKMTO de Dubai, texto más general en relación con la notificación de buques que transiten por la zona de alto riesgo, que pueda abarcar otros centros de notificación. El Comité no apoyó este punto de vista, recordó los debates al respecto en el MSPWG y convino en que el énfasis de la resolución es que, como mínimo, se implanten plenamente las Mejores prácticas de gestión.

18.73 Tras haber examinado las cuestiones antedichas, el Comité adoptó la resolución MSC.324(89) "Implantación de las orientaciones sobre las Mejores prácticas de gestión", que figura en el anexo 29.

19 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estudio sobre la coherencia de los modelos de certificados e inventarios del equipo que figuran en el Convenio SOLAS 1974 y en sus Protocolos de 1978 y 1988

19.1 El Comité decidió examinar el documento MSC 89/19 (Secretaría), que trata de las enmiendas a los apéndices del Convenio SOLAS 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988 bajo el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.25 y 3.30).

Estado jurídico de los convenios

19.2 El Comité tomó nota de la información sobre los convenios, protocolos y enmiendas a los mismos respecto de los cuales la OMI desempeña funciones de depositario, y que son de interés para la labor del Comité, al 31 de marzo de 2011 (MSC 89/19/1 y MSC 89/INF.11).

Aclaración de la regla II-2/19.3 del Convenio SOLAS

19.3 El Comité examinó el documento MSC 89/19/2 (IACS), en el que se solicita una aclaración sobre la aplicación de la regla II-2/19.3 del Convenio SOLAS, en su forma enmendada mediante la resolución MSC.269(85), a los buques destinados al transporte de mercancías peligrosas en bultos, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002; en particular, se trató la cuestión de si dichos buques existentes deben cumplir lo dispuesto en las "Enmiendas de 2000 al Convenio SOLAS".

19.4 Tras reconocer la urgencia de la cuestión, y para evitar cualquier confusión debida a la falta de disposiciones claras sobre el ámbito de aplicación de estas nuevas prescripciones, que especifican que los buques existentes destinados a transportar mercancías peligrosas en bultos deberán cumplir la regla II-2/19.3 enmendada del Convenio SOLAS a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación que se efectúe el 1 de enero de 2011, o posteriormente, el Comité encargó a la Secretaría que preparara proyectos de enmiendas a la regla II-2/1.2.4 del Convenio SOLAS y un proyecto de circular MSC con orientaciones sobre la aplicación de la regla II-2/19.3 del Convenio SOLAS, en colaboración con la IACS, para su examen por el Comité.

19.5 Tras examinar el documento MSC 89/WP.14, el Comité aprobó los proyectos de enmiendas a la regla II-2/1.2.4 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 30, y pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen en el MSC 90, con miras a su adopción. El Comité aprobó también la circular MSC.1/Circ.1407, Orientaciones sobre la aplicación de la regla II-2/19.3 del Convenio SOLAS, en la que se invita a los Gobiernos Miembros a aplicar los proyectos de enmiendas antedichos a la espera de que entren oficialmente en vigor.

20 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

20.1 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento sobre este punto del orden del día.

21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS DE LOS COMITÉS SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO

21.1 Al examinar el documento MSC 89/21 (Secretaría), el Comité recordó que en su 88º periodo de sesiones, con respecto a la cuestión de aclarar el ámbito de aplicación de las enmiendas adoptadas a los instrumentos de obligado cumplimiento y las dos series de anteproyectos de enmiendas propuestas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (en adelante "las Directrices") que figuran en los documentos MSC 88/22/1 (Italia) y MSC 88/22/2 (Reino Unido), había pedido a la Secretaría que elaborara un texto refundido en el que se combinen ambas propuestas. Asimismo, el MSC 88 había pedido a la Secretaría que adjuntase al proyecto de Directrices revisadas el contenido del actual párrafo 4.7 sobre la presentación de propuestas de resultados no previstos y el nuevo texto refundido anteriormente mencionado.

21.2 Además, el Comité recordó que, en su 88º periodo de sesiones, había aprobado, en principio, el proyecto de enmiendas elaborado por el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano con objeto de incorporar los principios relativos al factor humano en las Directrices, y había pedido a la Secretaría que elaborase un proyecto de circular MSC-MEPC.1 en el que se recogiera una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas. El MSC 88 había aplazado hasta el MSC 89 el examen de la posibilidad de que las Directrices de los Comités puedan descargarse como publicación del sitio de la OMI en la Red.

21.3 El Comité tomó nota de que, atendiendo a las peticiones anteriormente mencionadas, la Secretaría había elaborado un proyecto de circular MSC-MEPC.1 en el que figura una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas (MSC 89/21, anexo), teniendo presentes las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)) y las Directrices sobre la organización y método de trabajo del Consejo (circular N° 3085) con objeto de armonizar las distintas series de directrices, además de tratar algunos aspectos específicos de la organización y los métodos de trabajo de los Comités y de sus órganos auxiliares.

INFORME DE LA REUNIÓN DE PRESIDENTES DE 2011

21.4 Se informó al Comité de que, según se indica en el documento MSC 89/INF.17 (Secretaría), en la Reunión de Presidentes de 2011, celebrada el 13 de mayo de 2011, se habían examinado las cuestiones abordadas en los documentos MSC 89/21, MSC 89/3/2 y MSC 89/3/3. En la reunión también se examinaron el documento C 105/3(a)/4, sobre la reducción de las cargas administrativas, según la invitación del Consejo en su 105º periodo de sesiones, y el documento C 106/3(b), sobre la aplicación del Marco para la gestión de riesgos de la Organización, según la invitación del Grupo de trabajo del Consejo sobre el examen, la gestión y la notificación de riesgos en su 5ª reunión (CWGRM 5). El Comité examinó el informe de la reunión (MSC 89/WP.10), y tras aprobarlo, en términos generales, adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

21.5 En el ámbito del punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.31 a 3.34) se informa de los resultados del examen por la reunión de la cuestión de la redacción de enmiendas a instrumentos de la OMI, incluida la elaboración de una metodología para establecer el alcance de la aplicación de las enmiendas a determinados capítulos del Convenio SOLAS y a los códigos IDS, SSCI y PEF.

Examen del proyecto de directrices revisadas

21.6 El Comité acordó que las directrices siguieran los siguientes principios rectores:

- .1 promover una mayor participación de todos los miembros de la Organización sin que tenga efectos disuasorios manteniéndose un nivel manejable de orientaciones detalladas;
- .2 disponer respuestas eficaces y promover la adopción de enfoques uniformes;
- .3 definir un método estructurado para tratar las cuestiones e implantar el Plan de acción de alto nivel de la Organización; y
- .4 apoyar la labor de la Secretaría.

21.7 El Comité tomó nota de que la reunión, al examinar la propuesta de enmiendas que se había incorporado al texto del proyecto de directrices revisadas (MSC 89/21, anexo) había formulado las siguientes recomendaciones al Comité:

- .1 insertar el texto de la nota a pie de página propuesta bajo en párrafo 4.2 directamente al final de dicho párrafo a fin de recalcar la importancia de la orientación para los documentos en los que se propongan nuevos resultados previstos;
- .2 la supresión del párrafo 4.8 y del anexo 2 del proyecto de Directrices revisadas, con la consecuente supresión de los párrafos 5.11, 5.25, 5.27 y 5.39 y la enmienda de los párrafos 4.2 y 6.5;
- .3 la inserción de los cambios propuestos para incorporar los principios relativos al factor humano (esto es, el párrafo 4.14 y el subpárrafo .8 del anexo 1); y

- .4 la adición de una referencia a las disposiciones en el seno de la Secretaría para la elaboración de documentos de trabajo durante las reuniones, en el párrafo 6.10, y la inserción de un nuevo anexo 5, en el entendimiento de que el texto en el que se hace referencia a la entrega de documentos de trabajo, en el párrafo 2.2.1 del anexo, no excluye el que se dé trámite a los documentos entregados después de las 9 00h en el día de la noche del informe, durante el último día de la reunión.

21.8 El Comité, tras haberse mostrado conforme en que la naturaleza no obligatoria de todas las directrices sobre organización y método de trabajo de los órganos de la OMI queda claramente de manifiesto en la utilización del tiempo modal "should" en el texto inglés, pidió a la Secretaría que armonizase las diversas traducciones del texto de las Directrices, en especial la versión en español.

21.9 Adicionalmente a la recomendación emanada de la Reunión de los Presidentes de suprimir el párrafo 4.8 y el anexo 2 del proyecto revisado de Directrices, y las enmiendas y supresiones resultantes (párrafo 21.7.2), el Comité recordó la decisión que adoptó en su 88º periodo de sesiones (párrafo 21.1) en apoyo de insertar texto adicional basado en las propuestas presentadas en los documentos MSC 88/22/1 (Italia) y MSC 88/22/2 (Reino Unido). El Comité también tomó en consideración su decisión sobre la cuestión de la redacción de enmiendas a los instrumentos de la OMI (párrafo 21.5) y examinó cómo se podían abordar, de manera coherente, los problemas recurrentes relativos al ámbito de aplicación de las enmiendas a instrumentos obligatorios y la elaboración de las directrices apropiadas.

21.10 En este contexto, el Comité, tras encargar al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FSI sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que examinase los documentos MSC 89/3/2 y MSC 89/3/3 (párrafo 3.4), también encargó al Grupo que examinase el texto de los párrafos 4.2, 4.8, 5.11, 5.25, 5.27 y 6.5 y el anexo 2 del anteproyecto de las Directrices revisadas, que figura en el anexo del documento MSC 89/21, a fin de presentar una propuesta amplia para continuar enmendando las Directrices, para su examen por el FSI 20 y la presentación de un informe a los comités, según proceda.

21.11 Tras examinar estas cuestiones y el proyecto de Directrices revisadas preparado por la Reunión de Presidentes (anexo 3 del documento MSC 89/WP.10), el Comité aprobó, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.1, Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares a fin de lograr la publicación a tiempo de las Directrices revisadas con el objeto de ultimar 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 durante el bienio actual.

Facilitación de la labor de los Grupos de trabajo por correspondencia

21.12 El Comité tomó nota de que en la reunión se había examinado la constitución de una plataforma central que abarque los diversos Grupos de trabajo por correspondencia constituidos por los órganos de la OMI, lo que permitiría identificar a los participantes acreditados de los Estados Miembros, OIG y ONG para que puedan pasar a participar directamente en los grupos de trabajo y a contribuir en la labor de los grupos no solamente con observaciones, y a cargar los documentos que han de compartir los grupos.

21.13 En este contexto, el Comité refrendó la solicitud formulada a la Secretaría, en consulta con los Presidentes de los órganos de la OMI y los coordinadores de los Grupos de trabajo por correspondencia, según proceda, para formular un plan de proyecto y un plazo de ultimación estimado para constitución de la plataforma antedicha para su examen en un futuro periodo de sesiones.

Publicación de las Directrices de los Comités en el sitio de la OMI en la Red

21.14 Tras tomar nota de que la Reunión de Presidentes había señalado la atención del Comité el hecho de que las Directrices de los Comités se distribuyen en circulares MSC-MEPC.1 que todos los usuarios previstos de dichas directrices ya pueden consultar y descargar del sitio IMODOCS, el Comité convino en que no era necesario publicarlas en el sitio en la Red de la OMI.

Reducción de cargas administrativas

21.15 El Comité recordó que el Consejo, en su 105º periodo de sesiones, había invitado a la Reunión de Presidentes a que examinara las propuestas del documento C 105/3(a)/4 (Australia, Dinamarca y Suecia) respecto de la reducción de las cargas administrativas derivadas de la actividad normativa de la OMI y, a través de los Comités, que informara de ello al Consejo para que los coautores puedan ultimar posteriormente las propuestas, según proceda.

21.16 En este contexto, el Comité convino en informar al Consejo de que, si decidiese invitar a los coautores a proseguir este proceso, el efecto de las medidas destinadas a reducir las cargas administrativas no deberían tener el posible efecto contraproducente de que se incremente la carga adicional impuesta a los órganos de la OMI. El Comité también tomó nota de que es posible que ya existan otras iniciativas pertinentes dentro de la Organización, por ejemplo, el examen por el Subcomité FSI de la cuestión del cumplimiento de las prescripciones de notificación mediante el GISIS.

Marco para la gestión de riesgos

21.17 El Comité tomó nota de que la CWGRM 5 había examinado el informe de un grupo de trabajo por correspondencia (CWGRM 5/4) que trataba de la cuestión de si el Marco de la Organización para la gestión de riesgos debería aplicarse a todos los aspectos del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel de la Organización en vez de limitarse, como hasta ahora, a los resultados previstos de la Secretaría (C 106/3(b)). Como resultado de sus deliberaciones, el CWGRM 5 había solicitado asesoramiento de la reunión de Presidentes con miras a que dicho asesoramiento informe la labor futura sobre la cuestión del Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización (CWGSP).

21.18 El Comité también tomó nota de que la reunión había estado de acuerdo con la posible conveniencia de disponer de una herramienta metodológica de funcionamiento que pudiera ayudar a establecer un orden de prioridades para la labor de la Organización y a asignar los recursos apropiados a las distintas prioridades, y que había identificado las implicaciones que podría tener la elaboración de dicha herramienta, recalcando así la función clave que desempeña el juicio profesional de los presidentes.

21.19 El Comité convino en que la elaboración de una metodología para la evaluación de riesgos relacionados con las funciones normativas de la OMI debería definirse adecuadamente y que sería necesario que el equipo de gestión de reuniones (presidentes, vicepresidentes y secretarios) la examine más a fondo, y también tomó nota de que durante la reunión se había previsto que se convocara otra reunión, preferentemente antes de la CWGSP 12.

21.20 Ante la falta de oportunidades adecuadas para celebrar la reunión durante el MEPC 62 o inmediatamente antes del próximo periodo de sesiones de la CWGSP 12, como se propone en el documento MSC 89/WP.10, el Comité instó encarecidamente a los presidentes de sus órganos auxiliares a que asistan a la CWGSP 12, cuya celebración está prevista del 3 al 7 de octubre de 2011, y a que participen activamente en la labor de los grupos de trabajo del Consejo.

22 PROGRAMA DE TRABAJO

ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES, INCLUIDO EL EXAMEN DE LOS NUEVOS RESULTADOS PROPUESTOS POR LOS GOBIERNOS MIEMBROS, LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y LOS SUBCOMITÉS INTERESADOS

GENERALIDADES

22.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde el MSC 88 (MSC 89/22, MSC 89/22/Add.1 y MSC 89/22/Add.2), las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)); las diversas propuestas relativas a nuevos resultados presentadas al periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros, las organizaciones internacionales y los subcomités interesados; la evaluación preliminar de dichas propuestas (MSC 89/WP.4) realizada por el Presidente, con ayuda de la Secretaría, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2); y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los órdenes del día bienales de los subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, y adoptó las medidas indicadas a continuación.

22.2 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 un 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.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (SUBCOMITÉ BLG)

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del BLG 16

22.3 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013 por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la seguridad, según se indica en el anexo 32.

22.4 El Comité aprobó el orden del día provisional del BLG 16, que figura en el anexo 33 y pidió a la Secretaría que informara al MEPC en consecuencia.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)**Orientaciones sobre los programas de exámenes continuos**

22.5 El Comité examinó el documento MSC 89/22/3 (Estados Unidos), en el que se propone elaborar orientaciones sobre los programas de exámenes continuos con objeto de establecer una base para reconocer los programas aprobados de exámenes continuos (ACEP) descritos en el Convenio CSC 1972 que cumplen las normas internacionales aceptadas, y acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado "Elaboración de orientaciones para los programas aprobados de exámenes continuos (ACEP)", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación, asignando al Subcomité DSC la función de coordinador, y encargó al Subcomité DSC que examinara, con carácter preliminar, el resultado en su 16º periodo de sesiones al tratar el punto del orden del día "Otros asuntos", y que incluyera este resultado en el orden del día provisional del DSC 17.

Medidas para evitar la pérdida de contenedores

22.6 Tras examinar el documento MSC 89/22/11 (Australia, Dinamarca y los Países Bajos), en el que se propone reducir la cantidad de contenedores que sufren daños y se pierden mediante el fortalecimiento de las prescripciones relativas a los dispositivos de trinca, la verificación de que se utiliza el peso debido en los ordenadores de carga de a bordo, el apilamiento adecuado de los contenedores y la provisión de instrumentos de intercambio de información para la tripulación de los buques portacontenedores, el Comité, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento MSC 89/22/17 (ICS y WSC), acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado "Elaboración de medidas para evitar la pérdida de contenedores", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación, asignando al Subcomité DSC la función de coordinador, en colaboración con los Subcomités DE, SLF y STW, según lo solicite el Subcomité DSC; y encargó al Subcomité DSC que examinara con carácter preliminar el resultado en su 16º periodo de sesiones, al tratar el punto del orden del día "Otros asuntos", teniendo en cuenta los documentos anteriores y el efecto que este resultado podría tener en la labor relacionada con la elaboración de un nuevo código de navegación polar obligatorio, e incluyera este resultado en el orden del día provisional del DSC 17.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DSC 16

22.7 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 32.

22.8 El Comité confirmó el orden del día bienal del DSC 16, que figura en el anexo 33.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)**Prescripciones relativas a los extintores de espuma**

22.9 El Comité examinó el documento MSC 89/22/5 (China), en el que se propone elaborar enmiendas a la regla II-2/10.5 del Convenio SOLAS relativas a la disposición de los extintores de espuma de 45 l y 135 l en las cámaras de máquinas y las cámaras de calderas de los buques de carga, y acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado "Elaboración de enmiendas a las prescripciones relativas a los extintores de espuma establecidas en la regla II-2/10.5 del Convenio SOLAS", con cuatro periodos de sesiones necesarios para ultimar el resultado, asignando al Subcomité FP la función de coordinador.

Pruebas de funcionamiento del equipo de lucha contra incendios

22.10 El Comité examinó el documento MSC 89/22/13 (Dinamarca), en el que se propone elaborar enmiendas a la regla II-2/10 del Convenio SOLAS y a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007 (resolución A.997(25)), con objeto de exigir que el equipo de lucha contra incendios se someta obligatoriamente a pruebas de funcionamiento en el reconocimiento inicial o en las instalaciones nuevas, y no aceptó el resultado propuesto, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas de que el Convenio SOLAS ya contempla adecuadamente los reconocimientos y pruebas de dichos sistemas.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del FP 55

22.11 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 32.

22.12 El Comité confirmó el orden del día provisional del FP 55, que figura en el anexo 33. En este contexto, el Comité encargó al FP 55 que suprimiera el resultado referente a las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, al haberse ultimado la labor al respecto (véase el párrafo 11.12).

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día postbienal del FSI 20

22.13 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013 por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la seguridad, según se indica en el anexo 32.

22.14 El Comité aprobó el orden del día provisional del FSI 20, que figura en el anexo 33, y pidió a la Secretaría que informara al MEPC en consecuencia.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ COMSAR)

Labor futura sobre cuestiones relacionadas con la LRIT

22.15 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 89/6/1 (Secretaría), que trata de la organización de la futura labor sobre la LRIT, había acordado incluir, en el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 16, un resultado previsto titulado "Examen de las cuestiones relacionadas con la LRIT", como un punto de carácter indefinido (véase también el párrafo 6.50).

Protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA

22.16 El Comité examinó el documento MSC 89/22/1 (Países Bajos e IASM), en el que se propone actualizar la Recomendación para la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA (resolución MSC.140(76)), y acordó incluir en el orden del día bienal 2012-2013 del Subcomité COMSAR y en el orden del día provisional del COMSAR 16 un resultado previsto titulado "Revisión de la Recomendación relativa a la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA (resolución MSC.140(76))", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 16

22.17 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013, que figura en el anexo 32.

22.18 El Comité aprobó el orden del día provisional del COMSAR 16, que figura en el anexo 33.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)**Examen del Código de alertas e indicadores, 2009**

22.19 El Comité recordó que, tras examinar el documento MSC 89/22/10 (Alemania y la IACS), había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Examen del Código de alertas e indicadores, 2009", con dos periodos de sesiones necesarios para ultimar el punto, asignando al Subcomité DE la función de coordinador, en colaboración con el Subcomité NAV, según lo solicite el Subcomité DE (véase el párrafo 22.25).

Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo

22.20 El Comité examinó el documento MSC 89/22/4 (Estados Unidos y Países Bajos), en el que se propone enmendar la resolución A.572(14) con objeto de incluir orientaciones adicionales sobre el proyecto y la descripción de los dispositivos de separación del tráfico marítimo, en particular, de los dispositivos de separación del tráfico que forman parte de un sistema de organización del tráfico compuesto, incluidas las correspondientes derrotas o medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, y acordó incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada)", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación y asignando al Subcomité NAV la función de coordinador, y encargó al Subcomité NAV que incluyera el resultado en el orden del día provisional del NAV 58.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del NAV 57

22.21 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité, que figura en el anexo 32.

22.22 El Comité confirmó el orden del día provisional del NAV 57, que figura en el anexo 33.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)**Medidas para evitar la pérdida de contenedores**

22.23 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 89/22/11 (Australia, Dinamarca y Países Bajos) y MSC 89/22/17 (ICS y WSC), había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de medidas para evitar la pérdida de contenedores", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación, asignando al Subcomité DSC la función de coordinador, en colaboración con los Subcomités DE, SLF y STW, según lo solicite el Subcomité DSC, y encargó al Subcomité DSC que examinara con carácter preliminar el resultado en su 16º periodo de sesiones al tratar el punto del orden del día "Otros asuntos" e incluyera este resultado en el orden del día provisional del DSC 17 (véase el párrafo 22.6).

Propuestas de enmienda al Código MODU 2009

22.24 El Comité examinó el documento MSC 89/22/6 (Brasil), en el que se propone elaborar enmiendas al Código MODU 2009 con objeto de permitir ejercicios para botes salvavidas en unidades móviles mar adentro alternativos a los requeridos en el párrafo 14.11.5 del Código, que hace referencia a las prescripciones establecidas en la regla III/19.3.3.3 del Convenio SOLAS, y acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado "Elaboración de enmiendas al Código MODU 2009 relativas a los ejercicios con botes salvavidas", con dos periodos de sesiones necesarios para ultimar el resultado, asignando al Subcomité DE la función de coordinador.

Examen del Código de alertas e indicadores

22.25 Tras examinar el documento MSC 89/22/10 (Alemania y la IACS), en el que se propone examinar y actualizar el Código de alertas e indicadores, 2009, teniendo en cuenta las propuestas formuladas en el documento DE 55/21/2 (Alemania), el Comité acordó incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado "Examen del Código de alertas e indicadores, 2009", con dos periodos de sesiones necesarios para ultimar el punto, asignando al Subcomité DE la función de coordinador, en colaboración con el Subcomité NAV, según lo solicite el Subcomité DE.

Construcción e instalación de dispositivos de izada y chigres de a bordo

22.26 Tras examinar el documento MSC 89/22/12 (Chile, Japón, Noruega, Nueva Zelanda y República de Corea), en el que se propone elaborar prescripciones para el Convenio SOLAS y directrices conexas relativas a la construcción e instalación de dispositivos de izada y chigres a bordo, teniendo en cuenta los resultados del FSI 19 (MCS 89/12, párrafo 5.2), el Comité acordó incluir en su orden del día postbiental un resultado titulado "Elaboración de prescripciones relativas a los dispositivos de izada y chigres de a bordo", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones, y asignó al Subcomité DE la función de coordinador. A este respecto, el Comité convino en que: debe consultarse a la OIT sobre esta cuestión para evitar toda duplicación del trabajo; deben tenerse en cuenta los informes de incidentes identificados por el FSI 19 (FIS 19/19, párrafo 5.21); y que, en primer lugar, el Subcomité debe convenir los objetivos específicos antes de llevar a cabo cualquier trabajo técnico, y pedir la correspondiente aprobación del Comité.

Directrices sobre protección y seguridad para los buques de pasaje

22.27 El Comité examinó el documento MSC 89/22/15 (Estados Unidos), en el que se propone elaborar prescripciones pormenorizadas de carácter no obligatorio sobre protección y seguridad para los buques de pasaje que transportan como mínimo 250 pasajeros, están dotados de camarotes a bordo para cada uno de ellos y se dedican a viajes internacionales, las cuales abarcan las normas de proyecto, equipo y construcción del buque relativas a los buques de pasaje, la formación en cuanto al modo de conservar el lugar de los hechos y el equipo y tratamiento médicos a las víctimas tras una agresión, y no llegó a un acuerdo sobre los resultados propuestos teniendo en cuenta las opiniones expresadas de que el sector debería elaborar las mejores prácticas para tratar las cuestiones planteadas en la propuesta.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del DE 56

22.28 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013, que figura en el anexo 32.

22.29 El Comité aprobó el orden del día provisional del DE 56, que figura en el anexo 33.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 90

22.30 El Comité tomó nota de que, debido al breve intervalo de tiempo que mediará entre el DE 56 y el MSC 90, en su 90º periodo de sesiones normalmente sólo se examinarían las cuestiones urgentes derivadas del DE 56, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo. No obstante, teniendo en cuenta que el plazo de 13 semanas no se cumplía por tan solo unos días, autorizó al DE 56 a que presentara un informe completo al MSC 90.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SUBCOMITÉ SLF)

Medidas para evitar la pérdida de contenedores

22.31 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 89/22/11 (Australia, Dinamarca y Países Bajos) y MSC 89/22/17 (ICS y WSC), había acordado incluir en el orden del día postbiental del Comité un resultado titulado "Elaboración de medidas para evitar la pérdida de contenedores", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación y asignando al Subcomité DSC la función de coordinador, en colaboración con los subcomités DE, SLF y STW, según lo solicite el Subcomité DSC, y había encargado al Subcomité DSC que examinara, con carácter preliminar, el resultado en su 16º periodo de sesiones al tratar el punto del orden del día "Otros asuntos" e incluyera este resultado en el orden del día provisional del DSC 17 (véase también el párrafo 22.6).

Propuestas de enmienda al Código IS 2008

22.32 Tras examinar el documento MSC 89/22/7 (Reino Unido), en el que se propone elaborar enmiendas al párrafo 3.1.2 del Código IS 2008 para corregir la aparente discrepancia entre el criterio establecido en el Código para el ángulo máximo de escora en las maniobras para los buques de pasaje y la capacidad de giro que el buque debe tener en virtud de las Normas sobre maniobrabilidad de los buques (resolución MSC.137(76)), el Comité, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento MSC 89/22/16 (RINA), acordó incluir en el orden del día bienal 2012-2013 del Subcomité SLF y en el orden del día provisional del SLF 54, un resultado titulado "Elaboración de enmiendas al criterio del ángulo máximo de escora en las maniobras establecido en el Código IS 2008", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación. El Comité también acordó remitir el documento MSC 89/22/16 al SLF 54 para que lo examine bajo este resultado.

Aplicación de las normas de compartimentado del Convenio SOLAS a los buques de carga

22.33 El Comité examinó el documento MSC 89/22/8 (Alemania y Reino Unido), en el que se propone elaborar enmiendas a la regla II-1/4 del Convenio SOLAS con objeto de aclarar la aplicación de las normas de compartimentado del Convenio SOLAS a los buques de carga que satisfagan las normas de compartimentado de otros instrumentos de la OMI, y acordó incluir en el orden del día bienal 2012-2013 del Subcomité SLF y en el orden del día provisional del SLF 54, un resultado previsto titulado "Elaboración de enmiendas a la regla II-1/4 del Convenio SOLAS sobre las normas de compartimentado para los buques de carga", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación.

Examen amplio del Convenio de Arqueo de 1969

22.34 El Comité examinó una propuesta formulada por el SLF 53 (MSC 89/9, párrafo 2.5) para realizar un examen amplio de las reglas y prescripciones del Convenio de Arqueo, las interpretaciones conexas de la circular TM.5/Circ.5 y otras interpretaciones o prácticas, con objeto de garantizar la integridad y la implantación uniforme de los parámetros de arqueo bruto y arqueo neto, incluida la utilización de cifras de arqueo bruto como parámetros para la aplicabilidad de las normas sobre las condiciones de vida y de trabajo en los buques en general y en los buques pesqueros, junto con los documentos MSC 89/9/5 (Alemania) y MSC 89/9/8 (OIT), que contienen observaciones sobre la necesidad de mejorar el efecto que tiene el Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad del buque con respecto a las condiciones laborales y de vida a bordo, y acordó incluir en el orden del día bienal 2012-2013 del Subcomité SLF, así como en el orden del día provisional del SLF 54, un resultado titulado "Elaboración de disposiciones para garantizar la integridad e implantación uniforme del Convenio de Arqueo 1969", estableciendo 2014 como año previsto de ultimación. A este respecto, el Comité también acordó remitir los documentos anteriores al SLF 54 para que los examine bajo el nuevo resultado.

Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

22.35 El Comité examinó una propuesta formulada por el SLF 53 (MSC 89/9, párrafo 2.11) encaminada a ampliar el alcance del actual resultado "Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado" para incluir otras posibles insuficiencias de estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado distintas de las relacionadas únicamente con el agua en cubierta, con objeto de garantizar un nivel adecuado de seguridad y la implantación coherente de los instrumentos pertinentes de la OMI, y acordó ampliar el alcance del resultado actual titulado "Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado" para incluir esas posibles insuficiencias de estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado distintas de las relacionadas únicamente con el agua en cubierta.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional del SLF 54

22.36 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013, que figura en el anexo 32.

22.37 El Comité aprobó el orden del día provisional del SLF 54, que figura en el anexo 33.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)

Medidas para evitar la pérdida de contenedores

22.38 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 89/22/11 (Australia, Dinamarca y Países Bajos) y MSC 89/22/17 (ICS y WSC), había acordado incluir en el orden del día postbienal del Comité un resultado titulado "Elaboración de medidas para evitar la pérdida de contenedores", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación y asignando al Subcomité DSC la función de coordinador, en colaboración con los subcomités DE, SLF y STW, según lo solicite el Subcomité DSC, y había encargado al Subcomité DSC que examinara, con carácter preliminar, el resultado en su 16º periodo de sesiones al tratar el punto del orden del día "Otros asuntos" e incluyera este resultado en el orden del día provisional del DSC 17 (véase también el párrafo 22.6).

Influencia del factor humano

22.39 El Comité recordó que, tras examinar los documentos MSC 89/10/4, MSC 89/10/7 and MSC 89/10/8 (véase el párrafo 10.16) había acordado, a reserva de que el MEPC 62 refrenda esta decisión, incluir en el orden del día bienal del Subcomité STW para 2012-2013 y en el orden del día provisional del STW 43, un resultado previsto titulado "Influencia del factor humano", con carácter indefinido; y encargó al Subcomité STW que examinara asimismo el document MSC 89/24/1 en el ámbito de este resultado (véase el párrafo 24.5).

Mejora de la eficiencia y la facilidad de uso del Código IGS

22.40 El Comité examinó los documentos MSC 89/22/9, MSC 89/INF.3, MSC 89/INF.4, MSC 89/INF.5, MSC 89/INF.6, MSC 89/INF.7 y MSC 89/INF.8 (Alemania y otros) en los que se propone mejorar la eficiencia y facilidad de uso del Código IGS mediante la elaboración de enmiendas al Código y a los instrumentos relacionados de la OMI, y acordó incluir, en el orden del día bienal 2012-2013 del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 43, un resultado previsto titulado "Mejora de la eficiencia y la facilidad de uso del Código IGS", estableciendo 2013 como año previsto de ultimación, a fin de examinarlo bajo este nuevo resultado de carácter indefinido y punto del orden del día en relación con la "Influencia del factor humano" (véanse los párrafos 10.16 y 22.39). El Comité pidió a la Secretaría que informara de ello al MEPC 62.

Medidas de seguimiento de la Conferencia de Manila de 2010

22.41 El Comité examinó el documento MSC 89/22/14 (Australia y Estados Unidos), en el que se propone abordar las cuestiones que puedan plantearse durante la implantación y la transición de las enmiendas de 2010 al Convenio de Formación por todas las Partes, con objeto de facilitar una transición ordenada y prever las complicaciones que puedan socavar de otro modo la implantación plena y eficaz de las enmiendas, y acordó incluir en el orden del día bienal 2012-2013 del Subcomité STW, así como en el orden del día provisional del STW 43, un resultado previsto titulado "Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010", estableciendo 2014 como año previsto de ultimación. A este respecto, el Comité convino en que, en primer lugar, el Subcomité debe acordar los objetivos específicos para este resultado e informar de ello al Comité.

Orden del día bienal del Subcomité y orden del día provisional para el STW 43

22.42 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013, que figura en el anexo 32.

22.43 El Comité aprobó el orden del día provisional del STW 43, que figura en el anexo 33.

Aprobación de los nuevos resultados previstos

22.44 El Comité, tras aceptar los órdenes del día bienales de los Subcomités y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones (MSC 89/WP.15, anexos 1 y 2), autorizó a la Secretaría a que incluyera los resultados aprobados en el presente periodo de sesiones en la propuesta del Comité para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013 (véase también el párrafo 22.48).

PLAN DE SEMANAS DE REUNIÓN DE LOS COMITÉS PARA EL BIENIO 2012-2013

22.45 El Comité recordó que en su 88º periodo de sesiones, tras aprobar el plan de 25,5 semanas de reunión para el MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares en el bienio 2012-2013, como base para la preparación de las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General, había aceptado examinar en su 89º periodo de sesiones la posibilidad de reducir el número de días de sus periodos de sesiones (por ejemplo, ocho días para el MSC 90 (mayo de 2012), cinco días para el MSC 91 (diciembre de 2012) y ocho días para el MSC 92 (mayo de 2013), según la petición del C 104 (MSC 88/23/3, párrafo 2), lo cual podría conseguirse a través de una mejora de la planificación, la asignación de prioridades, la gestión de la carga de trabajo y la aplicación de las directrices anexas a la resolución A.1013(26), y que informara al Consejo de sus conclusiones.

22.46 Al examinar la petición del C 104, el Comité, teniendo en cuenta las cuestiones de fondo aprobadas que se van a incluir en el orden del día provisional del MSC 91 (MSC 89/WP.11), acordó reducir el número habitual de días de reunión del MSC para el 91º periodo de sesiones a cinco días, e invitó al C 106 a que tomara nota de esta decisión (véase también el párrafo 9.37.2).

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011

22.47 Tras recordar su decisión pertinente adoptada en el MSC 88 (MSC 88/26, párrafo 23.24) de que, en el espíritu de la eficiencia buscada por el Consejo, la situación de los resultados previstos solo se prepare como anexo del informe del Comité con objeto de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011 que figura en el anexo 34, y pidió a la Secretaría que presentara toda modificación al informe anteriormente mencionado que se derive del NAV 57, el FP 55 y el DSC 16 a la CWGSP 12 o al C/ES.26, según proceda.

PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013

22.48 El Comité recordó que en su 87º periodo de sesiones, en el contexto de la resolución A.1011(26), Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015) y la resolución A.1012(26), Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011, pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, preparara propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2012-2013, con miras a examinarlas en el MSC 89 y presentarlas al C 106.

22.49 Tras examinar el documento MSC 89/22/2 (Secretaría), en el que se proponen modificaciones al resultado previsto asignado al Comité para el bienio 2010-2011, el cual tuvo en cuenta el progreso realizado por los subcomités durante el bienio en curso, el Comité refrendó las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2012-2013 en lo referente a cuestiones que están en el ámbito de competencias del Comité de Seguridad Marítima, que figuran en el anexo 35, para su presentación al C 106, y pidió a la Secretaría que presentara toda modificación a las propuestas adjuntas derivadas del NAV 57, el FP 55 y el DSC 16 al CWGSP 12 o al C/ES.26, según proceda.

ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ

22.50 En el contexto de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26), 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 antedichas, 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, teniendo en cuenta los nuevos resultados acordados en el presente periodo de sesiones (MSC 89/WP.15, anexo 3).

22.51 Tras tomar nota de que el orden del día postbienio actualizado también se adjuntaría a su informe, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices antedichas, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del orden del día postbienio actualizado del Comité de Seguridad Marítima, que figura en el anexo 36.

REUNIONES INTERPERIODOS

22.52 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 de los Comités y la decisión adoptada por el Comité en su 66^o periodo de sesiones de que todos los subcomités deberían examinar a fondo la necesidad de convocar reuniones interperiodos, y que solamente cuando consideren que dichas reuniones son esenciales deberían 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/confirmó, según proceda, las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 la 7^a reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT, que se celebrará en la sede de la OMI del 13 al 15 de septiembre de 2011;
- .2 una reunión del MSPWG, que se celebrará en septiembre de 2011;
- .3 la 16^a reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción para el Código IMDG, que se celebrará inmediatamente después del DSC 16, del 26 al 30 de septiembre de 2011, según la aprobó el MSC 88;
- .4 el Grupo especial de trabajo OMI/OIT sobre las directrices para el examen médico de la gente de mar y el contenido del botiquín de los buques, que se reunirá del 26 al 30 de septiembre de 2011;
- .5 una reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT, del 26 al 29 de septiembre de 2011;
- .6 la 18^a reunión del Grupo de trabajo mixto OACI/OMI, que se celebrará en Noruega del 3 al 7 de octubre de 2011;
- .7 la 17^a reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará del 24 al 28 de octubre de 2011, según lo aprobaron el MSC 88 y el MEPC 61;
- .8 las 17^a y 18^a reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción para el Código IMSBC; la 17^a se celebrará durante la primera mitad de 2012 y la 18^a después del DSC 17 (véase el párrafo 7.15); y

- .9 una reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se celebrará en 2012, a reserva de que el MEPC 62 adopte la misma decisión al respecto,

e invitó al Consejo a que refrendara las decisiones anteriores.

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 90

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día del MSC 90 y el MSC 91

22.53 El Comité convino en las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 90^o y 91^o, recogidas en el documento MSC 89/WP.11.

Constitución de grupos de trabajo, de redacción y de expertos durante el MSC 90

22.54 Tras recordar las disposiciones de las Directrices de los Comités en relación con el número de grupos que puede 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 90^o periodo de sesiones debían constituirse grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .1 protección marítima y actos de piratería; y
- .2 normas basadas en objetivos y evaluación formal de la seguridad,

y acordó constituir también un grupo de redacción sobre el examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

22.55 El Comité acordó que es posible que fuera necesario constituir también el Grupo de análisis de necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG).

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

22.56 El Comité tomó nota de que estaba previsto que su 90^o periodo de sesiones se celebrara del 16 al 25 de mayo de 2012 y que su 91^o periodo de sesiones se celebrara en noviembre de 2012.

23 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012

23.1 El Comité, tras haber sido informado de la decisión del Presidente de no volver a presentarse a reelección, manifestó su profundo agradecimiento al Sr. Neil Ferrer (Filipinas) por la excelente contribución que ha realizado a lo largo de los años para la consecución de los objetivos de la OMI en general y para la labor de la Organización, en particular del Comité, que ha presidido con distinción sin par, y le deseó éxito en su trayectoria profesional.

23.2 El Comité eligió por unanimidad Presidente para 2012 al Sr. Christian Breinholt (Dinamarca), que es el actual Vicepresidente, y Vicepresidente para 2012 al Sr. M. Segar (Singapur).

24 OTROS ASUNTOS

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

24.1 El Comité recordó que la Secretaría había comenzado a elaborar el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) en julio de 2005 y que este sistema permite el acceso público a las series de datos recopilados por la Secretaría y también permite a los Estados Miembros introducir datos directamente en el sistema.

24.2 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 89/24 (Secretaría) relativa a que el GISIS está formado en la actualidad por 26 módulos, que han sido o están siendo elaborados para la recopilación, el procesamiento y la distribución de datos sobre el transporte marítimo, con objeto de ayudar a los Estados Miembros y a la Secretaría a llevar a cabo sus tareas respectivas y complementarias, elaborar informes y facilitar al público información sobre el transporte marítimo.

Control de la seguridad en caso de transbordo de personas en el mar

24.3 El Comité examinó el documento MSC 89/24/1 (Dinamarca), en el que se señala que, a raíz de varios sucesos ocurridos durante el transbordo de personas desde buques de transporte auxiliares pequeños a buques de mayores dimensiones fondeados en aguas costeras de Dinamarca, de los cuales el más reciente se saldó con una víctima mortal, Dinamarca ha reconocido que el sector necesita una serie de directrices uniformes para prevenir situaciones no seguras y atenuar las consecuencias imprevistas durante el transbordo. Por consiguiente, Dinamarca había facilitado una serie de recomendaciones que las Administraciones y el sector podrían introducir durante el transbordo de personas en el mar.

24.4 Varias delegaciones, incluido un observador del sector, acogieron con agrado y respaldaron la propuesta de Dinamarca de elaborar orientaciones sobre el transbordo de personal en el mar, y opinaron que el texto que figura en la propuesta de Dinamarca constituía una base sólida para seguir trabajando en ellas.

24.5 En consecuencia, el Comité acordó, como primera medida, remitir el asunto al Subcomité STW para que lo examinara dentro del punto del orden del día titulado "Influencia del factor humano" y asesorara al MSC 90 sobre el modo de proceder (véase también el párrafo 22.39).

Anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE

24.6 El Comité examinó el documento MSC 89/24/2 (OHI), en el que se informa de los resultados de un seminario organizado por la OHI en febrero de 2011 para analizar las cuestiones planteadas durante el MSC 88 en relación con las "Anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE" y en el que se pide al Comité que tome nota de los resultados del seminario de las partes interesadas en los SIVCE, que siga alentando a los Estados de abanderamiento a que recopilen y difundan información pertinente sobre las anomalías detectadas en los SIVCE, de conformidad con la circular MSC.1/Circ.1391, y que invite a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de proponer un resultado no previsto para incluirlo en el orden del día bienal del Subcomité NAV, con objeto de aclarar la política sobre la validez de la vida útil del equipo electrónico de navegación que depende de programas informáticos.

24.7 Asimismo, el Comité examinó el documento MSC 89/24/3 (Australia, Canadá, Chile, Japón, Noruega, Reino Unido, ICS e IFSMA), en el que se complementa el informe sobre los resultados de un seminario convocado por la OHI para analizar las cuestiones planteadas durante el MSC 88 en relación con las "Anomalías de funcionamiento detectadas en los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)", según se indica en el documento MSC 89/24/2, y se propone adoptar medidas adicionales. Además, se ha pedido al Comité que examine la manera de sacar el máximo provecho del intercambio de información con la gente de mar, que considere si la OMI debería adoptar el papel de coordinadora del programa de actividades necesarias para abordar las cuestiones derivadas de posibles anomalías en los SIVCE homologados que utilicen CNE oficiales y, en caso afirmativo, el modo de proceder, y la posibilidad de establecer procesos, capacidad y modalidades para conseguir esos objetivos.

24.8 Las delegaciones que se manifestaron sobre el particular respaldaron plenamente las inquietudes expresadas en los documentos MSC 89/24/2 y MSC 89/24/3, y opinaron que se trataba de un asunto que interesaba y preocupaba a los Subcomités COMSAR, NAV y STW. También opinaron que esta cuestión debía examinarse atentamente, pero con carácter urgente, por lo que, como primera medida, convenía remitir la cuestión al NAV 57 para un examen inicial pormenorizado.

24.9 Por consiguiente, el Comité decidió remitir la cuestión al NAV 57 para que la examine detenidamente cuando trate el punto 14 de su orden del día, titulado "Otros asuntos", y encargó al NAV 57 que asesorara al MSC 90 acerca del modo de proceder al respecto.

Información sobre la elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre la manera de responder a los casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos

24.10 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MSC 89/INF.22 según la cual la Secretaría del OIEA había informado a la Secretaría de la OMI de que, debido a los terremotos y tsunamis recientes en la región del Pacífico y a las repercusiones que tuvieron en la disponibilidad de expertos de los Estados Miembros, la labor relativa a la elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre la manera de responder a casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos había quedado en suspenso hasta nuevo aviso.

24.11 Asimismo, el Comité tomó nota de que la Secretaría continuaría participando en la labor relacionada con esta cuestión y le mantendría informado en consecuencia.

Expresiones de agradecimiento

24.12 El Comité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que recientemente, o están a punto de hacerlo, por su valiosa contribución a su labor, les deseó una larga y feliz jubilación, o, según proceda, mucho éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. George M. Arku (Liberia) (transferencia);
- Sr. Jean-François Fauduet (Francia) (jubilación);
- Sr. Giancarlo Olimbo (Italia) (transferencia);
- Sr. Graham Mapplebeck (Secretaría) (jubilación);
- Sra. Juana Navarro (Secretaría) (jubilación)
- Sr. Dumisani Ntuli (Sudáfrica) (transferencia);
- Sr. Tony Smith (Reino Unido) (jubilación);
- Sr. Jack S. Spencer (Estados Unidos) (jubilación); y
- Sr. Hadi Supriyono (Indonesia) (transferencia);

Expresión de pésame

24.13 El Comité tomó nota con gran tristeza del fallecimiento del Sr. John Lawrence Thompson, miembro del personal de la OMI hasta su jubilación en 1997, que desempeñó las funciones de Director adjunto, y Jefe de la Sección de navegación, y secretario de cuatro subcomités. El Sr. Thompson pasó por primera vez a formar parte de la plantilla de la OCMI el 31 de mayo de 1974, y antes de ello, había trabajado para el Ministerio de Comercio e Industria del Reino Unido (D.T.I.), para el que trabajaba como asesor en radares y examinador de ayudas de radar. El Sr. Thompson gozó de gran respeto tanto por sus superiores como por sus subordinados, por sus amplios conocimientos y profunda dedicación al sector marítimo. Epitomizaba todas las cualidades características de los capitanes de su generación, dados sus amplios conocimientos y su dedicación paciente al trabajo, y era un buen profesor para los jóvenes profesionales que llegaban a la Secretaría. Por encima de todo fue un buen amigo y una buena persona, y se le echará mucho de menos. El Comité valoró su contribución al trabajo de la Organización y pidió al Secretario General que transmitiera el más sincero pésame del Comité a su familia.

(Los anexos se publicarán en adiciones al presente documento)
