



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
69º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MSC 69/22
29 mayo 1998
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
CORRESPONDIENTE A SU 69º PERIODO DE SESIONES**

| Sección | Página |
|--|---------------|
| 1 INTRODUCCIÓN - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA | 5 |
| 2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, INCLUIDOS LOS RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE 1997 SOBRE EL CONVENIO SOLAS | 11 |
| 3 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO | 14 |
| 4 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (INFORME CORRESPONDIENTE AL 2º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 19 |
| 5 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (INFORME CORRESPONDIENTE AL 43º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 20 |
| 6 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (INFORME CORRESPONDIENTE AL 42º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 35 |
| 7 NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (INFORME CORRESPONDIENTE AL 29º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 38 |
| 8 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS (INFORME CORRESPONDIENTE AL 41º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 45 |
| 9 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (INFORME CORRESPONDIENTE AL 3º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 47 |
| 10 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 3º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 50 |

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

| Sección | Página |
|--|---------------|
| 11 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (CUESTIONES URGENTES RESULTANTES DEL 41º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ) | 56 |
| 12 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA | 57 |
| 13 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LOS SINIESTROS MARÍTIMOS | 60 |
| 14 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD | 63 |
| 15 CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO CNI | 69 |
| 16 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES | 70 |
| 17 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS | 73 |
| 18 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES | 76 |
| 19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ | 78 |
| 20 PROGRAMA DE TRABAJO | 80 |
| 21 OTROS ASUNTOS | 93 |

LISTA DE ANEXOS

| | |
|---------|--|
| ANEXO 1 | ORDEN DEL DÍA DEL 69º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS |
| ANEXO 2 | RESOLUCIÓN MSC.69(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO |
| ANEXO 3 | RESOLUCIÓN MSC.70(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979 |
| ANEXO 4 | PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS II-1 Y II-2 DEL CONVENIO SOLAS |
| ANEXO 5 | PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO CIG |
| ANEXO 6 | DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y EXISTENTES ENMENDADOS |

- ANEXO 7 MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.71(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MSC.72(69) - APROBACIÓN, DESIGNACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.73 (69) - SISTEMAS OBLIGATORIOS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES
- ANEXO 11 MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO OMI/OHI SOBRE ARMONIZACIÓN DE LOS SIVCE
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MSC.74(69) - APROBACIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO NUEVAS Y ENMENDADAS
- ANEXO 13 ENMIENDAS PROPUESTAS A LAS REGLAS II-2/17 Y18 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 14 PROYECTO DE ENMIENDA A LA PARTE 5 DE LA SECCIÓN B-VIII/2 DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN
- ANEXO 15 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO
- ANEXO 16 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.75(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA PARA TODOS LOS TIPOS DE BUQUES REGIDOS POR LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (RESOLUCIÓN A.749(18))
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.76(69) - AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE LAS NOTAS EXPLICATIVAS DE LAS REGLAS DEL SOLAS SOBRE COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD A LOS BUQUES DE CARGA DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 100 M (RESOLUCIÓN A.684(17))
- ANEXO 19 PROPUESTA DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS PARA HACER OBLIGATORIO EL CÓDIGO CNI
- ANEXO 20 PROYECTO DE CÓDIGO CNI REVISADO

- ANEXO 21 RESOLUCIÓN MSC.77(69) - MANTENIMIENTO POR LOS BUQUES REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS MIENTRAS ESTÉN EN LA MAR DE UNA ESCUCHA DIRECTA CONTINUA EN EL CANAL 16 DE ONDAS MÉTRICAS DESPÚES DEL 1 DE FEBRERO DE 1999 E INSTALACIÓN DEL EQUIPO DE LSD DE ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES NO REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 22 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 23 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS PARA SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES
- ANEXO 24 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE GRECIA, LA FEDERACIÓN DE RUSIA Y TURQUÍA

1 INTRODUCCIÓN - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 69º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 11 al 20 de mayo de 1998 bajo la presidencia del Sr. G. Pattofatto (Italia). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. B. Watt (Sudáfrica).

1.2 Participaron en este periodo de sesiones las delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| ALEMANIA | ISLAS MARSHALL |
| ANGOLA | ISRAEL |
| ANTIGUA Y BARBUDA | ITALIA |
| ARABIA SAUDITA | JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA |
| ARGENTINA | JAMAICA |
| AUSTRALIA | JAPÓN |
| AUSTRIA | LETONIA |
| BAHAMAS | LIBERIA |
| BANGLADESH | LITUANIA |
| BARBADOS | LUXEMBURGO |
| BÉLGICA | MALASIA |
| BELICE | MALTA |
| BRASIL | MÉXICO |
| BULGARIA | NAMIBIA |
| CANADÁ | NIGERIA |
| COLOMBIA | NORUEGA |
| COSTA RICA | NUEVA ZELANDIA |
| CÔTE D'IVOIRE | PAÍSES BAJOS |
| CROACIA | PANAMÁ |
| CUBA | PERÚ |
| CHILE | POLONIA |
| CHINA | PORTUGAL |
| CHIPRE | REINO UNIDO |
| DINAMARCA | REPÚBLICA DE COREA |
| ECUADOR | REPÚBLICA CHECA |
| EGIPTO | REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE COREA |
| EMIRATOS ÁRABES UNIDOS | REPÚBLICA ÁRABE SIRIA |
| ESPAÑA | RUMANIA |
| ESTADOS UNIDOS | SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS |
| ESTONIA | SINGAPUR |
| FEDERACIÓN DE RUSIA | SRI LANKA |
| FILIPINAS | SUDÁFRICA |
| FINLANDIA | SUECIA |
| FRANCIA | SUIZA |
| GABÓN | TAILANDIA |
| GEORGIA | TRINIDAD Y TABAGO |
| GHANA | TÚNEZ |
| GRECIA | TURQUÍA |
| HUNGRÍA | UCRANIA |
| INDIA | URUGUAY |
| INDONESIA | VANUATU |
| IRLANDA | VENEZUELA |
| ISLANDIA | |

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

MACAO

1.3 También participaron en el periodo de sesiones los representantes de los siguientes organismos de las Naciones Unidas y otros organismos especializados:

NACIONES UNIDAS

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)

y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)

COMISIÓN EUROPEA (CE)

LIGA DE ESTADOS ÁRABES

FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR
SATÉLITE (Inmarsat)

COSPAS-SARSAT

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)

FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)

COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)

CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES
(CIOSL)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)

COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS DE
NAVEGACIÓN (AIPCN)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)

CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA
(ICHCA)

CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)

INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE
(IFSMA)

FORO INTERNACIONAL DE EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA PETROLERA (FORO E y P)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
CONSEJO ASESOR EN TRANSPORTE DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS (HMAC)
GREENPEACE INTERNACIONAL
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIEROS NAVALES (MÁQUINAS) (IME)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)]

1.4 Asimismo participaron en el periodo de sesiones el Sr. M. H. Julian (Australia), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino, y el Sr. L.D. Barchue, Sr. (Liberia), Presidente del Comité de Facilitación. También estuvieron presentes los presidentes de todos los subcomités, a excepción del Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel.

1.5 El Secretario General dio la bienvenida a todos los participantes y, en primer lugar, hizo referencia a las importantes reuniones que se han celebrado desde el último periodo de sesiones del Comité, en particular la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS relativa a la seguridad de los graneleros y la vigésima Asamblea. Asimismo, mencionó que este año se había declarado el Año Internacional del Océano y que también se conmemoraba el 50º Aniversario de la OMI, lo que brindaba una oportunidad para centrar la atención en la labor de la Organización a lo largo de todo el año.

Volviendo a la cuestión de la Conferencia del año pasado sobre la seguridad de los graneleros, se refirió a las observaciones que hizo en la ceremonia de clausura, en el sentido de que la feliz conclusión de la Conferencia no significaba que se había recorrido todo el camino, y así se había reconocido en la propia Conferencia al pedirle al Comité que acometiera una labor ulterior sobre la cuestión con carácter urgente.

Con respecto al informe realizado por el Gobierno del Reino Unido sobre la pérdida del granelero **Derbyshire** y su tripulación, ocurrida en septiembre de 1980, el Secretario General instó al Comité a que prestase la debida consideración a las conclusiones de dicho informe para ver qué podría aprenderse de tan trágico accidente.

En relación con la posibilidad de que, en el marco del proyecto del Comité de mejorar la seguridad de los graneleros, se hiciera evidente que se requieren enmiendas al Convenio de Líneas de Carga se refirió a la cuestión de la no entrada en vigor de tanto el Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS como del Protocolo del Convenio de Líneas de Carga.

El Secretario General agregó que se trataba de un aspecto de especial importancia para el Convenio de Líneas de Carga, ya que ninguna de las enmiendas que se habían aprobado desde su entrada en vigor en 1968 habían pasado a ser operacionales debido a la falta de una disposición en el Convenio matriz en

relación con el procedimiento de enmienda tácito. El Secretario General mencionó que, si bien ya se había llegado al número de Estados requerido para que entre en vigor el Protocolo, éste no era el caso en cuanto a la prescripción relativa al porcentaje de arqueo mundial ya que aún se requería que el Estado o Estados que representan aproximadamente el 5% del arqueo mundial acepten ambos Protocolos para que éstos puedan entrar en vigor 12 meses más tarde. Por consiguiente, el Secretario General aprovechó la oportunidad para instar, en adición a sus anteriores comunicaciones con determinados gobiernos, a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y del Convenio de Líneas de Carga a que consideren la posibilidad de tomar medidas expeditivas para que los dos Protocolos entren en vigor lo antes posible.

El Secretario General señaló a la atención del Comité los plazos críticos de este año para la implantación del Convenio de Formación revisado y el Código IGS, los dos instrumentos que a su juicio representaban los logros normativos más importantes en la búsqueda de la OMI de una mayor seguridad y protección del medio marino en la última década, y con respecto a los cuales, la Organización centraría su atención este año y seguiría haciéndolo en años venideros.

En relación con las cuestiones sobre la implantación del Convenio de Formación revisado, señaló que el Comité tendría que decidir los plazos de examen de sus informes, basándose en el asesoramiento recibido de determinadas personas competentes, en relación con aquellas Partes en el Convenio de Formación que hayan dado plena efectividad a las disposiciones del Convenio revisado.

Dadas las graves repercusiones de la cuestión, propuso que todos los participantes en el ejercicio deberán prestar suma atención en cada una de las medidas que adopten a la hora de examinar la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación, debido a que las ramificaciones para los no incluidos en la "lista blanca" serían de amplio alcance.

Como en el Convenio de Formación revisado se concede un alto grado de responsabilidad y fiabilidad a las "personas competentes", el Secretario General se había comunicado por escrito con cada una de estas personas con objeto de subrayar la importancia de su labor y de garantizar que conocen debidamente las últimas decisiones adoptadas por el Comité y el Subcomité de Formación y Guardia.

Informó además al Comité que el total de personas competentes ascendería a 150, entre las que cabe incluir a las personas competentes adicionales cuyas candidaturas fueron presentadas para su aprobación en el actual periodo de sesiones. De estas 150 personas competentes, 109 son de habla inglesa, 26 son francófonas y 15 son de habla española. Las cifras indicadas deberán guardar relación con el número total de Miembros del Convenio de Formación, que en la actualidad cuenta con 130 Partes, de las que 96 trabajan en inglés, 21 en francés y 13 en español. El Secretario General aprovechó la oportunidad para manifestar su agradecimiento a todas aquellas administraciones que habían respondido de manera positiva remitiendo el nombre de personas competentes que podrían colaborar en tan importante labor, la cual se esperaba que aumentase significativamente para finales del año.

También agregó que se había puesto en contacto con diversos países que, bien tenían flotas considerables o un número significativo de gente de mar y de instituciones de formación marítima, y se había ofrecido a ayudarles para alcanzar un mayor entendimiento de las nuevas prescripciones y de la manera de implantarlas. La OMI ya había facilitado asistencia a 23 países, y en la actualidad colaboraba con otros siete, estando dispuesta a facilitar ayuda a otros países en caso de que se solicite.

En relación con el Código IGS, hizo referencia al documento MSC 69/17/2 y agregó que, con objeto de facilitarle a la vigésima Asamblea y al Comité en el actual periodo de sesiones información sopesada sobre el progreso conseguido en la implantación del Código, había solicitado información en dos ocasiones de los Estados Miembros que representan porcentajes notables de la flota mundial. La primera encuesta puso de manifiesto que aproximadamente el 70% de los buques a los que se exige el

cumplimiento antes de la primera fecha de implantación se ajustarían a los plazos previstos; en tanto que en la segunda encuesta este porcentaje había aumentado a un 78%.

Basándose en las previsiones formuladas por los gobiernos contactados, se esperaba que la gran mayoría de buques bajo su pabellón cumplirían la normativa para el 1 de julio. Por consiguiente, confiaba en que la media mundial diera muestras de una mejora adicional; y esto sería muy positivo para todos los que participan en la seguridad del buque, salvo para los propietarios que no cumplen lo estipulado, los cuales tendrán una situación difícil dado que es probable que a sus buques se les impida la entrada en los puertos más importantes del mundo y se les prive de cobertura del seguro.

Con referencia al papel fundamental que han tenido que desempeñar las personas en cualquier empresa relacionada con las operaciones de seguridad de la navegación, subrayó la importancia de la labor que realiza el Comité con respecto al factor humano y la evaluación formal de la seguridad.

Con relación a los resultados del 43º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación, el Secretario General señaló a la atención del Comité dos importantes cuestiones:

- las propuestas a favor de adoptar una serie de vías marítimas en las aguas archipelágicas de Indonesia; y
- las propuestas de enmienda a las reglas y recomendaciones de la OMI sobre la navegación en los estrechos de Estambul, Canakkale y el mar de Mármara.

Con respecto a la primera de estas propuestas, expresó que el Subcomité NAV, en su 43º periodo de sesiones, había respondido positivamente a las instrucciones dadas por el CSM de elaborar un mecanismo que permita tener en cuenta las propuestas relativas a las vías marítimas archipelágicas que podría usarse como base para preparar las recomendaciones pertinentes.

Con respecto a la segunda cuestión, el Secretario General manifestó que su principal preocupación era que las reglas y recomendaciones de la OMI sobre navegación en las zonas pertinentes respondieran de manera adecuada a las necesidades actuales de la navegación segura a través de dichas zonas.

Acogió positivamente la información facilitada por Turquía sobre las medidas que se están tomando para mejorar la situación en ambos estrechos y en el mar de Mármara e instó a todos los participantes a que colaborasen, dentro del espíritu de la resolución A.859(20) para hallar una solución viable que permita mejorar la seguridad de la navegación.

En cuanto al hecho de que el Comité haya vuelto a abordar la cuestión del oficial encargado de la guardia de navegación como único vigía en periodos de oscuridad, el Secretario General recomendó que todos los aspectos posibles de este tema deberían examinarse con objeto de lograr la solución óptima.

Posteriormente, subrayó la importancia de la labor que realiza el Comité en relación con la adopción de la enmienda 29 al Código IMDG; la reestructuración de dicho Código; y la revisión del Código CNI y el Código para naves de gran velocidad.

El Secretario General informó de las recientes actividades para completar el Plan mundial de búsqueda y salvamento, fundamentalmente la Conferencia sobre búsqueda y salvamento del SMSSM para los países que bordean el Mediterráneo y el mar Negro, que tuvo lugar en Valencia, España, en septiembre de 1997 y una Conferencia análoga para los países del Océano Índico, que tendrá lugar en Fremantle, Australia en septiembre de este año. La primera Conferencia contó con la financiación de los gobiernos de Francia, Grecia, los Países Bajos, Noruega, España y el Reino Unido y la Comisión de las Comunidades

Europeas, Inmarsat y la CIOSL/ITF, a quienes el Secretario General manifestó su agradecimiento. También expresó su agradecimiento a los gobiernos de Australia, Canadá, los Países Bajos, Noruega, el Reino Unido y los Estados Unidos, así como a Inmarsat y la CIOSL/ITF por haber apoyado económicamente la Conferencia de Fremantle, rindiendo especial tributo a los países anfitriones, España y Australia.

Con la conclusión de la Conferencia de Fremantle, toda la labor necesaria para poner en marcha el Plan mundial de búsqueda y salvamento se habría completado **cuatro** meses antes de la fecha de implantación final del SMSSM, y el Secretario General consideró que se trataba de un hito en la historia de los logros de la OMI y un acontecimiento importante en el marco de las celebraciones del 50º Aniversario de la Organización.

Habiendo subrayado la importancia de las enmiendas al Convenio de búsqueda y salvamento 1979 y el Manual internacional de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos (IAMSAR) que se invitaría al Comité a aprobar en el actual periodo de sesiones, subrayó que el énfasis en la labor de la Organización debería pasar del desarrollo de nuevas reglas a la más amplia y eficaz implantación de las reglas ya adoptadas.

El Secretario General pasó a la cuestión de los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques que siguen siendo causa de gran preocupación, al haberse notificado a la OMI más de 1 207 actos de este tipo desde que se empezaron a elaborar estadísticas al respecto en 1984.

Habiendo notificado sobre las consultas celebradas con los Embajadores y Altos Comisionados en Londres de aquellos países en cuyas aguas se informa con mayor frecuencia de actos de piratería y robo a mano armada, informó al Comité de las medidas que habrán de tomarse en un futuro próximo y que constan de lo siguiente:

- los expertos visitan un número determinado de países para ayudar a implantar las directrices pertinentes de la OMI; y
- seminarios regionales organizados para ayudar a los gobiernos de aquellos países pertinentes con objeto de mejorar su capacidad para evitar y suprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques en sus aguas.

El Secretario General agradeció a los gobiernos de Australia, Dinamarca, Grecia, los Países Bajos, Noruega, Panamá, el Reino Unido, y los Estados Unidos y a Inmarsat, ICS/ISF, OCIMF, Intertanko y CIOSL/ITF por haber enviado expertos y haber prestado el apoyo económico necesario para la implantación del proyecto.

Habiendo prestado la debida atención a la implantación adecuada de las normas existentes de la OMI por medio de la cooperación técnica, subrayó que este tipo de cooperación era fundamental para implantar las normas elaboradas por el Comité.

El Secretario General concluyó su alocución subrayando la importancia del estricto cumplimiento de las Directrices revisadas sobre la organización y el método de trabajo de los comités y sus órganos auxiliares; y concluyó su discurso subrayando la importancia de los logros del Comité en el transcurso de los años, indicando que confiaba en que se seguirían consiguiendo logros en el actual periodo de sesiones.

1.6 En respuesta a la alocución del Secretario General, el Presidente señaló que, en las deliberaciones del Comité, se darían todas las consideraciones al asesoramiento y peticiones del Secretario General. En relación con la declaración del Secretario General de que la labor de la Organización debería centrarse en

la amplia y eficaz implantación de las reglas ya adoptadas en lugar de la adopción de nuevas reglas, el Presidente respondió que el Comité podría hacer una valiosa aportación para lograr este urgente objetivo por medio de sus deliberaciones, en particular al examinar su programa de trabajo en aquellas esferas a las que debe prestarse especial atención en el futuro. El Presidente también subrayó la necesidad de cumplir lo prescrito en las directrices revisadas sobre la organización y el método de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares, lo que ayudaría enormemente al Comité a lograr todo objetivo que se hubiera fijado.

1.7 El Comité aprobó el orden del día (MSC 69/1) y un calendario provisional de trabajo de orientación durante el actual periodo de sesiones (MSC 69/1/1, anexo, en su forma enmendada). En el anexo 1 figura el orden del día correspondiente al 69º periodo de sesiones, con una lista de los documentos examinados bajo cada punto del orden del día.

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI, INCLUIDOS LOS RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE 1997 SOBRE EL CONVENIO SOLAS

Resultados del vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea

2.1 El Comité tomó nota de la información sobre los resultados del vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea (MSC 69/2) y se ocupó de las medidas específicas que había solicitado la Asamblea (MSC 69/2, párrafo 20) en relación con las secciones 10, 17, 20 y 21.

Resultados de la Conferencia de 1997 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

2.2 El Comité tomó nota de la información sobre los resultados de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS (MSC 69/2/1), que fue convocada en la sede de la OMI los días 24, 27 y 28 de noviembre de 1997, con objeto de examinar y aprobar enmiendas al Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, y la resolución A.744(18) cuyo fin es mejorar la seguridad de los graneleros, y manifestó su agradecimiento al Presidente y a la mesa de la Conferencia por haber contribuido al éxito de ésta.

2.3 En relación con la resolución 6 de la Conferencia (Interpretación de la definición de "granelero" que figura en el capítulo IX del Convenio SOLAS), las delegaciones del Canadá, Liberia y los Estados Unidos informaron al Comité de su decisión de retirar la reserva al respecto que habían formulado durante la Conferencia (SOLAS/CONF.4/RD/2, párrafo 8).

2.4 El Comité decidió ocuparse de las peticiones específicas que la Conferencia le había pedido que acometiera, esto es, el desarrollo en normas para implantar la facilitación de las prescripciones adoptadas por la Conferencia (MSC 69/2/1, párrafo 5) así como las observaciones y propuestas remitidas sobre el resultado de la Conferencia por el Reino Unido (MSC 69/2/1/Add.1), el Japón (MSC 69/2/1/Add.2), la República de Corea (MSC 69/2/1/Add.3) y BIMCO (MSC 69/2/1/Add.4), bajo el punto 20 del orden del día (Programa de trabajo) en el marco de los programas de trabajo de los subcomités pertinentes.

Otros aspectos relacionados con la seguridad de los graneleros

2.5 Al examinar el documento MSC 69/2/1/Add.5 presentado por el Reino Unido y que incluye un resumen sobre la pérdida del **Derbyshire**, granelero de doble casco, en septiembre de 1980, así como un resumen de las conclusiones de los reconocimientos realizados en los restos del buque y que habían elaborado los evaluadores contratados por el Reino Unido y la Comisión de las Comunidades Europeas, así como las recomendaciones pertinentes, el Comité decidió lo siguiente:

- .1 de las cuestiones prioritarias, es decir, la protección del extremo de proa del buque de las aguas de sonda y la flotabilidad de reserva y la resistencia de las tapas de escotilla, se ocupará el propio Comité en otro punto del orden del día de su 70º periodo de sesiones. A tal fin, en dicho periodo de sesiones se establecerá un grupo de trabajo;
- .2 otras cuestiones identificadas en la ponencia del Reino Unido también se remitirán al Grupo de trabajo para determinarles su carácter prioritario y decidió sobre las medidas futuras que han de adoptarse (véase también el párrafo 20.3); y
- .3 el Reino Unido remitirá al 70º periodo de sesiones del CSM:
 - .3.1 un documento con propuestas de recomendaciones técnicas relativas a las cuestiones prioritarias a las que se hace referencia en el subpárrafo .1 anterior; y
 - .3.2 un documento en el que se proponga, partiendo de las recomendaciones que figuren en el informe del evaluador, posibles nuevos puntos para su inclusión en los programas de trabajo de los correspondientes subcomités con las explicaciones pertinentes.

2.6 El Comité invitó a la IACS a facilitarle en su 70º periodo de sesiones cualquier estudio técnico pertinente sobre la cuestión que pueda concluir y que le sirva al Comité en sus deliberaciones y acogió con satisfacción la positiva respuesta de la IACS al respecto.

Resultados del 78º periodo de sesiones del Consejo

2.7 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 69/2/2.

Resultados de los periodos de sesiones 40º y 41º del Comité de Protección del Medio Marino

2.8 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MSC 69/2/3 y MSC 69/2/3/Add.1, y decidió ocuparse de la cuestión de la corrosión de los buques petroleros, a la que se hace referencia en el párrafo 13 del documento MSC 69/2/3 en relación con el punto 20 del orden del día (Programa de trabajo).

2.9 El Presidente del CPMM le informó al Comité de la labor que hace el CPMM con respecto a la revisión de las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.720(17)). El CPMM, en su 41º periodo de sesiones, acordó que los aspectos relacionados con el medio ambiente, la seguridad del buque y la navegación no deberían examinarse aislados unos de otros. Por consiguiente, el mandato aprobado para el Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 40/21, anexo 7) había incluido la necesidad de consultar a otros órganos de la OMI para tal revisión; y el Presidente del CPMM había invitado a los Miembros del CSM a que contribuyeran a la revisión de tales directrices.

Asimismo, al subrayar la importancia de completar las prescripciones de seguridad en relación con el tratamiento del agua de lastre, el Presidente del CPMM indicó que este Comité, en su 41º periodo de sesiones, había pedido a los Subcomités de Proyecto y Equipo del Buque y de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros que examinasen esta cuestión en sus próximos periodos de sesiones en 1999 y subrayó que los plazos eran muy importantes ya que se había propuesto, a reserva de que lo apruebe el Consejo, que se celebrará en el año 2000 una conferencia en la que se examinase un nuevo instrumento jurídico para hacer obligatorio el tratamiento de organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre.

Resultados de la Conferencia de 1997 de las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (MARPOL 73/78)

2.10 El Comité tomó nota de la información relativa a los resultados de la Conferencia de 1997 sobre el MARPOL (MSC 69/2/4), convocada en la sede de la OMI entre el 15 y el 26 de septiembre de 1997, en conjunción con la celebración del 40º periodo de sesiones del CPMM, con objeto de examinar y adoptar un Protocolo para enmendar el Convenio MARPOL 73/78 mediante la adición de un nuevo anexo VI a las reglas sobre la prevención de la contaminación atmosférica por los buques.

2.11 Con respecto a la petición específica de la resolución 7 de la Conferencia - Restricciones del uso de perfluorocarbonos a bordo de los buques, el Comité decidió ocuparse de esta cuestión en relación con el punto 20 del orden del día (Programa de trabajo).

Resultados del 44º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

2.12 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 69/2/5 y se ocupó de dicha información en relación con las cuestiones de cooperación técnica bajo el punto 12.

Resultados del 25º periodo de sesiones del Comité de Facilitación y del periodo de sesiones paralelo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

2.13 El Comité acordó ocuparse de las cuestiones a las que se hace referencia en el documento MSC 69/2/6, párrafo 27, subpuntos 1 a 3, 11, 12 y 15 bajo los correspondientes puntos y adoptó medidas en relación con las cuestiones restantes que se mencionan en ese documento, tal como se indica en los párrafos 2.14 a 2.22 que figuran a continuación.

Manifiesto sobre mercancías peligrosas

2.14 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Comité de Facilitación sobre el manifiesto de mercancías peligrosas.

Formato armonizado para los certificados

2.15 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación, en su 25º periodo de sesiones, había acordado emprender la labor de normalizar y armonizar los certificados del buque usando para ello, entre otras cosas, los certificados que se adjuntan como apéndices en el Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS y en el Protocolo del Convenio de Líneas de Carga, según lo propuesto por el seminario subregional de facilitación que se celebró en Teherán en octubre de 1996, y se mostró de acuerdo con las opiniones del Comité de Facilitación sobre un formato armonizado para los certificados, y asimismo pidió a la Secretaría que informase al Comité de Facilitación y al CPMM de sus opiniones sobre esta cuestión.

Método de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

2.16 El Comité tomó nota de las opiniones del Comité de Facilitación sobre el método de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto.

Preparación y lucha contra accidentes químicos

2.17 El Comité refrendó la inclusión de "APELL" en las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias como suplemento.

Comunicación entre las administraciones marítimas y los puertos/terminales

2.18 El Comité tomó nota de la medida adoptada por el Comité de Facilitación de establecer comunicaciones entre las administraciones marítimas y los puertos/terminales.

Asistencia de remolcadores

2.19 El Comité refrendó la medida adoptada por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto en relación con la cuestión de la asistencia de remolcadores.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto

2.20 El Comité aprobó, por lo que se refiere a cuestiones relacionadas con la seguridad, el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto.

Folleto informativo

2.21 El Comité refrendó la medida adoptada por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto sobre el folleto informativo para los operadores de terminales que participan en las operaciones de carga de sólidos a granel.

Cursos modelo para el uso de operadores de terminales

2.22 El Comité refrendó la decisión tomada por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto sobre los cursos modelo para el uso de los operadores de terminales.

Resultados del 76º periodo de sesiones del Comité Jurídico

2.23 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 69/2/7.

3 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Generalidades

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a participar en el examen y aprobación de las propuestas de enmienda a dicho Convenio, en su forma enmendada. Durante el examen y aprobación de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado estuvieron presentes los Gobiernos Contratantes que constituyen más de un tercio del total de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, de conformidad con lo prescrito en el artículo VIII b) iii) y iv) de dicho Convenio.

3.2 También se invitó a las Partes en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento, 1979 a participar en el examen y aprobación de las propuestas de enmienda a dicho Convenio. Durante el examen y aprobación de las referidas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado, estuvieron presentes Partes que constituían más de un tercio del total de Partes en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, de conformidad con las disposiciones del artículo III 2) a) de dicho Convenio.

3.3 Con respecto a las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS, el Comité recordó lo siguiente:

- .1 las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el Subcomité SLF, en su 40º periodo de sesiones, y el Subcomité DE, en su 40º periodo de sesiones, y fueron aprobadas por el CSM en su 68º periodo de sesiones;
- .2 las enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento, en su 2º periodo de sesiones, y fueron aprobadas por el CSM, en su 68º periodo de sesiones; y
- .3 las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS habían sido elaboradas por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores, en su 2º periodo de sesiones, y también fueron aprobadas por el CSM, en su 68º periodo de sesiones.

3.4 De conformidad con lo prescrito en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, las anteriores propuestas de enmienda a dicho Convenio fueron distribuidas por el Secretario General a todos los Gobiernos Miembros de la OMI y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la circular N° 1992 de 1 de septiembre de 1997.

3.5 Con respecto a las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, el Comité recordó que tales enmiendas habían sido elaboradas por el Subcomité COMSAR, en su 2º periodo de sesiones, y aprobadas por el CSM, en su 68º periodo de sesiones.

3.6 De conformidad con lo prescrito en el artículo III 2) a) del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, las propuestas de enmienda a dicho Convenio fueron distribuidas por el Secretario General a todos los Gobiernos Miembros de la OMI y a todas las Partes en dicho Convenio mediante la circular N° 1993 de 1 de septiembre de 1997.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS (MSC 69/3 y MSC 69/WP.2, anexo 1)**Propuestas de enmienda al capítulo II-1****Regla II-1/14 - Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga**

3.7 El Comité tomó nota de que no se habían remitido observaciones sobre las propuestas de enmienda, y confirmó su contenido, a reserva de las mejoras que puedan introducirse en la redacción del texto.

Propuestas de enmienda al capítulo IV

Regla IV/1 - **Ámbito de aplicación**

Regla IV/2 - **Expresiones y definiciones**

Regla IV/5-1 - **Identidades del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos**

Regla IV/13 - **Fuentes de energía**

Regla IV/15 - **Prescripciones relativas al mantenimiento**

Regla IV/18 - **Actualización de la situación (nueva regla)**

3.8 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmienda, y confirmó su contenido a reserva de las posibles mejoras en la redacción del texto.

3.9 El Comité recordó que el Subcomité FSI había solicitado revisar el intervalo experimental de 17 meses especificado en el capítulo III del SOLAS a fin de armonizarlo con el Sistema de inspecciones y certificación (MSC 68/23, párrafo 20.30) y decidió pedir a dicho Subcomité que examine esta cuestión también en lo que respecta al capítulo IV del SOLAS.

Propuesta de enmienda al capítulo VI**Regla VI/5 - Estiba y sujeción**

3.10 El Comité tomó nota de que no se habían remitido observaciones sobre las propuestas de enmienda, y confirmó su contenido a reserva de las posibles mejoras del texto.

Propuestas de enmienda al capítulo VII**Regla VII/6 - Sujeción y estiba**

3.11 Tomando nota de que en virtud de las enmiendas de 1994 al SOLAS el párrafo 6 había sido inadvertidamente añadido a la regla VII/5 en vez de la regla VII/6, el Comité pidió al Grupo de redacción que rectificara el error y también decidió modificar el título actual "Prescripciones de estiba" de la regla VII/6 para que diga "Estiba y sujeción".

Fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS

3.12 El Comité recordó la decisión adoptada en su 59º periodo de sesiones (MSC 59/33, párrafo 26.2), sobre la planificación de enmiendas a los instrumentos de seguridad marítima, a saber, que debería haber normalmente un intervalo de cuatro años entre la entrada en vigor de series sucesivas de enmiendas a los convenios y códigos relacionados con la seguridad, y decidió que las propuestas de enmienda a los capítulos II-1 y IV del Convenio SOLAS deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2002. Habiendo tomado

nota de que en su anterior periodo de sesiones no se había decidido una fecha específica para la entrada en vigor de las propuestas de enmienda a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS, el Comité determinó que tales enmiendas deberían también entrar en vigor el 1 de julio de 2002.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979 (MSC 69/3/1 y MSC 69/WP.2, anexo 2)

3.13 El Comité tomó nota de que, de conformidad con las instrucciones dadas en su 68º periodo de sesiones, el Subcomité COMSAR examinó, en su 3º periodo de sesiones, las observaciones y propuestas de los Gobiernos Miembros con respecto a las propuestas de enmienda y preparó enmiendas adicionales, pidiéndole al Comité que las examinase a la hora de aprobar el nuevo texto del anexo del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979.

3.14 El Comité recordó que los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3 del texto existente del anexo del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, no se había modificado debido a que, conforme a lo prescrito en el artículo III 2) e) del Convenio, las enmiendas a estos párrafos sólo podrían efectuarse mediante el procedimiento de enmienda expreso.

Propuestas de enmienda al capítulo 1 - Expresiones y definiciones

3.15 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmienda y confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras en la redacción del texto.

Propuestas de enmienda al capítulo 2 - Organización y coordinación

3.16 El Comité examinó las propuestas de enmienda adicionales al capítulo 2 elaboradas por el Comité COMSAR en su 3º periodo de sesiones, junto con las respectivas propuestas remitidas por Grecia (MSC 69/3/2) y el Japón (MSC 69/3/3) y acordó incorporar las enmiendas elaboradas por el Subcomité COMSAR en su 3º periodo de sesiones. En lo que respecta a la propuesta de Grecia, el Comité decidió pedir al Subcomité COMSAR en su 4º periodo de sesiones que examine la posibilidad de incluirla en el Manual IAMSAR.

3.17 La delegación de Turquía se opuso a la decisión del Comité respecto de la propuesta de Grecia.

Propuestas de enmienda al capítulo 3 - Cooperación entre los Estados

3.18 Al examinar las propuestas de enmienda al capítulo 3, el Comité tuvo en cuenta las propuestas elaboradas por el Subcomité COMSAR en su 3º periodo de sesiones y no se manifestó de acuerdo con las enmiendas propuestas por el Japón (MSC 69/3/3).

Propuestas de enmienda al capítulo 4 - Procedimientos operacionales

3.19 Habiendo examinado las propuestas de enmienda al capítulo 4 remitidas por el Japón (MSC 69/3/3), el Comité decidió conservar el texto propuesto por el Subcomité COMSAR en su 2º periodo de sesiones, a reserva de los cambios necesarios en el texto propuestos por el Grupo de redacción.

Propuestas de enmienda al capítulo 5 - Sistemas de notificación de la situación de los buques

3.20 El Comité tomó nota de que no se habían recibido observaciones sobre las propuestas de enmienda y confirmó su contenido a reserva de las posibles mejoras en la redacción del texto.

Fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979

3.21 El Comité se mostró de acuerdo con las fechas consideradas para la aceptación y entrada en vigor que recomendó el Subcomité COMSAR en su 3º periodo de sesiones, y decidió que las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 1999 y entrar en vigor el 1 de enero del 2000.

Establecimiento de un grupo de redacción

3.22 Tras las deliberaciones generales en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción, pidiéndole que preparase un proyecto de resoluciones MSC y revisase los textos de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, para su examen y aprobación.

APROBACIÓN DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS

Informe del Grupo de redacción

3.23 Tras haber recibido el informe del Grupo de redacción (MSC 69/WP.7), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Aprobación de enmiendas al Convenio SOLAS

3.24 El Comité ampliado, incluía delegaciones de 82 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, examinó el texto definitivo de las enmiendas propuestas para los capítulos II-1, IV, VI y VII del Convenio SOLAS, 1974, en su forma enmendada, que había elaborado el Grupo de redacción (MSC 69/WP.7, anexo 1), y aprobó las enmiendas por unanimidad mediante la resolución MSC.69(69), que figura en el anexo 2.

3.25 Al aprobar la resolución MSC.69(69), el Comité ampliado decidió que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, las enmiendas aprobadas con respecto a los capítulos II-1, IV, VI y VII se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002 (a menos que, antes de dicha fecha, se hayan presentado objeciones al Secretario General, conforme a lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de julio de 2002 de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio.

Aprobación de las enmiendas al Convenio de Búsqueda y Salvamento

3.26 El Comité ampliado, que incluía delegaciones de 46 Partes en el Convenio de Búsqueda y Salvamento, examinó el texto definitivo de las enmiendas propuestas para el anexo del Convenio de Búsqueda y Salvamento, 1979, que había elaborado el Grupo de redacción (MSC 69/WP.7, anexo 2), y aprobó las enmiendas por unanimidad mediante la resolución MSC.70(69), que figura en el anexo 3.

3.27 Al aprobar la resolución MSC.70(69), el Comité ampliado decidió, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) f) del Convenio de Búsqueda y Salvamento, que las enmiendas anteriormente mencionadas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1999 (a menos, que antes de dicha fecha, más de un tercio de las Partes haya notificado objeciones a las mismas) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2000, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) h) del Convenio.

4 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

Informe sobre el 2º periodo de sesiones del Subcomité

4.1 El Comité recordó que, en su 68º periodo de sesiones, había examinado las cuestiones urgentes derivadas del 2º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG), había aprobado en general el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones (BLG 2/15 y Corr.1) y había adoptado las medidas que se indican a continuación respecto de las restantes cuestiones (MSC 69/4).

Seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque

4.2 El Comité observó que el Subcomité BLG, en su 2º periodo de sesiones, había preparado dos textos alternativos de enmiendas al Convenio SOLAS en relación con la seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque, y había pedido al Comité asesoramiento al respecto:

- Opción 1: las enmiendas sólo incluirán disposiciones relativas al alumbrado de emergencia en las cámaras de bombas de carga de los buques tanque, aplicables a los buques tanque construidos en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas o posteriormente (es decir, se enmendaría la regla II-1/43 del SOLAS - Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga); y
- Opción 2: las enmiendas incluirán, además de las disposiciones de alumbrado de emergencia reflejadas en la opción 1 (es decir, enmiendas de regla II-1/43 del SOLAS, las disposiciones que figuran en la circular MSC/Circ.774 (es decir, se enmendaría la regla II-2/63 del SOLAS - Cámaras de bombas de carga).

4.3 Al considerar cuál de las opciones anteriores deberán presentarse para su adopción en un futuro periodo de sesiones como parte de las enmiendas del año 2002 al Convenio SOLAS, varias delegaciones se mostraron a favor de la opción 1, pero la mayoría apoyó la opción 2; por consiguiente, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas que figura en la variante de texto 2, según se recoge en el anexo 4, que se aplicará sólo a los buques nuevos. Al examinar si el alcance de la aplicación de estas enmiendas debe abarcar a los buques existentes, el Comité encargó al Subcomité BLG que estudiara el asunto en su 3º periodo de sesiones, teniendo en cuenta las Directrices provisionales sobre la aplicación sistemática de las cláusulas de exención (MSC/Circ.765) y las Directrices sobre organización y método de trabajo, y decidió ampliar hasta 1999 el plazo previsto de ultimación de este punto.

Enmiendas al código CIG

4.4 El Comité aprobó las propuestas de enmienda al código CIG que figuran en el anexo 5, para adoptarlas en un futuro periodo de sesiones en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS, y en el marco de las enmiendas del año 2002 al código CIG.

4.5 Teniendo en cuenta que las mencionadas enmiendas son disposiciones importantes sobre seguridad, y a la espera de su adopción oficial y posterior entrada en vigor, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.845 - Propuestas de enmienda al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG), en la que se recomienda a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, entre otras, que implanten las enmiendas propuestas de manera provisional.

4.6 En ese contexto, el Comité reconociendo que en la actualidad coexisten el código CIG, el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de Gaseros)

y el Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (Código EGC), y que no merece la pena enmendar de manera análoga estos dos últimos códigos, sancionó la decisión del Subcomité de invitar a las administraciones a que incorporen las enmiendas propuestas, según proceda, cuando apliquen el Código de Gaseiros y el Código EGC y acordó incluir un párrafo a tal efecto en la circular MSC mencionada anteriormente.

Medidas equivalentes para el transporte del estireno monómero

4.7 El Comité examinó un proyecto de circular MSC/MEPC sobre medidas equivalentes para el transporte del estireno monómero elaborado por el Subcomité BLG en su 2º periodo de sesiones, así como las observaciones al respecto formuladas por Noruega (MSC 69/4/2 y MSC/INF.30), en las que se propone solicitar al Subcomité que vuelva a evaluar las prescripciones para el transporte de este producto. En ese sentido, el Subcomité tomó nota de que, en su 40º periodo de sesiones (MSC 69/4/1), el CPMM había examinado el proyecto de circular MSC/MEPC y había acordado que se trataba de una cuestión relacionada con la seguridad que debería examinar en primer lugar el CSM y había aplazado toda decisión al respecto hasta contar con el asesoramiento del Comité.

4.8 Tras debatir ese punto, el Comité aprobó la circular MSC/MEPC según propuesta del Subcomité (BLG 2/15, anexo 9), a reserva de la conformidad del CPMM. Se pidió a la Secretaría que informara de ello al CPMM.

OTROS ASUNTOS

Resultados del 40º periodo de sesiones del CPMM

4.9 El Comité tomó nota del desenlace de otras cuestiones pertenecientes al ámbito de competencia del Subcomité BLG que se debatieron en el 40º periodo de sesiones del CPMM (MSC 69/4/1), referentes al informe sobre la marcha de la revisión del Anexo I del MARPOL, a la asignación de una categoría superior o inferior a los productos del código CIQ y a las medidas equivalentes en virtud del MARPOL 73/78, del Convenio SOLAS y del código CIQ.

5 SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité

5.1 El Comité aprobó en general el informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 43/15 y MSC 69/5) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Organización del tráfico marítimo y asuntos conexos

5.2 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo periodo de sesiones, adoptó la resolución A.858(20) -Procedimiento para aprobar y modificar dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y sistemas de notificación para buques-, confirmando así que la función de aprobar dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques, así como las correspondientes enmiendas, corresponde al Comité de Seguridad Marítima en nombre de la Organización (véanse también los párrafos 20.41 y 20.42, más adelante).

5.3 El Comité examinó un documento presentado por Indonesia, Malasia y Singapur (MSC 69/5/5), que ofrece información acerca de los resultados más recientes de las últimas fases del nuevo levantamiento de las zonas críticas, investigación de naufragios y bancos peligrosos o sin confirmar en los estrechos de Malaca y Singapur, la mejora y provisión de nuevas ayudas a la navegación, y la eliminación de peligros para la navegación relacionados con el naufragio del **ICL Vikraman**. El nuevo levantamiento confirma que no es menester hacer ningún ajuste en el sistema de organización del tráfico propuesto. La mejora de ocho ayudas a la navegación existentes, está en curso y se prevé que la instalación de nueve balizas luminosas y una boya luminosa nueva se completarán en noviembre de 1998, y se eliminarán los restos de naufragio del **ICL Vikraman**, peligrosos para la navegación, antes de la fecha prevista para la implantación del sistema de organización del tráfico revisado.

5.4 El Comité examinó asimismo un documento presentado por SIGTTO e INTERTANKO (MSC 69/5/9) en el que se propone una ampliación de siete millas al noreste de la sección oriental del dispositivo de separación del tráfico cercano al faro de Horsburgh, así como medidas adicionales y modificaciones a la propuesta de nuevas reglas para los buques que naveguen por los estrechos de Malaca y Singapur y el sistema de notificación obligatorio propuesto en dichos estrechos, que, a juicio de los autores del documento, contribuirá a mejorar la seguridad de la navegación en los estrechos.

5.5 En nombre de los tres Estados ribereños, Singapur informó al Comité de que SIGTTO e INTERTANKO no habían consultado a dichos Estados, y que, por consiguiente, los Estados ribereños no habían examinado las propuestas.

5.6 El Comité decidió que el documento MSC 69/5/9 (SIGTTO e INTERTANKO) debería remitirse al Subcomité NAV, para que lo examinara en su 44º periodo de sesiones.

5.7 De conformidad con lo dispuesto en la mencionada resolución A.858(20), el Comité aprobó los siguientes dispositivos de separación del tráfico (DST) nuevos y enmendados, junto con las medidas de organización del tráfico conexas, que figuran en el anexo 6 a fin de publicarlas mediante la circular COLREG.2/Circ.44:

- .1 "En One Fathom Bank" (dispositivo enmendado) y la zona de precaución "A la altura de Puerto Klang";
- .2 "Puerto Klang a Puerto Dickson" (dispositivo nuevo) y la zona de precaución "A la altura de Puerto Dickson";
- .3 "Puerto Dickson a Tanjung Keling" (dispositivo nuevo) y la zona de precaución "A la altura de Malaca/Dumai";
- .4 "Malaca a Iyu Kecil" (dispositivo nuevo) y la zona de precaución "A la altura del faro de los bajos del Sultán";
- .5 "En el estrecho de Singapur" (estrecho principal) (dispositivo enmendado) y la zona de precaución "A la altura de Pulau Sebarok/Pulau Belakang Padang";
- .6 "Estrecho de Singapur (a la altura de la isla St. John)" (dispositivo nuevo) y la zona de precaución "A la altura de la isla St. John/Pulau Sambu";
- .7 "Estrecho de Singapur (a la altura de Changi/Pulau Batam)" (dispositivo nuevo) y la zona de precaución "A la altura de Tanjung Stapa/Pulau Bintan";

- .8 "En la zona del faro de Horsburgh" (dispositivo enmendado);
- .9 "En los bancos de Alphard" (dispositivo nuevo) y "A la altura de la plataforma FA" (dispositivo nuevo); y
- .10 "A la altura del cabo de Gata" (dispositivo nuevo).

MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

Enmiendas a las reglas aplicables a los buques que naveguen por los estrechos de Malaca y Singapur

5.8 El Comité examinó un documento presentado por SIGTTO e INTERTANKO (MSC 69/5/9) en el que se propone enmendar las reglas 8 y 12, incluida la instalación de luces de identificación (una luz roja centelleante) en los buques que transportan cargas peligrosas, y tomó nota de que los Estados ribereños no habían sido consultados al respecto, por lo que decidió que, en su 44º periodo de sesiones, el Subcomité NAV debería considerar las enmiendas propuestas.

5.9 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó las enmiendas al Reglamento para los buques que navegan por los estrechos de Malaca y Singapur, propuesto por el Subcomité, según se recoge en el anexo 7, para que se distribuyan mediante la circular SN/Circ.198.

5.10 Indonesia, Malasia y Singapur implantarán el reglamento aprobado a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 1998.

Enmiendas a las reglas para la navegación de buques tanque con carga, a lo largo de la costa meridional de Sudáfrica

5.11 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó las enmiendas a las Reglas para la navegación de buques tanque con carga, a lo largo de la costa meridional de Sudáfrica, propuestas por el Subcomité, que se recogen en el anexo 7, para que se distribuyan mediante la circular SN/Circ.198.

Enmiendas a la derrota en aguas profundas "al oeste de las Hébridas"

5.12 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el Comité aprobó una enmienda a la derrota en aguas profundas "al oeste de las Hébridas", propuesta por el Subcomité, que se recoge en el anexo 7, para que se distribuya mediante la circular SN/Circ.198.

Medidas de la organización del tráfico "En el Estrecho de Bonifacio"

5.13 El Comité tomó nota de la información adicional facilitada por Francia e Italia (MSC 69/5/7) sobre el progreso de la labor realizada por ambos países respecto de los procedimientos que deben aplicarse para garantizar la cooperación entre los dos centros (el centro italiano de La Maddalena y el centro francés de Pertusato) que incluye medidas adicionales para mejorar la seguridad en el estrecho de Bonifacio, y, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), aprobó las medidas de organización del tráfico "En el estrecho de Bonifacio", que consisten en el establecimiento de una derrota de dos direcciones y dos zonas de precaución, "Oeste" y "Este", en los accesos al "estrecho de Bonifacio", como se indica en el anexo 7, para que se distribuya mediante la circular SN/Circ.198.

Implantación de las medidas de organización del tráfico aprobadas

5.14 Los dispositivos de separación del tráfico y las restantes medidas de organización del tráfico, que figuran en los anexos 6 y 7, se implantarán a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 1998.

Enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo

5.15 En lo que respecta a las enmiendas propuestas en las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, el Comité tuvo en cuenta el documento presentado por la OACI (MSC 69/5/6) en el que manifestaba su preocupación acerca de un nuevo anexo (NAV 43/15, anexo 4) relativo a la adopción, designación y sustitución de las vías marítimas archipelágicas en la medida en que afectan a las rutas aéreas sobre las mismas. El Comité observó asimismo que la principal preocupación de la OACI era que, en su redacción actual, las enmiendas propuestas disponen que "la designación y sustitución de una vía marítima archipelágica por el Estado archipelágico incluye automáticamente una ruta aérea correspondiente sobre la vía marítima" y que "dichas rutas aéreas son independientes de las aprobadas por la OACI". En especial, las secciones 3 (Procedimientos y responsabilidades) y 6 (Utilización de las vías marítimas archipelágicas y de las rutas normales de paso) indican que la prevista jurisdicción de la OMI abarcaría todas las rutas normales de paso para la navegación internacional, así como para sobrevuelo. Esto inquieta considerablemente a la OACI, que considera que la seguridad de la navegación aérea internacional podría quedar comprometida.

5.16 El representante de la OHI presentó un resumen de los símbolos propuestos para el trazado de vías marítimas archipelágicas en las cartas náuticas (MSC 69/5/10) elaborados por el Comité de Normalización de Cartas Marítimas de la OHI, a petición del Subcomité NAV en su 43º periodo de sesiones (NAV 43/15, anexo 4, sección 7).

5.17 En respuesta a una intervención de la delegación de Filipinas que estimaba que otros Estados archipelágicos interesados podrían proponer en el futuro enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo y en particular a las Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, para que las examinara el Comité, el Presidente manifestó que la opción de proponer enmiendas a las Disposiciones generales estaría siempre abierta a todo Estado interesado.

5.18 El Comité, teniendo en cuenta los documentos presentados por la OACI (MSC 69/5/6) y la OHI (MSC 69/5/10), revisó el proyecto de Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, incluido el proyecto de resolución MSC para la aprobación de enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.

5.19 El Comité acordó que las Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas debía incluirse en la nueva parte H de la publicación de la OMI sobre organización del tráfico marítimo, y pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

5.20 El Comité aprobó, mediante la resolución MSC.71(69), las enmiendas propuestas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, que figuran en el anexo 8, para distribuir las como circular SN/Circ.199, de conformidad con la resolución A.572(14), en su forma enmendada.

5.21 En cuanto a los aspectos pertinentes del factor humano, el Comité decidió que era conveniente elaborar una circular SN en la que se explique a la gente de mar las consecuencias que tiene, a nivel operacional, la navegación por aguas archipelágicas en las que se han designado vías marítimas archipelágicas para los buques. El Comité pidió al Subcomité NAV que elaborase la referida circular y que invite a los Estados archipelágicos interesados a participar en dicha elaboración.

Designación parcial de vías marítimas en aguas archipelágicas

5.22 El Comité recordó que, en el 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV (NAV 43/15, párrafo 3.26), Indonesia había manifestado su intención de presentar una propuesta revisada para la designación de determinadas vías archipelágicas y rutas aéreas sobre ellas a través de sus aguas archipelágicas, y examinó un documento presentado por Indonesia (MSC 69/5/2) que recoge propuestas específicas sobre esa cuestión.

5.23 Al presentar el documento MSC 69/5/2, Indonesia indicó que la propuesta revisada se había elaborado en consulta con varios gobiernos interesados. Indonesia confirmó asimismo que su propuesta plantea la designación parcial de vías marítimas archipelágicas, y que por lo tanto:

- .1 serán particularmente aplicables, los párrafos 3.4 y 3.11 del proyecto de Disposiciones generales sobre la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas (NAV 43/15, anexo 4); y
- .2 podrá ejercerse el derecho de pasaje por las vías marítimas archipelágicas, de conformidad con el párrafo 6.6 del proyecto de Disposiciones generales sobre la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, en el resto de las rutas normales de paso usadas para la navegación y sobrevuelo internacionales y en todos los canales de navegación normales existentes en dichas vías, incluida una vía en dirección este-oeste y otros ramales y empalmes, por las aguas archipelágicas y el mar territorial de Indonesia o por las rutas aéreas sobre ambos.

5.24 Además, Indonesia confirmó que, tal como había afirmado en el 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV (NAV 43/15, párrafo 3.23), el derecho de paso inocente se podrá ejercer de conformidad con el párrafo 6.4 del proyecto de Disposiciones generales sobre la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, por su mar territorial y sus aguas archipelágicas.

5.25 También se informó al Comité de que Indonesia había enmendado algunas de las coordenadas de las vías marítimas archipelágicas propuestas basándose en el debate que tuvo lugar durante el 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV, así como en consultas con otras delegaciones y en un estudio más detallado de la navegación y sobrevuelo en esas zonas. Además, ciertas coordenadas y líneas axiales en el mar de Natuna supondrían la promulgación de una nueva legislación sobre las líneas de base.

5.26 El representante de Indonesia también informó al Comité de que dicha legislación había sido elaborada y se estaba esperando que el Presidente la firmara. El Comité recomendó que Indonesia informara a la OMI una vez promulgada la legislación sobre las líneas de base.

5.27 Tras examinar detenidamente la propuesta de Indonesia (MSC 69/5/2), el Comité estuvo de acuerdo con algunas pequeñas enmiendas en la descripción del sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia, propuesto.

5.28 El Comité aprobó la resolución MSC.72(69) sobre la Aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas que constituye el sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas

archipelágicas de Indonesia, propuesto, según figura en el anexo 9 que se distribuirá con la signatura SN/Circ.200 y pidió a la Secretaría que publicara el sistema parcial aprobado en la nueva parte H de la publicación de la OMI sobre organización del tráfico marítimo.

5.29 Indonesia se comprometió a informar a la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.13 de las Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, de la fecha en la que el sistema parcial entraría en vigor, y que no sería anterior a seis meses después de la fecha en que el gobierno de Indonesia designe las vías marítimas mencionadas.

5.30 La delegación de Filipinas manifestó su agradecimiento a Indonesia por la detallada propuesta para la designación de vías marítimas archipelágicas y a otros países que habían ayudado a Indonesia a ultimarla. Observó que la experiencia adquirida en el proceso seguido por la OMI para aprobar la propuesta de Indonesia servirá de orientación a otros Estados archipelágicos si deciden designar sus propias vías marítimas archipelágicas en el futuro. No obstante, dicha delegación subrayó que las deliberaciones y acuerdos sobre la designación de vías marítimas archipelágicas en Indonesia deberían aplicarse exclusivamente a éstas, y no interpretarse como precedentes para futuras propuestas de designación de vías marítimas archipelágicas.

Reglamentación conexas aplicable a las vías marítimas archipelágicas

5.31 Habiendo recordado el Comité el párrafo .3 del mandato dado al Subcomité NAV, en su 43º periodo de sesiones, relacionado con la aprobación de vías marítimas en aguas archipelágicas (MSC 67/22/Add.1, anexo 16), fue informado por la delegación de Indonesia de que las normas y reglas conexas aplicables a las vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia se habían elaborado basándose en los artículos pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero que Indonesia había optado por no presentar a la Organización dichas normas y reglas.

5.32 El Comité opinó que todas las normas y reglas conexas aplicables a las vías marítimas archipelágicas deberían ser compatibles con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Reglas y recomendaciones para la navegación por el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara

5.33 El Comité recordó que el párrafo 5 de la resolución A.827(19) le encomendaba que examinara, basándose en los documentos presentados por los gobiernos, los resultados de la aplicación de las reglas y recomendaciones que figuran en el anexo 2 de dicha resolución y las condiciones en el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara, atendiendo, según procediera, a toda propuesta de modificación de las citadas reglas y recomendaciones, y a que informara de ello a la Asamblea en su vigésimo periodo de sesiones.

5.34 El Comité recordó asimismo que la Comisión 2 de la vigésima Asamblea había examinado un proyecto de informe (A 20/9/Add.1, anexo 3) sobre los resultados de la aplicación de las reglas y recomendaciones para la navegación por el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara, presentado por el Subcomité NAV, en su 43º periodo de sesiones, con la autorización del CSM y en virtud de lo previsto en el párrafo 5 de la resolución A.827(19). La Asamblea aprobó la resolución A.859(20) sobre organización del tráfico marítimo, y acogió con agrado el deseo de todos de colaborar en esa cuestión.

5.35 El Presidente pidió a todas las partes interesadas, y al Comité en su conjunto, que cooperaran con la buena voluntad que es habitual en la OMI y con el espíritu de la resolución A.859(20).

5.36 Tras tomar nota de que, en el vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea, la delegación de Turquía había declarado que su país estaba revisando el Reglamento de tráfico marítimo y que había intensificado sus esfuerzos para establecer un sistema moderno de servicios de tráfico marítimo en los estrechos, el Comité tomó nota asimismo de la información recientemente presentada por Turquía sobre el establecimiento de servicios de tráfico marítimo en el estrecho de Estambul, el mar de Mármara y el estrecho de Canakkale (MSC 69/INF.25); sobre la revisión de la legislación marítima nacional acerca de los estrechos turcos (MSC 69/INF.26); sobre la varada del buque tanque **Orange Star** en el estrecho de Estambul (MSC 69/INF.27); y sobre la notificación para buques en el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara (MSC 69/INF.28).

5.37 En relación con el documento MSC 69/INF.27, la delegación de Noruega señaló que la investigación que se estaba llevando a cabo en su país había establecido que la información facilitada por Turquía era incorrecta e incompleta en ciertos aspectos, por ejemplo, durante el accidente del **Orange Star** había a bordo un práctico turco y no hubo indicación ni evidencia alguna de que hubiera problemas con el servomotor del timón durante dicho accidente. Esto último quedó establecido por la sociedad de clasificación Germanischer Lloyd, tras el accidente. El observador de INTERTANKO hizo suya la declaración de Noruega.

5.38 La delegación de Turquía manifestó que había tomado nota de la información presentada por Noruega referente a la varada del buque tanque **Orange Star** en el estrecho de Estambul, el 17 de diciembre de 1997 y que la transmitiría a las autoridades turcas pertinentes. La diferencia entre la información presentada originalmente y la facilitada por Noruega era, a juicio de la delegación de Turquía, menos importante que el hecho de que el siniestro hubiera ocurrido, independientemente de las causas, que el petrolero en cuestión, con una carga de 30 500 toneladas de gasoil había varado peligrosamente cerca de una zona densamente poblada de Estambul y que el desastre, finalmente se había evitado. La delegación de Turquía subrayó que un derrame de grandes dimensiones en el estrecho de Estambul pondría gravemente en peligro, no sólo la seguridad de la navegación y la del medio marino, sino también la seguridad y el bienestar de la población de Estambul.

5.39 Al presentar los documentos MSC 69/INF.25 a 28, la delegación de Turquía manifestó que el tipo, el volumen y la frecuencia del tráfico marítimo, así como el aumento del tamaño y del tonelaje de los buques, la naturaleza de sus cargas y los 170 accidentes graves registrados principalmente en el estrecho de Estambul durante el último decenio, habían obligado a Turquía a establecer nuevas reglas para los estrechos turcos, que entraron en vigor en 1994 junto con los dispositivos de separación del tráfico aprobados en el decimonoveno periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI.

La delegación de Turquía recordó que el informe presentado en el actual periodo de sesiones del Comité se había redactado en ausencia de Turquía y sin su contribución. Turquía había tomado la decisión de principio de no participar en ese ejercicio. A su juicio, el informe no reflejaba la situación real en los estrechos turcos y no abordaba debidamente la seguridad de la navegación ni las cuestiones medioambientales que preocupan considerablemente a Turquía. Por esos motivos, Turquía había puesto objeciones al contenido del informe, si bien había reiterado su disposición a colaborar con otros países interesados y con la comunidad marítima internacional en su conjunto, a fin de mejorar la seguridad en los estrechos.

Durante el 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV, Turquía manifestó que, teniendo en cuenta los tres años de experiencia en la implantación de sus reglas, iniciaría el proceso necesario y, en un espíritu de cooperación, informaría a la OMI en consecuencia. Durante la vigésima Asamblea, Turquía había confirmado esa declaración que la mayoría de los participantes acogió con satisfacción.

La delegación de Turquía comunicó también al Comité que su país había tomado importantes medidas para abordar algunas deficiencias, entre las que podían mencionarse la revisión del reglamento nacional sobre tráfico marítimo que se había presentado a la aprobación del Gobierno el 24 de abril de 1998.

La delegación de Turquía manifestó asimismo que las reglas enmendadas mejorarían la situación, dado que estaban destinadas a abordar la mayoría de las inquietudes expresadas durante las reuniones de la OMI y las consultas bilaterales. El documento MSC 69/INF.26 contiene información sobre algunos de esos cambios, y además de la revisión del citado reglamento, Turquía había acelerado el proceso de establecimiento de un moderno sistema de servicios de tráfico marítimo en los estrechos turcos.

La delegación de Turquía comunicó además al Comité que había constituido un grupo especial de 40 expertos con el nombre de Oficina de proyectos de los estrechos turcos. El mandato de dicho grupo abarcaba varios aspectos de la seguridad marítima y de la protección del medio ambiente en los estrechos. El grupo se encargaría también de la mejora de la infraestructura, de la comunicación y de la renovación del centro de control de tráfico y de las estaciones de control de tráfico. Se había nombrado al almirante Erkaya presidente del nuevo grupo, cuyo establecimiento reflejaba claramente la voluntad política del gobierno turco de solucionar los problemas pendientes y de mejorar la seguridad marítima.

En definitiva, Turquía había cumplido con sus obligaciones y continuaría haciéndolo en el futuro. Confiaba en que los usuarios de los estrechos turcos cumplirían las reglas nacionales e internacionales y reconocerían las legítimas inquietudes del Estado ribereño. El incumplimiento del DST sólo redundaría en posibles desastres. Turquía también considera lamentable que muchos buques no participen en el sistema de notificación (TUBRAP) a pesar de la enérgica recomendación formulada al respecto en la circular SN/Circ.166. Esa situación ha tenido efectos negativos en el flujo del tráfico marítimo por los estrechos. Turquía está convencida de que el paso a través de los estrechos sería más seguro y rápido si todos los buques participaran en el sistema de notificación especificado en el documento MSC 69/INF.28.

La delegación de Turquía señaló además que la implantación satisfactoria de las actuales reglas promulgada por Turquía y el paso seguro de buques a través de los estrechos turcos siguen constituyendo un compromiso permanente de su país con la comunidad marítima internacional y con el pueblo turco, que podría ver directamente afectadas su seguridad personal, la de su propiedad y la del medio ambiente.

En conclusión, la delegación de Turquía señaló que el reglamento nacional turco, los dispositivos de separación del tráfico y las reglas y recomendaciones conexas han probado ser eficaces; se ha reducido el número de accidentes y se espera que la introducción de un moderno sistema de STM y otras medidas conexas entren en funcionamiento en el año 2000 mejorando aún más el sistema actual.

Turquía considera que la versión enmendada de su reglamento nacional con el apoyo del sistema de STM y el funcionamiento del sistema de notificación para los buques no sólo facilitarán la navegación en los estrechos turcos, sino que también mejorarán la seguridad de la navegación, que es el objetivo principal del Comité.

En vista de lo expresado durante la reunión, la delegación de Turquía solicitó al Comité a que no adoptara medida alguna sobre las partes relevantes del informe correspondiente al 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV, y que a instancias de Turquía se iniciara un nuevo debate sobre esta materia en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV.

5.40 La delegación de la Federación de Rusia pidió a la delegación turca que aclarara dos puntos:

- .1 si los futuros cambios en el reglamento nacional relativo a la navegación por los estrechos se limitan a los tres cambios mencionados en el documento MSC 64/INF.26; y
- .2 si el anuncio recientemente efectuado por las autoridades turcas en Ankara acerca de la buena disposición de dichas autoridades para elaborar un nuevo informe de la OMI sobre los estrechos debía entenderse en el sentido de que Turquía también participará en la elaboración de las nuevas reglas que la Organización prepara para la navegación por los estrechos. La delegación de la Federación de Rusia agregó que había observado que las reglas de la OMI no se mencionaban en la declaración formulada por la delegación de Turquía.

5.41 Al presentar el documento MSC 69/5/12, el observador de la ICS señaló al Comité las dificultades que experimentan los buques que usan los dispositivos de separación del tráfico en los estrechos de Estambul y Canakkale. Señaló que, si bien las reglas del STM permiten la suspensión provisional del tráfico en dos sentidos en los estrechos, el volumen de tráfico que los atraviesa significa que esto no siempre es posible. En consecuencia, muchos buques se ven obligados a infringir el Reglamento para prevenir los abordajes, 1972, debido a que se ven imposibilitados de navegar por la vía de circulación pertinente, especialmente en algunos recodos que exigen un marcado cambio de rumbo. Por consiguiente, la ICS invitó al Comité a que reconociera la necesidad de adoptar medidas urgentes para resolver el problema, enmendando el DST. Al formular esa solicitud, la ICS recordó que la resolución A.858(20) había reconocido la necesidad de adoptar y enmendar rápidamente a nivel internacional todos los dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación para buques. La delegación de Grecia manifestó que compartía la preocupación de la ICS y apoyó su postura.

5.42 La delegación de Turquía manifestó que había revisado el Reglamento nacional y que en su opinión los dispositivos de separación del tráfico habían probado su eficacia, habida cuenta de que tan sólo el 3,7% de los 50 000 buques que pasaron a través de los estrechos en 1997 había sufrido retrasos debidos a las condiciones climatológicas y de otra índole; y precisó que Turquía continuaría acelerando sus actividades para establecer un servicio de tráfico marítimo moderno en el que pudiera evaluarse adecuadamente la situación en los estrechos.

5.43 La delegación de Francia acogió con satisfacción la iniciativa de Turquía y la apoyó, mientras que la delegación del Japón señaló que veía con agrado la respuesta de Turquía y que esta cuestión debería debatirse durante el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV.

5.44 La delegación de las Bahamas acogió con satisfacción el trabajo llevado a cabo por Turquía y su ofrecimiento de colaborar en los debates del 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV y recomendó que no se tomaran medidas con respecto al informe del 43º periodo de sesiones de dicho Subcomité.

5.45 La delegación de los Estados Unidos se mostró complacida con el progreso alcanzado por Turquía respecto del establecimiento de un STM moderno (MSC 69/INF.25) y con las medidas positivas adoptadas por Turquía para examinar y enmendar su reglamento marítimo nacional de 1994, aplicable a los estrechos de Estambul y Canakkale y al mar de Mármara. También tomó nota de la declaración turca de que el documento MSC 69/INF.26 contenía algunos de esos cambios, así como la expresión de la buena voluntad de Turquía de continuar cooperando con la comunidad internacional en ésta y otras materias con objeto de mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en los estrechos. Por consiguiente, los Estados Unidos acordaron que sería prematuro que el Grupo de trabajo encargado de la organización del tráfico continuara debatiendo esta cuestión en el presente periodo de sesiones del Comité, y, en consecuencia, apoyaban la propuesta de postergar el debate de la cuestión hasta el 44º periodo de

sesiones del Subcomité NAV. Al mismo tiempo señalaban que esperaban continuar trabajando con Turquía y otros Estados interesados en julio de 1998.

5.46 La delegación de Malta señaló su satisfacción por el progreso alcanzado por Turquía respecto de la instalación de un moderno STM en los estrechos de Estambul y Canakkale y en el mar de Mármara, así como respecto de la revisión de su reglamento marítimo nacional. También acogió con agrado la declaración de la delegación turca de continuar cooperando con la comunidad marítima internacional al respecto. Además, señaló la actitud positiva de la delegación de la Federación de Rusia que estaba dispuesta a debatir esta materia en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV a fin de revisar las reglas y recomendaciones de la OMI de 1994. La delegación de Malta señaló su complacencia con la actitud positiva de todos los afectados por esta cuestión, e instó a todas las delegaciones directamente interesadas a que convinieran volver a debatir la cuestión en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, con objeto de aprobar reglas internacionales aceptables para toda la comunidad marítima mundial.

5.47 La delegación del Reino Unido reconoció la necesidad de asegurar la libertad de navegación y al mismo tiempo responder a las inquietudes de Turquía respecto de la seguridad y el medio ambiente. Acogió con satisfacción el compromiso de la delegación turca de iniciar un debate sobre todos los aspectos del problema de los estrechos en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV. Basándose en ese compromiso, aceptaba la propuesta de que el Comité no sometiera a debate el informe del Subcomité NAV correspondiente a su 43º periodo de sesiones. No estaba de acuerdo con la imposición de plazos poco realistas ya que la principal exigencia era continuar el debate con objeto de abordar, y resolver, los problemas planteados.

5.48 La delegación de la Federación de Rusia sugirió que, teniendo en cuenta que la delegación de Turquía no había confirmado aún que participaría en el debate sobre las reglas y recomendaciones de la OMI en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, el Comité no debería adoptar todavía la decisión de postergar hasta el próximo periodo de sesiones del Subcomité NAV el debate sobre el informe correspondiente al 43º periodo de sesiones de dicho Subcomité.

No obstante, tras la aclaración formulada por el Presidente de que el debate en el próximo periodo de sesiones del Subcomité NAV abarcaría todos los aspectos de la seguridad de la navegación, **incluido** el de las reglas y recomendaciones de la OMI, la delegación de la Federación de Rusia manifestó su acuerdo con la interpretación del Presidente y que por consiguiente, apoyaba la propuesta de postergar la cuestión hasta el próximo periodo de sesiones del Subcomité NAV.

5.49 El Presidente resumió el debate de la siguiente manera:

"El Comité ha tomado nota de la declaración formulada por la delegación turca de que la reglamentación de dicho país está siendo revisada, que se establecerá un STM y que Turquía está dispuesta a colaborar en la redacción de un nuevo informe sobre la seguridad de la navegación en los estrechos y en el mar de Mármara.

Por consiguiente, el Comité decide no adoptar medida alguna en el presente periodo de sesiones sobre las partes pertinentes del informe correspondiente al 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV.

En su lugar, el Comité decide que las tareas de elaboración de un nuevo informe, que abarcará todos los aspectos relacionados con la seguridad y la protección del medio ambiente, incluida la revisión de las reglas y recomendaciones de la OMI sobre la navegación por los estrechos de Estambul y de Canakkale y el mar de Mármara, comenzará durante el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV con la colaboración de Turquía."

5.50 Tras haber solicitado, y recibido, el refrendo del Comité sobre las medidas antes mencionadas, el Presidente concluyó: "Así queda acordado".

5.51 A continuación felicitó a todas las partes por su contribución en alcanzar una decisión unánime; señaló el carácter técnico del ejercicio y, como el Secretario General había subrayado repetidas veces, puso énfasis en la responsabilidad que tiene la OMI de asegurar que sus reglas y recomendaciones cubren adecuadamente las necesidades de una navegación segura y de la protección del medio ambiente en todas las zonas en cuestión.

En particular, acogió con agrado la disposición de Turquía de cooperar en un nuevo esfuerzo que comenzará en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, y agregó que este hecho era muy importante en vista del papel especial que Turquía, en calidad de único Estado ribereño, jugaría en la labor del Subcomité NAV para abordar todos los aspectos de la seguridad de la navegación y de la protección del medio ambiente, incluida la revisión de las Reglas y recomendaciones pertinentes de la OMI, y el importante papel que tendrá Turquía en su posterior implantación.

5.52 En cumplimiento de las decisiones precedentes, el Comité:

- .1 pidió a la Secretaría que publicara, lo antes posible, el oportuno documento correspondiente al 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV a fin de transmitir las anteriores decisiones a dicho Subcomité, para su información y para que adopte las medidas que estime oportunas;
- .2 teniendo en cuenta la proximidad entre el actual periodo de sesiones y el 44º del Subcomité NAV, fijó el 19 de junio de 1998 como plazo de ultimación para la presentación de documentos al respecto, destinados a dicho periodo de sesiones del Subcomité; e
- .3 invitó a los Miembros a que informaran sobre estos acontecimientos a los colegas que participarán en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, con objeto de que se preparen al respecto.

5.53 El resto de las declaraciones sobre el tema formuladas por las delegaciones de Grecia, la Federación de Rusia y Turquía, se reproducen en el anexo 24.

Constitución de un grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo

5.54 Habiendo adoptado las medidas precedentes en cuanto al tema de los estrechos, el Comité (teniendo en cuenta la recomendación del Subcomité (NAV 43/15, párrafo 3.26) de que se constituya en este periodo de sesiones un grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo para examinar la propuesta revisada presentada por Indonesia sobre la designación parcial de vías marítimas archipelágicas) constituyó dicho Grupo de trabajo al que pidió que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas formuladas en el Pleno y las instrucciones de la Asamblea al respecto:

- .1 examinara todos los documentos presentados referentes a la adopción de vías marítimas archipelágicas y propuestas de enmienda a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, y preparara, para su examen y aprobación por el Pleno, propuestas de vías marítimas archipelágicas, basadas en el proyecto de Indonesia y en las enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo aprobadas por el Subcomité NAV en su 43º periodo de sesiones (NAV 43/15, anexo 4);

- .2 examinará el documento MSC 67/22/Add.1, anexo 16, y asesorará al Comité respecto de cualquier regla o reglamento conexos aplicables a las vías marítimas archipelágicas que pudieran presentar los Estados archipelágicos pertinentes;
- .3 examinará todos los documentos presentados en relación con la organización del tráfico marítimo, notificación de buques y asuntos conexos en los estrechos de Malaca y Singapur y en el estrecho de Bonifacio, y ultimaré todas las medidas y recomendaciones de organización del tráfico pertinentes para su examen y aprobación por el Pleno; y
- .4 tuviera en cuenta el papel del factor humano en todos los aspectos de las cuestiones que se examinen.

5.55 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 69/WP.6), el Comité adoptó las medidas señaladas en diversos párrafos de esta sección.

Informe sobre los progresos realizados en la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, presentado a la vigésima Asamblea

5.56 El Comité tomó nota del informe sobre los progresos realizados en la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, presentado a la vigésima Asamblea.

SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

Sistema de notificación obligatoria para buques "en los estrechos de Malaca y Singapur"

5.57 El Comité examinó un documento presentado por Indonesia, Malasia y Singapur (MSC 69/5/1) en el que se proponen enmiendas para mejorar la capacidad de comunicación y perfeccionar el sistema de vigilancia, a fin de aumentar la seguridad de la navegación en los estrechos de Malaca y Singapur, y observó que las mejoras propuestas por Singapur no modifican el concepto ni los procedimientos de la propuesta original sancionada por el Subcomité NAV en su 43º periodo de sesiones, y sólo requieren pequeñas modificaciones.

5.58 Tras debatir este punto, el Comité adoptó, mediante la resolución MSC.73(69), y de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el sistema de notificación obligatoria para buques, propuesto, en los estrechos de Malaca y Singapur, que figura en el anexo 10, que se distribuirá mediante la circular SN/Circ.201.

5.59 Dicho sistema de notificación obligatoria para buques se implantará a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 1998, según indicaron las delegaciones de Indonesia, Malasia y Singapur.

Sistema de notificación obligatoria para buques "en el estrecho de Bonifacio"

5.60 Tras tomar nota de que no se habían propuesto enmiendas al sistema de notificación obligatoria para buques "en el estrecho de Bonifacio", el Comité aprobó, mediante la resolución MSC.73(69), y de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), el sistema de notificación obligatoria para buques, propuesto, "en el estrecho de Bonifacio", que figura en el anexo 10, que se distribuirá mediante la circular SN/Circ.201.

5.61 Dicho sistema de notificación obligatoria para buques se implantará a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 1998.

Recomendaciones relativas a la notificación en los Minches

5.62 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de distribuir la circular SN/Circ.196 sobre recomendaciones relativas a la notificación en los Minches.

Derrota obligatoria para buques tanque entre el North Hinder y la Bahía alemana, y viceversa

5.63 El Comité observó que el Subcomité hacía suya la interpretación del Reino Unido del subpárrafo iv) del anexo de la circular SN/Circ.184, relativo a la "Aplicación y utilización de las derrotas", y sancionó la iniciativa del Subcomité de distribuir una corrección de la circular SN/Circ.184 referente a esa interpretación.

Elaboración de medidas complementarias al Código CNI

5.64 El Comité tomó nota del informe sobre el progreso de la elaboración de medidas complementarias al Código CNI presentado al CPMM, en su 40º periodo de sesiones, a fin de que se incluya en el correspondiente informe para la Asamblea en su vigésimo periodo de sesiones, y observó asimismo que, en esa ocasión, el CPMM había remitido el informe a la Asamblea, que tomó nota del mismo.

Sistema mundial de radionavegación

5.65 El Comité tomó nota de las enmiendas propuestas por el Subcomité NAV, en su 43º periodo de sesiones, a la Asamblea, en su vigésimo periodo de sesiones, sobre el proyecto de resolución de la Asamblea "Normativa marítima para un futuro Sistema mundial de navegación por satélite (SMNS)"; que se incorporaron en la resolución A.860(20) - Normativa marítima para un futuro Sistema mundial de navegación por satélite (SMNS), aprobada posteriormente por la Asamblea.

Mandato del Grupo OMI/OHI de armonización de los SIVCE

5.66 El Comité sancionó el mandato del Grupo OMI/OHI de armonización de los SIVCE, que figura en el anexo 11, según fue aprobado por el Subcomité.

Normas de funcionamiento

5.67 Las decisiones del Comité sobre las propuestas de normas de funcionamiento, nuevas o enmendadas, para el equipo náutico se recogen en los párrafos 5.74 a 5.81.

Revisión de la circular SN/Circ.161

5.68 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de revisar la circular SN/Circ.161 sobre detección de los RESAR.

Cuestiones relacionadas con la UIT

5.69 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de comunicar la postura de la OMI sobre la protección de las bandas destinadas al servicio de radionavegación por satélite, transpondedores SIA y el orden del día de la CMR-99 al Secretario General de la UIT, pidiéndole que la pusiera en conocimiento de la CMR-97, para que la considere (NAV 43/15, anexos 22 y 23).

5.70 El Comité sancionó la iniciativa del Subcomité de remitir una declaración de coordinación dirigida al Grupo de estudio 8, Grupo de trabajo 8B, o a otros grupos de trabajo del Grupo de estudio 8, según

proceda, sobre la identificación de asignaciones de frecuencias necesarias para el funcionamiento de los transpondedores del sistema de identificación automática de buques y de los servicios de tráfico marítimo (NAV 43/15, anexo 24).

OTROS ASUNTOS

Revisión del capítulo V del SOLAS

5.71 El Comité examinó el documento MSC 69/5/3 (Italia) en el que se señala que los textos propuestos para las reglas V/2, V/20 y V/25 en su redacción actual:

- .1 reducirían la capacidad de las administraciones para cumplir sus responsabilidades con respecto a la seguridad de la navegación, y constituirían, por ende, una excepción innecesaria y peligrosa a los principios de seguridad que se aplican a otro equipo náutico; y
- .2 crearían una serie de problemas para su implantación, desde el punto de vista jurídico, a los Estados Miembros que tienen leyes antimonopolio.

5.72 El representante de la OHI declaró respecto de la propuesta de Italia que, aunque la OHI entiende la inquietud manifestada por ese país, los Estados Miembros de la OHI están seriamente preocupados por las implicaciones de la propuesta.

El representante de la OHI añadió que los productos hidrográficos no son como otras ayudas marítimas o náuticas, en cuanto a que cabe una interpretación particular en todas las fases, incluidos el reconocimiento, la gestión de los datos, la compilación y el mantenimiento del producto. La OHI sólo pretende proveer a la gente de mar de un producto, sin reparar en que sea rentable, en que el proveedor del servicio esté dispuesto y pueda hacerse cargo del mismo y, si es necesario, asuma la responsabilidad económica que se derive. La propuesta antes mencionada exigiría enmendar las normas de funcionamiento de los SIVCE, y si bien de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.817(19), es preciso consultar con la OHI sobre toda propuesta de enmienda a dichas normas, tal procedimiento no se ha seguido en este caso.

El representante de la OHI también informó al Comité de la decisión de la tercera Conferencia de la Comisión Hidrográfica para el Caribe y el Golfo de México celebrada en Fort de France, el de la Martinique (Francia) del 20 al 24 de abril de 1998 de oponerse a la propuesta de Italia e invitar al BHI a que solicite a la OMI que remita esta cuestión a la OHI para su examen.

5.73 El Comité observó que, en el párrafo dispositivo 4 de la resolución A.817(19), se pide al Comité que se asegure de que la OHI está de acuerdo con toda propuesta de enmienda a dicha resolución antes de su aprobación y que Italia ya había presentado esta propuesta directamente en el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV (NAV 44/5/10), e invitó a la OHI a que examine esta cuestión y a que formule las observaciones que estime oportunas y las presente lo antes posible a dicho Subcomité en su 45º periodo de sesiones, en relación con la "Revisión del capítulo V del Convenio SOLAS", para que éste pueda tenerlas en cuenta en dicha revisión.

Normas de funcionamiento nuevas y enmendadas

5.74 El Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM) señaló (MSC 69/5/4) que existe una discrepancia entre el texto del proyecto de normas de funcionamiento y las prescripciones relativas a los tres equipos

enumerados en el proyecto de regla 20 del Capítulo V del Convenio SOLAS, que son un radar de 9 GHz u otro dispositivo, un dispositivo de ayuda de punteo electrónica u otro dispositivo y un sistema de identificación automática (SIA). Es necesario que estos tres equipos transmitan una referencia común relativa al rumbo verdadero (no magnético). No se puede garantizar que el compás magnético estipulado en el párrafo 1.4.1 del proyecto de regla V/20 proporcione la referencia común relativa al rumbo verdadero, y, además, no está lo suficientemente claro si el proyecto de normas de funcionamiento para los compases electromagnéticos sería aplicable a los compases magnéticos transmisores que podrían llevarse de conformidad con lo estipulado en el párrafo 1.4.1 del proyecto de regla V/20. En caso de que no sea posible, será necesario definir unas normas de funcionamiento distintas para los compases magnéticos transmisores. El CIRM recomendó asimismo remitir esta cuestión al 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV y efectuar la pertinente enmienda al programa de trabajo de dicho Subcomité.

5.75 Teniendo en cuenta las observaciones del CIRM, el Comité decidió no aprobar el proyecto de nueva norma de funcionamiento para los compases marinos electromagnéticos y, en su lugar, encomendó al Subcomité NAV que, en su 44º periodo de sesiones, examinara el documento MSC 69/5/4, revisara, según proceda, el proyecto de normas de funcionamiento y que determinara si es necesario definir unas normas de funcionamiento distintas para los compases magnéticos transmisores.

5.76 Atendiendo a una propuesta de la delegación de Japón, el Comité decidió suprimir el párrafo 7 del proyecto de normas de funcionamiento para los sistemas de control de la derrota.

5.77 El Comité examinó un documento presentado por la ICS (MSC 69/5/8) manifestando su preocupación por la manera en que la prescripción operacional para el SIA, tal como figura en el proyecto de norma de funcionamiento, parece apartarse del sencillo dispositivo de identificación concebido en un principio para pasar a ser un complejo dispositivo multimodal de multifrecuencias, capaz de transmitir múltiples mensajes, así como su deseo de aclarar algunos aspectos especificados en su documento.

5.78 El Japón (MSC 69/5/11) se manifestó inquieto por la prescripción acerca de una resolución mínima de la determinación de la situación del buque con respecto al SIA y por la información dinámica facilitada por el sistema, y propuso enmiendas al proyecto de normas de funcionamiento para el sistema de identificación automática con objeto de solucionar el problema.

5.79 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por la ICS (MSC 69/5/8) y el Japón (MSC 69/5/11) respecto de las normas de funcionamiento para el sistema universal de identificación automática de buques propuestas, pero en vista de que la mayoría de las delegaciones que intervinieron no comparten esa preocupación, decidió no hacerla suya.

5.80 Tras adoptar las decisiones que se recogen en los párrafos 5.75, 5.76 y 5.79 *supra*, el Comité aprobó, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.825(19) - Procedimiento para la aprobación y enmienda de las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico, la resolución MSC.74(69), que figura en el anexo 12 y que contiene recomendaciones sobre nuevas normas de funcionamiento para:

- .1 el equipo receptor combinado GPS/GLONASS de a bordo;
- .2 los sistemas de control de la derrota; y
- .3 el sistema universal de identificación automática de buques.

5.81 El Comité aprobó asimismo las enmiendas a las Normas de funcionamiento de la ecosonda aprobadas mediante la resolución A.224(VII), adjuntas también a la resolución anteriormente mencionada.

Impacto ambiental de los transbordadores de gran velocidad

5.82 El Comité recordó que en su anterior periodo de sesiones, Dinamarca había presentado un informe titulado "Investigaciones técnicas de los remolinos de la estela de los transbordadores de gran velocidad" y tomó nota de la información actualizada facilitada por Dinamarca (MSC 69/INF.29) sobre el impacto ambiental de los transbordadores de gran velocidad.

6 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

Informe del 42º periodo de sesiones del Subcomité

6.1 El Comité aprobó en general el informe del 42º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP), (FP 42/16 y Add.1 y MSC 69/6) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Aclaración de la tabla 26.2 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS

6.2 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité sobre un error de redacción que aparece en la tabla 26.2 del capítulo II-2 del SOLAS y encargó a la Secretaría que iniciase la pertinente acta de rectificación.

Configuración, proyecto y disposición de la cámara de máquinas

6.3 El Comité tomó nota de que, tal como le encargara el CSM en su 68º periodo de sesiones, el Subcomité había elaborado prescripciones de seguridad contra incendios para incluir en las Directrices relativas a la configuración, el proyecto y la disposición de la cámara de máquinas, tras lo cual la Secretaría publicó la circular MSC/Circ.834 con el título arriba mencionado.

Prohibición del empleo de asbestos a bordo de los buques

6.4 El Comité pidió al Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE), que en su 42º periodo de sesiones estudiase los resultados y decisiones del 43º periodo de sesiones del Subcomité FP sobre la prohibición del empleo de asbestos a bordo de los buques y tomando nota de la proximidad entre el 42º y el 43º periodos de sesiones del Subcomité DE y FP, en los que se prevé ultimar esta cuestión, autorizó a la Secretaría a trasladar el asunto al Subcomité DE en su 42º periodo de sesiones.

Funcionamiento de las puertas contraincendios en las vías de evacuación

6.5 En lo referente a la propuesta del Panel de expertos sobre seguridad de los buques de transbordo rodado, de una nueva regla II-2/30-1 para el Convenio SOLAS sobre funcionamiento de las puertas contraincendios en las vías de evacuación (MSC 66/2/2/Add.1), el Comité, tomando nota de la opinión del Subcomité de que exigir que se cierren las puertas contraincendios cuando se produce una grave escora de hasta 20º resultaría contraproducente para la seguridad y que no es necesario examinar simultáneamente las cuestiones relativas a los incendios y la inundación, decidió que no se siguiese adelante con esa propuesta.

Dispositivos de evacuación de emergencia en buques de pasaje

6.6 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.846 que trata de las Directrices sobre consideraciones relativas al factor humano en relación con el proyecto y la organización de los medios de evacuación de emergencia de buques de pasaje.

Interpretaciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS

6.7 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.847 sobre Interpretaciones de las expresiones vagas y otras fórmulas ambiguas del capítulo II-2 del SOLAS propuestas por el Subcomité y modificadas posteriormente en el Pleno para armonizar el texto de la interpretación de la regla del SOLAS II-2/45.3.1 con el de la interpretación de la regla II-2/28.3.1.11.

6.8 Al examinar la aprobación de la mencionada circular MSC, el Comité consideró una propuesta del Japón (MSC 69/6/3) en el sentido de que se eliminase de la circular MSC la totalidad del texto de las interpretaciones de la regla II-2/41-2 del Convenio SOLAS sobre prescripciones aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994. Teniendo presente el carácter de recomendación de las interpretaciones; que la finalidad de la circular consiste en asistir a las administraciones en la implantación de las pertinentes reglas de la OMI y que, por lo tanto, incumbe a la Administración interesada decidir, en cada caso concreto, si ha de aplicar las interpretaciones nacionales o las interpretaciones elaboradas por la Organización, o bien no aplicar ninguna de ellas, el Comité convino en conservar el texto de la circular propuesto por el Subcomité. Sin embargo, a los efectos de evitar posibles problemas de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité decidió incluir en el párrafo 2 de la página introductoria de la circular un texto en el que constara que las interpretaciones se aplicarán a la construcción e instalación de los equipos, medios y sistemas de protección contra incendios que han de llevarse a bordo de los buques a partir de la fecha de aprobación de la circular.

Enmiendas a la regla II-2/7 del Convenio SOLAS

6.9 Respondiendo a la petición de asesoramiento del Subcomité con respecto a si, habida cuenta de la resolución 2 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS acerca de la seguridad de los buques de transbordo rodado, debería aplicarse también a los buques de pasaje existentes el nuevo párrafo 7 propuesto de la regla ~~II-7~~⁷ del Convenio SOLAS (que prescribe que los espacios de máquinas de la categoría A de cierto tipo de buques vayan protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios por agua o un dispositivo local equivalente), el Comité acordó postergar el examen de esta cuestión hasta el 71º periodo de sesiones del Comité, ya que para entonces el Subcomité habrá ultimado el proyecto de párrafo.

6.10 Tomando nota de que el proyecto del nuevo párrafo 7 de la regla II-2/7 y el proyecto de directrices para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por agua estaban siendo examinados por un grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FP, el Comité acordó que la posible aplicación de ese párrafo a los buques existentes también deberá ser examinada por el grupo antedicho que debería tener en cuenta las Directrices provisionales para la aplicación sistemática de las cláusulas de exención (MSC/Circ.765) y las Directrices sobre la organización y método de trabajo. Se pidió a la Secretaría que informe de ello al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia.

Aclaración de las prescripciones de circular MSC/Circ.776

6.11 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.848 sobre las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes fijos de extinción de incendios por gas, citados en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 74, para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (en sustitución de la circular MSC/Circ.776).

Aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia

6.12 El Comité aprobó en principio las enmiendas propuestas a las reglas II-2/17 y 18 del SOLAS (para incluir prescripciones relativas a la provisión de aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia), según se indica en el anexo 13, a fin de incorporarlas en futuras enmiendas al capítulo II-2 del SOLAS.

6.13 Posteriormente, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.849 que trata de las Directrices para el funcionamiento, el emplazamiento, la utilización y el mantenimiento de los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia a que se hace referencia en las mencionadas enmiendas.

Mantenimiento e inspección de sistemas y dispositivos de protección contra incendios

6.14 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.850 que trata de las Directrices para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de prevención de incendios, elaboradas por el Subcomité en el contexto de su labor acerca de la función del factor humano en relación con la disponibilidad operacional y la capacidad de lucha contra incendios, modificadas posteriormente en el Pleno con respecto al periodo de inspecciones de las válvulas de control de los sistemas fijos de extinción de incendios.

Revisión del Código NGV

6.15 El Comité, tomando nota de la intención del Subcomité FP de ultimar la labor de revisión del Código NGV en su 43º periodo de sesiones, aprobó la celebración de una reunión intersesiones del Grupo de trabajo encargado de revisar los aspectos de la seguridad contra incendios del Código NGV en la semana anterior a dicho periodo de sesiones. Teniendo presente la gran proximidad entre el 43º y el 42º periodos de sesiones de los subcomités FP y DE (coordinador de la labor de revisión del Código NGV), el Comité autorizó que se transmitiese al Subcomité DE en su 42º periodo de sesiones el resultado de la labor del 43º periodo de sesiones del Subcomité FP, a ese respecto.

Sistemas de combustible líquido de las cámaras de máquinas

6.16 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.851 que trata de las Directrices sobre circuitos de combustible líquido en los espacios de máquinas, tras tomar nota de que el Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones había examinado (MSC 69/11, párrafo 3) el proyecto de circular MSC y se había mostrado de acuerdo con la labor realizada por el Subcomité FP.

OTROS ASUNTOS

Propuestas de enmiendas a la regla II-2/15

6.17 El Comité examinó los documentos MSC 69/6/1 y MSC 69/6/2 (Reino Unido) en los que se proponen enmiendas a la regla II-2/15 del Convenio SOLAS para incluirlas en el examen detallado del capítulo II-2 de dicho Convenio y tomó nota de que el Subcomité FP en su 42º periodo de sesiones había acordado que toda enmienda no incluida en el documento pertinente (es decir el anexo 1 del documento FP 41/WP.3), fuese aprobada primero por el Comité, para su inclusión, y que en dicho anexo no habían figurado las enmiendas propuestas.

6.18 Tras algunas deliberaciones, el Comité, teniendo en cuenta que la propuesta contenida en el documento MSC 69/6/1 presentaba una nueva cuestión que debería tratarse con arreglo a las Directrices sobre la organización y método de trabajo, decidió no tomar ninguna medida en ese momento. Respecto de la propuesta que figura en el documento MSC 69/6/2, el Comité adoptó las medidas que se exponen en el párrafo 20.22.

7 FORMACIÓN Y GUARDIA

Informe del 29º periodo de sesiones del Subcomité

7.1 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 29º periodo del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) (documentos STW 29/14 y Add.1 y MSC 69/7) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Curso modelo para el título de operador restringido

7.2 El Comité refrendó la validación del curso modelo para el título de operador restringido y encomendó a la Secretaría que lo publicase lo antes posible. A este respecto, y respondiendo a una intervención de la delegación de la Federación de Rusia, el Comité confirmó que la "validación" no ha de entenderse como "aprobación".

Utilización operacional de los SIVCE

7.3 El Comité acordó que la OMI elabore un curso modelo sobre la utilización operacional de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE).

Uso de drogas y abuso del alcohol

7.4 El Comité aprobó enmiendas a la sección B-VIII/2, parte 5 del Código de Formación, sobre el uso indebido de drogas y alcohol, cuyo texto figura en el anexo 14, a efectos de su distribución mediante una circular STCW.6 (véase también el párrafo 7.22).

Formación con simuladores

7.5 El Comité invitó a los gobiernos a que actualizaran los datos que figuran en las circulares MSC/Circ.633 y MSC/Circ.721 sobre la disponibilidad de formación con simuladores. El Comité expresó su agradecimiento a aquellos gobiernos que recientemente habían facilitado información sobre el particular y pidió a la Secretaría que distribuyese, mediante la circular MSC/Circ.852 la información actualizada disponible.

Formación en seguridad marítima y preparación para emergencias del personal de las unidades móviles que operan mar adentro

7.6 El Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre Recomendaciones relativas a la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, cuyo texto figura en el anexo 15, con objeto de presentarlo a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

Aplicación del Convenio de Formación a las unidades móviles que operan mar adentro

7.7 Habida cuenta de las opiniones del Subcomité (STW 29/14, párrafos 6.11 y 6.12) y de las que se recogen en los documentos MSC 69/7/4 (Vanuatu) y MSC 69/7/5 (IADC), el Comité trasladó la cuestión al Grupo de trabajo para que la examinara (véase también el párrafo 7.40 *infra*).

Fecha para el examen del informe del Secretario General

7.8 El Comité recordó que en su 68º periodo de sesiones había aprobado procedimientos para la comunicación de información, de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV y la regla I/7 del Convenio de Formación, y en la sección A-I/7 del Código de Formación, incluido el modelo del informe que el Secretario General debe presentar de acuerdo con el párrafo 9 de la sección A-I/7 del Código de Formación, modelo que figura en la circular MSC/Circ.796, pero que no se había pronunciado sobre los plazos para la presentación de dicho informe al Comité.

7.9 En vista del profundo debate habido en el Subcomité STW y del documento MSC 69/7/6 (Fiji), el Comité hizo observar que, en caso de una fecha fija, los datos de algunas Partes que hubieran cumplido con la obligación de facilitar la información al 1 de agosto de 1998, podrían no ser evaluados a tiempo para que el Secretario General los incluyese en su informe en el 71º periodo de sesiones del CSM. Las causas más probables de dichos retrasos son la necesidad para las personas competentes de recabar aclaraciones de una Parte y la posibilidad de que sea necesario reunirse antes de que las personas competentes puedan llegar a una decisión.

7.10 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó que el informe del Secretario General sólo se presentara una vez que las personas competentes hubiesen evaluado toda la información comunicada por las Partes antes del 1 de agosto de 1998 (véanse también los párrafos 7.44 a 7.46 *infra*).

7.11 Atendiendo a una propuesta de la delegación de Liberia, el Comité encomendó a la Secretaría que le informase en su 70º periodo de sesiones acerca de la labor de preparación de los informes, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/7, párrafo 2, del Convenio de Formación.

7.12 El Comité, tras recordar a las Partes en el Convenio de Formación que la información especificada en la regla I/7 ha de comunicarse para el 1 de agosto de 1998, las instó a que presentaran sus informes cuanto antes, de modo que la información recibida pueda evaluarse de manera ordenada y sin sobresaltos.

Evaluación de la competencia de la gente de mar

7.13 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.853 sobre orientaciones relativas a la evaluación de la competencia a bordo.

Invocación de la sección A-I/7 párrafo 11 del Código de Formación

7.14 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de emitir la circular STCW.7/Circ.5, sobre la Aclaración de diversas cuestiones relacionadas con el Convenio de Formación.

Orientación para comunicar información

7.15 El Comité refrendó la iniciativa del Subcomité de emitir la circular STCW.7/Circ.6, sobre la Disponibilidad de un documento guía para ayudar a las Partes en el Convenio a preparar la información que deben comunicar.

Aspectos relacionados con la formación de prácticos

7.16 El Comité tomó nota del examen efectuado por el Subcomité de las cuestiones relacionadas con la formación de prácticos, y refrendó su petición a la Secretaría para que trasladara al Subcomité NAV las secciones pertinentes del informe del Subcomité y las propuestas conexas, a fin de someter a examen las prescripciones operacionales.

Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación

7.17 El Comité refrendó las decisiones del Subcomité relativas a las medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación.

Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores

7.18 El Comité tomó nota de la labor que estaba llevando a cabo el Grupo de trabajo mixto FAO/OIT/OMI sobre la revisión del Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores, así como sobre las resoluciones adoptadas por la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores. El Comité abordó otras cuestiones relacionadas con la labor de dicho Grupo, según se indica en los párrafos 7.27 a 7.29 *infra*.

Examen detallado de la resolución A.481(XII) - Principios relativos a la dotación de seguridad

7.19 El Comité tomó nota del examen de la resolución A.481(XII) -Principios relativos a la dotación de seguridad-, efectuado por el Subcomité y refrendó sus instrucciones a la Secretaría para que pusiera en conocimiento del Subcomité NAV el resultado de sus deliberaciones sobre el particular.

Aprobación del proyecto de enmiendas al Código de Formación

7.20 El Comité aprobó el anteproyecto de enmiendas a los cuadros A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación y la resolución MSC conexas, que se recogen en el anexo 16 del presente documento, con miras a aprobarlos definitivamente en su 70º periodo de sesiones, y encomendó a la Secretaría que distribuyese el proyecto de enmiendas a todos los Miembros de la Organización, todas las Partes en el Convenio de Formación y al Director General de la OIT, como prevé el artículo XII del Convenio de Formación.

Artículo VIII del Convenio de Formación - Dispensas

7.21 El Comité se mostró de acuerdo en que se dejen de hacer declaraciones con la entrada "NINGUNA" al presentar los informes sobre dispensas que prevé el artículo VIII del Convenio de Formación.

Parte B del Código de Formación

7.22 El Comité aprobó la propuesta de nueva numeración de las secciones V/3, V/4 y V/5 de la parte B del Código de Formación, que se recogerá en una circular STCW.6, y estuvo de acuerdo con que la nueva numeración surta efecto a partir del 1 de enero de 1999, es decir, coincidiendo con la fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmienda a la parte A del Código.

Código NGV

7.23 El Comité tomó nota del resultado del examen efectuado por el Subcomité acerca de la revisión del Código NGV, y refrendó la instrucción impartida a la Secretaría de que trasladase al Subcomité DE el anteproyecto de los párrafos 18.4 y 18.6 del mismo para que actúe en consecuencia.

OTRAS CUESTIONES

Aclaración de los problemas planteados por las Bahamas

7.24 El Comité examinó un informe del presidente del Subcomité STW (MSC 69/7/Add.1) acerca de las deliberaciones habidas durante su 29º periodo de sesiones sobre los problemas mencionados por las Bahamas en el documento STW 29/7/3, y acordó que el Grupo de trabajo elaborase una orientación idónea sobre tales aspectos a fin de que pueda examinarla el Comité y se proceda a su ulterior envío a todas las Partes en el Convenio de Formación.

Lista de personas competentes

7.25 El Comité recordó que en su 68º periodo de sesiones había aprobado la lista de personas competentes que figura en la circular MSC/Circ.797. El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que examinase las nuevas designaciones de personas competentes que se señalan en los documentos MSC 69/7/1, MSC 69/7/1 y Adds.1 y 2 y MSC 69/WP.4, y que le informara en consecuencia.

7.26 El Comité, tras recordar la información facilitada por el Secretario General en su discurso de apertura acerca del número de personas competentes disponibles hasta ese momento, pidió que se hicieran cuanto antes nuevas designaciones -particularmente de personas competentes de lengua francesa y española-, a fin de facilitar la evaluación eficaz y ordenada de la información remitida por las Partes en el Convenio.

Formación y titulación de pescadores

7.27 El Comité recordó que en su 67º periodo de sesiones había incluido en el programa de trabajo del Subcomité el punto "Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores" con el subpunto "Revisión del Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores".

7.28 También recordó que la FAO, partiendo del enfoque funcional de la competencia adoptado en el Código de Formación en lo que se refiere a la seguridad, había preparado un proyecto de revisión del Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores, así como un nuevo Código FAO sobre la gestión responsable de los caladeros y en relación con aspectos de la pesca; recordó asimismo que durante el 29º periodo de sesiones del Subcomité STW se había reunido un grupo mixto de trabajo, integrado por sendos representantes de la FAO y de la OMI, y cuatro representantes de la OIT (dos de los empleadores y dos de los trabajadores), y que Islandia y la República de Corea habían participado en los trabajos en nombre de la OMI.

7.29 Al examinar el informe del Grupo de trabajo (MSC 69/7/2), el Comité tomó nota de la labor de revisión del Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de la gente de mar y aprobó, a reserva del acuerdo de la FAO y la OIT, la convocación de una segunda reunión interperiodos durante la semana anterior al 30º periodo de sesiones del Subcomité (es decir, del 18 al 22 de enero de 1999), a fin de que el Grupo de trabajo concluya su labor.

Convenio número 180 de la OIT

7.30 El Comité recordó que en su 68º periodo de sesiones había acordado constituir un grupo mixto de trabajo OMI/OIT que se reuniría en el lapso interperiodos para examinar la implantación de los artículos 5 y 8 del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (número 180).

7.31 El Comité aprobó en general el informe del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT (MSC 69/7/3) y tomó nota de la elaboración de directrices para establecer un cuadro en el que se especifique la organización del trabajo a bordo, y un registro de las horas de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar, el formato modelo del cuadro en el que se indica la organización del trabajo a bordo, y el formato modelo para el registro de las horas de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar.

7.32 El Comité pidió a la Secretaría que, en colaboración con la OIT, se publiquen conjuntamente las directrices y ambos formatos modelo y que se mantengan sometidos a examen.

CONVOCATORIA DEL GRUPO DE TRABAJO

Mandato

7.33 Tras un examen inicial en sesión plenaria de los aspectos relacionados con el Convenio de Formación que se han reseñado en los párrafos anteriores, el Comité constituyó un grupo de trabajo para que, a la luz de las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno:

- .1 aclarara los aspectos inicialmente planteados por las Bahamas, de los cuales el Presidente del Subcomité había informado en el documento MSC 69/7/Add.1, y preparase un proyecto de circular MSC con las aclaraciones y orientaciones para su aprobación por el Comité;
- .2 informara al Comité sobre las personas competentes designadas, a efectos de aprobación; y
- .3 examinara las propuestas formuladas por Vanuatu (MSC 69/7/4) y por la IADC (MSC 69/7/5) sobre la aplicación del Convenio de Formación a las unidades móviles que operan mar adentro, preparase un proyecto de circular MSC para su aprobación por el Comité, y considerara la conveniencia de encomendar al Subcomité STW que incluya en el Convenio y en el Código de Formación normas de competencia para las tripulaciones de las unidades móviles que operan mar adentro; y
- .4 tuviera en cuenta la experiencia adquirida por el primer panel de personas competentes.

Resultados de la labor del Grupo de trabajo

7.34 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 69/WP.9), el Comité adoptó las medidas que se exponen a continuación.

Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación y del Código de Formación

7.35 Por lo que respecta a las cuestiones reseñadas en el documento MSC 69/7/Add.1, el Comité hizo suyas las conclusiones del Grupo, según se indica a continuación:

- .1 la formación impartida con arreglo al Convenio de Formación que no conduce a la obtención de un título adecuado y respecto de la cual el Comité de Seguridad Marítima, de acuerdo con la información proporcionada por la Parte, considera que se ha dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7, puede ser aceptada por todas las Partes en el sentido de que cumple lo estipulado en dicho Convenio;
- .2 la titulación de los marineros de guardia expedida por cualquier Parte que, con arreglo a lo prescrito en la regla I/7, se considere que ha dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio, puede ser aceptada por todas las Partes sin necesidad de refrendo o de que el Estado de abanderamiento expida un título de marinero de guardia. Se reconoció que los Estados de abanderamiento podrían desear aplicar normas más estrictas que las prescripciones del Convenio en cuanto a las funciones del marinero de guardia a bordo de los buques que enarbolan su pabellón;
- .3 habida cuenta de la obligación de las Partes de comunicar información sobre los resultados de las evaluaciones periódicas independientes relativas al sistema de normas de calidad prescrito en la regla I/8, que también son objeto de evaluación por personas competentes, se requiere una labor permanente de esas personas competentes, y la denominada "Lista blanca" debería ser un documento dinámico y, por consiguiente, estar sometida a actualizaciones periódicas de conformidad con las disposiciones del Convenio. Se tomó nota asimismo de que, cuando el Secretario General presente el informe al Comité, determinadas disposiciones del Convenio podrían no ser aplicables a una Parte. Sin embargo, si a continuación una Parte implanta cualesquiera de estas disposiciones, sería necesario que toda información adicional comunicada al respecto por la Parte de conformidad con la regla I/7 fuera examinada por personas competentes a fin de asistir al Secretario General en la elaboración de un nuevo informe para el Comité; y
- .4 de acuerdo con la definición de "aprobado" que figura en la regla I/1, únicamente las Partes pueden aprobar las actividades de formación por considerar que se llevan a cabo de conformidad con las disposiciones del Convenio. Sin embargo, el Comité reconoció que tanto el Convenio de Formación como el Código IGS se refieren a la formación a bordo, y convino en que la verificación de los procedimientos y de la documentación de los programas de formación a bordo podría llevarse a cabo en relación con el procedimiento de verificación relativo al Código IGS.

7.36 Algunas delegaciones señalaron que ni el Convenio de Formación ni el Código de Formación contienen disposiciones para una nueva evaluación de las Partes ya incluidas en la "Lista blanca".

7.37 Tras tomar nota de que las anteriores aclaraciones, recomendaciones, orientaciones y otro tipo de información relativa a la aclaración del Convenio y el Código de Formación se habían publicado como parte de la serie de circulares STCW.7, el Comité aprobó la circular STCW.7/Circ.7 sobre la Aclaración de las reglas I/6 y I/7 del Convenio de Formación.

7.38 El Comité acordó que, oportunamente, y a fin de evitar la proliferación de fuentes de orientación, el Subcomité STW debería refundir las aclaraciones que figuran en la serie de circulares STCW.7 y elaborar enmiendas adecuadas a la parte B del Código de Formación.

Aplicación del Convenio y del Código de Formación al personal de las unidades móviles que operan mar adentro

7.39 El Comité, atendiendo a la invitación formulada en la resolución 10 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación, acordó que la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo 15, concluye su examen de la elaboración de disposiciones acerca de la formación y titulación del personal marítimo de las unidades móviles que operan mar adentro, y que, por lo tanto no era necesario, por el momento, incluir en el Convenio ni en ningún otro instrumento conexo normas relativas a la competencia del personal marítimo de las unidades móviles que operan mar adentro.

7.40 El Comité examinó las propuestas de aclaración respecto de la aplicación del Convenio de Formación a las unidades móviles que operan mar adentro, presentadas por Vanuatu (MSC 69/7/4) y la IADC (MSC 69/7/5), y, tal como lo había propuesto el Grupo, aprobó la circular STCW.7/Circ.8 sobre la Aplicación de las disposiciones del Convenio de Formación, 1978, a las unidades móviles que operan mar adentro.

Personas competentes

7.41 El Comité examinó la lista de personas competentes designadas por las Partes en el Convenio de Formación, que figuran en los documentos MSC 69/7/1 y Add.1 y 2 y MSC 69/WP.4, así como las listas de personas competentes designadas de conformidad con el párrafo 5 de la sección A-I/7 del Código de Formación. El Comité encomendó a la Secretaría que elabore una versión revisada de la circular MSC/Circ.797 a fin de informar a las Partes.

Método de trabajo de las personas competentes

7.42 Teniendo en cuenta la experiencia adquirida por el primer panel de personas competentes, el Comité estuvo de acuerdo con las siguientes enmiendas a la circular MSC/Circ.796:

- .1 numerar la columna de referencia del cuadro comparativo (apéndice 1 del anexo de la circular MSC/Circ.796) de modo que se corresponda con la numeración del índice de materiales que figura en el anexo de la circular STCW.7/Circ.4;
- .2 sombrear las casillas de la columna del cuadro comparativo titulada "Medidas de supervisión y cumplimiento" por lo que respecta al artículo IV 1) a), b) y c) y el párrafo 2.1 de la sección A-I/7, para indicar que no procede cumplimentar dichas casillas;
- .3 añadir una nota a pie de página en el cuadro comparativo en relación con los párrafos 3.1, 3.2, 3.3 y 4 de la sección A-I/7 que diga: "La información requerida en virtud de los párrafos 3.1, 3.2 y 3.3 y los resultados de las evaluaciones independientes realizadas a intervalos no superiores a cinco años, prescritas en el párrafo 4, pueden no estar disponibles en el momento de efectuarse la presentación inicial"; y
- .4 añadir un nuevo párrafo 13 bis en el anexo de la circular MSC/Circ.796 que diga: "Las personas competentes no deberán solicitar aclaraciones o información adicional sobre las medidas aplicadas por una Parte que excedan lo prescrito en el Convenio de Formación",

y encargó a la Secretaría que prepare una revisión de la circular para informar a las Partes.

7.43 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada en cuanto a la posibilidad de que distintos paneles de personas competentes puedan aplicar interpretaciones diferentes de las disposiciones del

Convenio de Formación y del Código de Formación al examinar la información comunicada por las Partes. A este respecto, el Comité observó que había sido muy útil compartir la experiencia adquirida por el primer panel de personas competentes y, por consiguiente, consideró que el compartir la experiencia de futuros paneles fomentaría la utilización de un enfoque uniforme. En consecuencia, el Comité instó a las personas competentes a que aprovechen toda oportunidad disponible para compartir sus experiencias. Se prevé la celebración de una reunión oficiosa durante el primer día del 70º periodo de sesiones del Comité (7 de diciembre de 1998). Se insta a los Gobiernos Miembros a que se aseguren de que las personas competentes estarán disponibles durante dicho periodo de sesiones.

7.44 Respondiendo a la preocupación manifestada por la delegación de Dinamarca, el Comité tomó nota de que la fecha para la presentación de los informes del Secretario General al Comité podría plantear problemas a las Partes que deseen utilizar la denominada "Lista blanca" para reconocer títulos expedidos por otra Parte o en virtud de la autoridad concedida por ésta.

7.45 El Comité también manifestó preocupación por la posibilidad de que el informe del Secretario General al Comité se retrase indebidamente, respecto de las Partes que hayan comunicado información para el 1 de agosto de 1998, y dado plena y total efectividad al Convenio, debido a las solicitudes de un panel de personas competentes de aclaraciones adicionales y de precisiones acerca de una Parte cuya información, aunque comunicada antes del 1 de agosto de 1998, no hubiera sido evaluada plenamente por esas personas.

7.46 Por consiguiente, el Comité acordó que era urgente aclarar los procedimientos relativos a la labor de los paneles de personas competentes y toda otra cuestión pertinente, e invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran observaciones y propuestas para examinarlas en su 70º periodo de sesiones.

8 ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE PESQUEROS

Informe del 41º periodo de sesiones del Subcomité

8.1 El Comité aprobó en general el informe del 41º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF 41/18 y MSC 69/8), y tomó las medidas que se indican a continuación.

Enmiendas al Código de estabilidad sin avería

8.2 El Comité aprobó la resolución MSC.75(69) sobre la Aprobación de enmiendas al Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI (resolución A.749(18)), que figura en el anexo 17.

Notas explicativas sobre las prescripciones relativas al compartimentado y la estabilidad con avería

8.3 Con el fin de garantizar la aplicación uniforme de las prescripciones de compartimentado y estabilidad con avería para los buques de carga de eslora superior a 80 m pero inferior a 100 m, aprobadas como parte de las enmiendas al Convenio SOLAS que deben entrar en vigor el 1 de julio de 1998, el Comité aprobó la resolución MSC.76(69) sobre Ampliación del ámbito de aplicación de las Notas explicativas de las reglas del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga de eslora igual o superior a 100 m (resolución A.684(17)), que figura en el anexo 18, que extiende la aplicación de las Notas explicativas que figuran en la resolución A.684(17) a las prescripciones antes mencionadas.

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

8.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité, con objeto de proseguir con su labor de elaboración de un texto revisado de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, había acordado en principio un proyecto de texto al respecto.

8.5 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 69/8/1 del Japón en el que se pedía confirmación de que las prescripciones sobre estabilidad con avería para los buques de carga que figuran en el capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS debían mantener el mismo valor A/R que el que se establece en la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS para buques de carga de tipos y dimensiones diferentes. En vista de que éste era uno de los temas que estaba examinando el Subcomité en el marco de la elaboración de un texto revisado de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, y de que algunas delegaciones apoyaban el punto de vista del Japón, el Comité tomó nota de la postura del Japón sobre la cuestión, y remitió el documento MSC 69/8/1 al Subcomité para su examen.

Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las directrices de aplicación voluntaria

8.6 Tras tomar nota de la decisión del Subcomité de examinar en su 42º periodo de sesiones de qué manera llevar a cabo la revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y las Directrices de aplicación voluntaria, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que adoptaran las medidas necesarias para la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993.

8.7 En este contexto, la delegación del Japón reiteró las observaciones formuladas en el 41º periodo de sesiones del Subcomité SLF de que el propósito principal de la revisión del Código era brindar orientación a aquellos Estados que no hubieran elaborado normas nacionales o regionales. Por tanto, el Código revisado no debería afectar la situación jurídica de ninguna norma regional elaborada conforme al artículo 3 5) del Protocolo de Torremolinos de 1993.

Programas informáticos para los computadores de a bordo utilizados en los cálculos de carga y estabilidad

8.8 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.854 relativa a las Directrices sobre programas informáticos para los computadores de a bordo utilizados en los cálculos de carga y estabilidad, y pidió a la Secretaría que incluyera estas Directrices como anexo de las Directrices para el uso y aplicación de computadores a bordo, que estaba examinando el Subcomité NAV, después de que el Comité hubiera finalizado y aprobado estas últimas para su distribución.

Proyecto de Directrices para los planes de control de averías

8.9 El Comité tomó nota de los progresos conseguidos por el Subcomité respecto de la preparación del proyecto de Directrices para los planes de control de averías y, de conformidad con la petición formulada por el Subcomité SLF en su 41º periodo de sesiones, pidió al Subcomité STW que, en su 30º periodo de sesiones, presentara observaciones sobre las prescripciones de formación pertinentes y otras cuestiones que dicho Subcomité considerase oportunas en relación con las directrices. Habiendo observado que está previsto que el 30º periodo de sesiones del Subcomité STW se celebre poco antes del 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF, el Comité pidió a la Secretaría que transmitiese los resultados del periodo de sesiones del Subcomité STW respecto del proyecto de directrices, al 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF para que éste pueda ultimar dicho proyecto.

8.10 Al ocuparse del proyecto de Directrices, el Comité examinó el documento MSC 69/8/1 del Japón, en el que se propone que deberían estudiarse las diversas repercusiones de la introducción de diagramas

secuenciales de averías y que convendría concluir las Directrices sin aguardar la finalización de la labor sobre tales diagramas; también se propone que el proyecto de Directrices se remita al 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV para que éste formule observaciones. Tras examinar el documento MSC 69/8/1, el Comité acordó remitirlo al 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF y al 30º periodo de sesiones del Subcomité STW para que ambos subcomités examinen las propuestas del Japón.

Revisión de los aspectos relacionados con la estabilidad y líneas de carga del Código NGV

8.11 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité SLF de completar su labor sobre la revisión de los aspectos relacionados con la estabilidad y líneas de carga del Código NGV en su 42º periodo de sesiones y, teniendo en cuenta la estrecha proximidad entre el 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF y el 42º periodo de sesiones del Subcomité DE (Subcomité coordinador de la labor sobre el tema), pidió a la Secretaría que transmitiese el resultado de la labor del Subcomité en su 42º periodo de sesiones al 42º periodo de sesiones del Subcomité DE.

Buques de pasaje existentes que se ajustan a la norma de un compartimiento y que transportan 400 personas o más

8.12 El Comité tomó nota de que, según la petición formulada en su 68º periodo de sesiones, el Subcomité había examinado la aplicación a los buques existentes de la nueva regla II-1/8-3 sobre Prescripciones especiales aplicables a los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado que transporten 400 o más personas, teniendo en cuenta las repercusiones de esa aplicación y las disposiciones pertinentes de las resoluciones A.500(XII) y A.777(18). El Comité tras tomar nota del resultado de este examen y de que no había otras propuestas que justificasen, según lo requerido en las resoluciones antes mencionadas, la necesidad de aplicar a los buques existentes las disposiciones de la nueva regla II-1/8-3 del Convenio SOLAS refrendó la decisión del Subcomité de que no se deberían adoptar más medidas sobre esta cuestión.

Interpretación del emplazamiento de la perpendicular de proa

8.13 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.855 sobre la Interpretación del emplazamiento de la perpendicular de proa a los fines de la regla II-1/10 del Convenio SOLAS.

9 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité

9.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe correspondiente al 3º periodo de sesiones del Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) (DSC 3/15, y Add.1 y MSC 69/9) y adoptó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Declaración multimodal de mercancías peligrosas

9.2 El Comité hizo suya la opinión del Subcomité en relación con la Declaración multimodal de mercancías peligrosas (Impreso FAL 7).

Seguridad en el trabajo en relación con la estiba y sujeción de la carga

9.3 Al recordar que el Grupo de trabajo SPI le había pedido por intermedio del Comité de Facilitación en su 25º periodo de sesiones que brindara orientación sobre cuestiones relativas a la seguridad en el

trabajo en relación con la estiba y sujeción de la carga, el Comité estuvo de acuerdo con el Subcomité en que no era necesario adoptar ninguna otra medida sobre el particular.

Aprobación de la Enmienda 29 del Código IMDG

9.4 El Comité aprobó la Enmienda 29 del Código IMDG, con fecha de entrada en vigor el 1 de enero de 1999, con un periodo transitorio de seis meses hasta el 1 de julio de 1999, y decidió su distribución mediante la circular MSC/Circ.856.

9.5 Al examinar una propuesta de Finlandia (MSC 69/9/3) encaminada a postergar la aprobación de enmiendas a las prescripciones sobre ventilación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, el Comité apoyó la inclusión del texto aprobado por el Subcomité DSC en la Enmienda 29 y convino en que se agregue el punto correspondiente en los programas de trabajo de los subcomités DSC y FP (véanse los párrafos 20.16 y 20.21 *infra*).

Revisión de la Guía de primeros auxilios (GPA)

9.6 El Comité aprobó un texto revisado de la Guía de primeros auxilios (GPA) para su distribución como circular MSC/Circ.857.

Revisión del formato del Código IMDG

9.7 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Subcomité en relación con el nuevo formato del Código IMDG y, en especial, de las relativas a la elaboración de instrucciones sobre embalaje/ensado y la armonización de las prescripciones relativas a las cisternas portátiles.

9.8 En ese sentido, el Comité consideró una propuesta de Grecia (MSC 69/9/4) en la que se pedía que se examinara el transporte en buques de pasaje de mercancías peligrosas en bultos. Estimando que la propuesta no se ajustaba a las Directrices sobre organización y método de trabajo, el Comité pidió a Grecia que volviera a presentarla ante el 70º periodo de sesiones del CSM, siempre que la información requerida se notifique al Comité en su debida oportunidad.

9.9 El Comité tomó nota de que Finlandia (MSC 60/INF.24) estaba llevando a cabo una evaluación formal de la seguridad respecto al transporte de mercancías peligrosas en bultos a bordo de buques de pasaje que realizan travesías entre Finlandia y Alemania, cuyos resultados serían notificados oportunamente al Comité.

9.10 A este respecto, el Comité convino en postergar hasta el 18 de diciembre de 1998 el plazo límite para la presentación, al 4º periodo de sesiones del Subcomité, del informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción correspondiente a dicho periodo de sesiones, debido a la proximidad entre ambas reuniones.

Aplicación obligatoria del Código IMDG

9.11 El Comité tomó nota del examen efectuado por el Subcomité sobre la cuestión de las enmiendas previstas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio al Código IMDG.

9.12 En ese sentido, al examinar un documento del Japón (MSC 69/9/2) en el que se proponía que, cuando se confiera carácter obligatorio el Código IMDG, debería implantarse un programa de inspección de mercancías peligrosas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del Código, el Comité convino en no seguir considerando la propuesta del Japón.

9.13 El Comité también examinó el documento MSC 69/9/5 en el cual el Japón había subrayado las dificultades para aplicar las disposiciones del artículo VIII del Convenio SOLAS a las enmiendas futuras al Código IMDG, una vez que éste sea obligatorio, ya que se podría ocasionar un retraso en la implantación de tales enmiendas y plantear discrepancias con las prescripciones aplicables en otras modalidades de transporte, y pidió al Subcomité DSC que en su 4º periodo de sesiones examine la cuestión como parte de su labor relativa a la asignación de carácter obligatorio al Código IMDG, a fin de concebir posibles medidas para garantizar que las futuras enmiendas al Código se implanten con rapidez y eficacia.

Cuestiones relacionadas con el Código CNI

9.14 El Comité aprobó las propuestas de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código CNI, así como el proyecto de texto revisado del Código, con vistas a su adopción una vez que el CPMM dé su conformidad al respecto, en el 71º periodo de sesiones del Comité, según figuran en los anexos 19 y 20 respectivamente. Reconociendo que el Código IMDG podría adquirir carácter obligatorio como resultado del texto actual del subpárrafo 1.2.2 del Código CNI revisado, relativo a las cargas de CNI, el Comité acordó sustituir la expresión "hará" por "debería hacer" y, por consiguiente, que los párrafos 1.1.1.3, 1.1.1.7 y 1.2.2 y el proyecto de nueva regla VII/14.2 del SOLAS se revisen cuando el Código IMDG adquiriera carácter obligatorio. Se pidió al Subcomité DSC que en su 4º periodo de sesiones vuelva a examinar las cuestiones relativas al Código IMDG y a los reconocimientos y certificación, y que resuelva estas cuestiones antes del 71º periodo de sesiones del CSM, cuando se pedirá al Comité que adopte el texto final de las correspondientes enmiendas al SOLAS y el Código CNI revisado.

Documento demostrativo del cumplimiento

9.15 El Comité al examinar el proyecto de circular del CSM (documento DSC 3/15, anexo 7) acordó insertar en el párrafo 1 de la misma la oración "con excepción de las clases 6.2 y 7" después de la expresión "regla VII/12" y aprobó la circular MSC/Circ.858 sobre el Documento demostrativo del cumplimiento previsto en la regla II-2/54 del Convenio SOLAS.

Programas de inspección de contenedores

9.16 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.859. sobre Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas.

Elaboración de prescripciones de formación para el transporte multimodal

9.17 Al tomar nota de los avances conseguidos en la elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones de formación para el transporte multimodal, el Comité recordó que el Grupo de trabajo SPI había pedido al Comité, por conducto del Comité de Facilitación en su 25º periodo de sesiones, que tuviera a bien:

- .1 refrendar las medidas que había adoptado sobre la implantación de los instrumentos de la OMI y las prescripciones sobre formación en cuestiones relacionadas con la carga; y
- .2 hacer suya la opinión sobre la ampliación del ámbito de aplicación de las disposiciones sobre formación en las recomendaciones de la OMI para zonas portuarias.

9.18 En este sentido, el Comité refrendó la decisión del Subcomité relativa a la inclusión de prescripciones sobre formación en el Código IMDG (mediante una nueva sección 28) y encargó al Subcomité STW que en su 30º periodo de sesiones examine el proyecto de texto propuesto para la

sección 28 del Código IMDG y haga llegar sus conclusiones directamente al Subcomité en su 4º periodo de sesiones.

Directrices relativas a la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro

9.19 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.860 sobre las Directrices revisadas relativas a la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro manipulados en mar abierta.

Apéndice A del Código de Cargas a Granel

9.20 El Comité refrendó la medida del Subcomité en relación con las enmiendas propuestas al apéndice A del Código de Cargas a Granel.

Cuestiones relacionadas con el Código de Cargas a Granel

9.21 El Comité refrendó las decisiones del Subcomité en relación con las prescripciones sobre ventilación aplicables a las cargas sólidas peligrosas a granel y tomó nota de las medidas del Subcomité sobre la implantación de la regla XII/10 del Convenio SOLAS - Declaración de la densidad de las cargas sólidas a granel.

OTRAS CUESTIONES

Resultados de los periodos de sesiones 40º y 41º del Comité de Protección del Medio Marino

9.22 El Comité tomó nota (MSC 69/9/6) de que, atendiendo a la petición formulada por el CPMM en su 40º periodo de sesiones, de que el Subcomité informe tanto al CPMM como al CSM acerca de sus actividades, en especial en relación con los contaminantes del mar, el CPMM, en su 41º periodo de sesiones, había examinado y aprobado, en principio, la decisión adoptada en el 3º periodo de sesiones del Subcomité respecto de la contaminación de los alimentos de origen marino.

9.23 En ese sentido, el Comité encargó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que en su reunión de septiembre de 1998 elabore, para el 4º periodo de sesiones del Subcomité, una lista de todas las sustancias que ya no serán consideradas contaminantes del mar en caso de que el criterio de "contaminación de los alimentos de origen marino" sea suprimido del Anexo III del MARPOL 73/78, a la espera de que el CPMM ultime esta cuestión en su 42º periodo de sesiones, que se celebrará en noviembre de 1998.

10 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Cuestiones urgentes derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité

10.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían sometido, derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) (COMSAR 3/14 y Add.1 y MSC 69/10), y tomó las medidas que se indican a continuación.

Escucha en el canal 16 de ondas métricas después del 1 de febrero de 1999

10.2 El Comité recordó que, en su 68º periodo de sesiones, al examinar la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS había decidido en principio que los buques regidos por el Convenio SOLAS deberían seguir manteniendo una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas después del 1 de febrero

de 1999 y había encargado al Subcomité COMSAR que en su 3º periodo de sesiones elaborase un proyecto de resolución MSC sobre este tema, recomendando una fecha final para el cese de la escucha obligatoria.

10.3 El Comité examinó un proyecto de resolución del CSM sobre Mantenimiento por los buques regidos por el Convenio SOLAS, mientras estén en la mar, de una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas después del 1 de febrero de 1999 e instalación de equipo de LSD de ondas métricas en los buques no regidos por el Convenio SOLAS, lo aprobó como resolución MSC.77(69) según figura en el anexo 21 y decidió que la escucha obligatoria cesará el 1 de febrero de 2005.

Medidas para reducir el número de falsos alertas de socorro

10.4 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.861 sobre Medidas para reducir el número de falsos alertas de socorro.

Refrendo de las circulares COMSAR

10.5 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de publicar las siguientes circulares:

- .1 COMSAR/Circ.13, sobre Comunicaciones costera-buque en situaciones de peligro;
- .2 COMSAR/Circ.14, sobre la Lista de coordinadores de NAVAREA;
- .3 COMSAR/Circ.15, sobre el Manual revisado conjunto OMI/OHI/OMM de información sobre seguridad marítima (ISM);
- .4 COMSAR/Circ.16, relativa a las Directrices sobre la configuración de la fuente o fuentes de energía de reserva usadas para suministrar energía a las instalaciones radioeléctricas de los buques equipados para el SMSSM;
- .5 COMSAR/Circ.17, relativa a la Recomendación sobre el uso del equipo del SMSSM para comunicaciones no relacionadas con la seguridad;
- .6 COMSAR/Circ.18, relativa a las necesidades mínimas de comunicación de los centros coordinadores de salvamento marítimo (CCSM); y
- .7 COMSAR/Circ.19, sobre la manera en que un CCSM autorizado puede iniciar las comunicaciones buque-costera mediante los sistemas de Inmarsat-A, Inmarsat-B o Inmarsat-C utilizando la prioridad de socorro (prioridad 3).

Cuestiones relacionadas con la Comisión de estudio 8 del UIT-R

10.6 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que enviase declaraciones de coordinación a los grupos de trabajo 8B y 8D del UIT-R sobre:

- .1 la eficacia de utilización de la banda de 156 - 174 MHz;
- .2 las modificaciones concernientes de las recomendaciones ITU-R.493 y ITU-R.541 por lo que respecta a la retransmisión por los buques de los alertas de socorro; y
- .3 las interferencias en el sistema Cospas-Sarsat.

Servicios de información sobre seguridad marítima (ISM)

10.7 El Comité tomó nota de que para junio de 1998, las emisiones del servicio SafetyNET cubrirán todas las áreas NAVAREA/METAREA, y manifestó su satisfacción por este importante avance, que contribuirá a mejorar la seguridad de la vida humana en el mar.

Aclaración de las normas de funcionamiento del equipo del SMSSM

10.8 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.862 sobre la Aclaración de ciertas prescripciones de las normas de funcionamiento de la OMI para el equipo del SMSSM.

Enmiendas propuestas a la resolución A.746(18)

10.9 El Comité tomó nota de que el Subcomité había propuesto enmiendas a la resolución A.746(18) sobre Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (COMSAR 3/14/Add.1, anexo 11) y, teniendo en cuenta que el Subcomité FSI estaba examinando dicha resolución, encargó a este Subcomité que considerase las enmiendas propuestas, relativas a la inspección anual de las RLS por satélite de 406 MHz a bordo de los buques, según estipula la nueva regla IV/15.9 del Convenio SOLAS, y que le informara en consecuencia en su 70º periodo de sesiones.

Cuestiones relativas a la Conferencia mundial de radiocomunicaciones (CMR) de la UIT

10.10 El Comité aprobó una declaración de la OMI con observaciones sobre los resultados de la CMR-97, especialmente por lo que respecta a la utilización genérica de las bandas de 1525 - 1559 MHz y 1626,5 - 1660,5 MHz por el servicio móvil por satélite (COMSAR 3/14/Add.1, anexo 12), que se someterá a la Conferencia Plenipotenciaria de la UIT de 1998 (PP-98) (que se celebrará en Minneapolis, Estados Unidos, del 12 de octubre al 6 de noviembre de 1998).

10.11 El Comité encargó a la Secretaría que enviara el anexo 12 del documento COMSAR 3/14/Add.1 al Secretario General de la UIT, solicitándole que ponga la declaración de la OMI en conocimiento de la PP-98 para su examen.

10.12 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de establecer un grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar detalladamente las conclusiones de la CMR-97 (anexos del documento COMSAR 3/6), a fin de que se consideren en el 4º periodo de sesiones del Subcomité.

10.13 El Comité, teniendo en cuenta la proximidad entre las fechas de celebración del 4º periodo de sesiones del Subcomité (julio 1999) y de la CMR-99 (octubre 1999) y que no habrá ninguna reunión del CSM entre ambos, autorizó al Subcomité a elaborar un documento con la posición de la OMI acerca de las cuestiones relacionadas con el servicio móvil marítimo que figuran en el orden del día de la Conferencia y a remitirlo directamente a la CMR-99 para que ésta lo examine.

Reestructuración de Inmarsat

10.14 El Comité, tras recordar que en su vigésimo periodo de sesiones la Asamblea había autorizado al Subcomité COMSAR a que examinara en su 3º periodo de sesiones toda información adicional que recibiera procedente de las reuniones de Inmarsat, y a que ultimara y enviara directamente al duodécimo periodo de sesiones de la Asamblea de Inmarsat, que se celebraría en abril de 1998, un documento con la posición de la OMI, elaborado a partir del documento pertinente aprobado por el Comité en su 66º periodo de sesiones, acerca de la reestructuración de Inmarsat, según se refleja en el párrafo 40 del

documento A 20/9, tomó nota de que el Subcomité había elaborado dicho documento y lo había enviado a la Asamblea de Inmarsat, con arreglo a la autorización que le fuera concedida.

10.15 El Comité también tomó nota (MSC 69/10/2) de la información facilitada por Inmarsat acerca de las conclusiones del 71º periodo de sesiones del Consejo de Inmarsat (que se celebró antes del duodécimo periodo de sesiones de la Asamblea de esa organización relativas al proceso de reestructuración de Inmarsat.

10.16 El observador de Inmarsat informó al Comité acerca de las conclusiones del duodécimo periodo de sesiones de la Asamblea de Inmarsat, que se celebró en Londres del 20 al 24 de abril de 1998. Asimismo señaló al Comité que la Asamblea de Inmarsat había tenido en cuenta la comunicación de la OMI acerca de su posición con respecto a la reestructuración.

La Asamblea había aprobado enmiendas al Convenio de Inmarsat y al Acuerdo de Explotación para dotar a Inmarsat de una nueva estructura, tal como se expuso en la reuniones del Subcomité COMSAR y del CSM. Con la nueva estructura, la totalidad de la actividad de Inmarsat estará a cargo, en el futuro, de una compañía constituida conforme al derecho nacional, a reserva de la supervisión estatutaria actual, a cargo de la Organización intergubernamental (OIG) del desempeño de determinadas obligaciones inherentes al carácter de servicio público que incumben a la compañía en virtud del Acuerdo de servicios públicos.

La decisión de la Asamblea estaba supeditada a la aprobación por el Consejo de Inmarsat de ciertos documentos de carácter comercial, así como de las condiciones jurídicas relacionadas con la transferencia de actividades a la Compañía, y a este respecto, se esperaba que el Consejo diese su aprobación en el 74º periodo de sesiones, en noviembre de 1998.

La Asamblea de Inmarsat celebrará una sesión extraordinaria en septiembre de 1998 para considerar la conveniencia de implantar provisionalmente la enmienda, a fin de permitir que la transición hacia la nueva estructura surta efecto a partir del 1 de enero de 1999, o en fecha posterior, dentro del primer trimestre de 1999.

La Asamblea de Inmarsat también había aprobado un proyecto Acuerdo de servicios públicos, en el que se prevé:

- la obligación de la Compañía de seguir prestando sus actuales servicios del SMSSM;
- el mantenimiento de consultas por parte de la Compañía con la OMI, a través de la OGI, sobre cualesquiera cambios de importancia que se propongan al Convenio SOLAS o a los servicios del SMSSM de la Compañía;
- que la Compañía seguirá teniendo en cuenta las normas y recomendaciones de la OMI;
- el derecho de la OGI de exigir legalmente el cumplimiento de las obligaciones de la Compañía, en caso necesario; y
- el derecho de la Compañía a poner término al Acuerdo, una vez transcurridos tres años de preaviso, o en la fecha de entrada en vigor de enmiendas al Convenio SOLAS mediante las cuales se permita que otros sistemas satisfagan las exigencias del SMSSM, o en la fecha en que la OMI determine que otros operadores satisfacen tales exigencias, si esta fecha es posterior.

La OGI mantendrá también una participación especial en la Compañía que le permitirá vetar cualesquiera cambios en los estatutos que pudieran modificar las obligaciones de la Compañía de ofrecer servicios del SMSSM en virtud del Acuerdo.

Al establecer la Secretaría de la OGI se tendrá en cuenta la opinión de la OMI de que el personal debe incluir expertos marítimos.

Inmarsat consideraba que las medidas de reestructuración apuntadas disiparían las inquietudes que le había expresado la OMI.

Se estaban celebrando negociaciones con COSPAS-SARSAT a fin de seguir facilitando instalaciones y servicios a su personal y a la Secretaría.

Inmarsat propondría celebrar consultas con la OGI en lo que se refiere a la adaptación del actual Acuerdo de cooperación al nuevo sistema.

10.17 El Comité tomó nota de la información facilitada y pidió a la Secretaría que lo pusiera al corriente de las novedades en su 70º periodo de sesiones.

Prevención de interferencias perjudiciales en las RLS de 406 MHz y en la banda de frecuencias de 406 MHz

10.18 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.863 sobre la Recomendación para la prevención de interferencias perjudiciales en las RLS de 406 MHz que funcionan en el sistema COSPAS-SARSAT.

10.19 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que pusiera la circular MSC/Circ.863 en conocimiento del Director de la Oficina de Radicocomunicaciones de la UIT y que solicitara a dicha oficina que elaborase normas a fin de que las emisiones en la banda de 406 - 406,1 MHz satisfagan y no excedan las prescripciones que figuran en la recomendación ITU-R SM.1051.

Manual conjunto OMI/OACI (IAMSAR)

10.20 El Comité, tras haber tomado nota del documento MSC 69/10/1 (ICS) en el que se ofrecía una opinión sobre la utilización de la señal de urgencia (PAN PAN) para la emisión de mensajes de "persona al agua", aprobó el Manual IAMSAR (COMSAR 3/9/6 y adiciones), en su forma enmendada por el Subcomité (COMSAR 3/14/Add.1, anexo 16) y posteriormente en el Pleno, y encargó al Subcomité que examinara el documento MSC 69/10/1 (ICS) en su 4º periodo de sesiones y que, si procedía, elaborase las enmiendas apropiadas al Reglamento simplificado de Radicocomunicaciones de la UIT y al Código internacional de señales.

10.21 El Comité también encomendó a la Secretaría que, de ser necesario, modificara el Manual antes de publicarlo a fin de reflejar las enmiendas al Convenio SAR, 1979, adoptadas en el marco de la sección 3.

10.22 Las delegaciones de Chile, Cuba, México y Venezuela, apoyadas por otras delegaciones de lengua española, señalaron que, sólo recientemente habían recibido la versión española del proyecto de Manual IAMSAR que el Subcomité COMSAR examinó en su 3º periodo de sesiones. Por esta razón, se reservaban el derecho de formular observaciones respecto del texto español.

Armonización de los servicios SAR aeronáutico y marítimo

10.23 El Comité aprobó la convocación de la 6ª reunión del Grupo de trabajo mixto OMI/OACI encargado de la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, cuya celebración se ha previsto en Victoria, Columbia Británica, Canadá, del 5 al 9 de octubre de 1998.

10.24 El Comité pidió al Subcomité COMSAR que en su 4º periodo de sesiones examine la composición y el mandato del Grupo de trabajo mixto OACI/OMI y que le informe en consecuencia.

10.25 El Comité sancionó la decisión del Subcomité de publicar la circular SAR.7/Circ.1 (1998) sobre la Lista de documentos y publicaciones de la OMI, que se deberá poner a disposición de los centros coordinadores de salvamento marítimo.

Otras cuestiones de búsqueda y salvamento

10.26 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.864, relativa a las Directrices para preparar planes de cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje que operen en rutas fijas (de conformidad con la regla V/15 c)).

10.27 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que pusiera la circular MSC, relativa al Alerta a las autoridades de búsqueda y salvamento (COMSAR 3/1/4/Add.1, anexo 19) en conocimiento del Subcomité NAV en su 44º periodo de sesiones, para que éste la examine y le informe en consecuencia en su 70º periodo de sesiones.

10.28 El Comité encargó al Subcomité DE que estudiara la posibilidad de mejorar las protecciones térmicas para ciertas zonas marítimas, teniendo debidamente en cuenta la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento y los efectos de la hipotermia.

10.29 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que, a efecto de las operaciones de búsqueda y salvamento, sería útil que todos los buques de pasaje tuvieran un área de aterrizaje para helicópteros, de conformidad con la regla III/28 del Convenio SOLAS.

10.30 En la sección 3 del presente informe se da cuenta de las medidas adoptadas por el Comité en cuanto a la solicitud del Subcomité relativa a la aprobación de las enmiendas propuestas al Convenio sobre búsqueda y salvamento, 1979, y la resolución MSC conexas (párrafos 2.22 y 2.23 del documento MSC 69/10).

OTROS ASUNTOS

Incidentes SAR en el mar Egeo comunicados por Grecia

10.31 El Comité tomó nota de la información facilitada por Grecia (MSC 69/INF.22) acerca de los incidentes que han tenido lugar en su SRR.

10.32 La delegación de Turquía objetó el párrafo 10.31, en el que se menciona la "SRR de Grecia", por las razones que se exponen a continuación. La situación de los dos incidentes que, se aduce, tuvieron lugar cerca de la isla de Skyros, no parece clara. Las autoridades de Grecia no pudieron determinar la situación de los incidentes notificados. Por consiguiente, no resulta claro si los servicios SAR fueron brindados por Grecia en sus aguas territoriales o en alta mar. En cuanto a la alta mar, en el Mar Egeo existen dos regiones SAR, declaradas unilateralmente, hasta tanto Turquía y Grecia lleguen a un acuerdo sobre la delimitación de dichas regiones. Ambas regiones, unilateralmente declaradas por Turquía y Grecia, se superponen. Esta

situación de sobreposición se refleja en los documentos pertinentes de la OMI. Por consiguiente, la delegación de Turquía opinó que no resultaba oportuno que la OMI empleara un lenguaje que pudiera ser interpretado como favorable a las opiniones y la posición de una sola de las partes, por tratarse de una cuestión delicada, con connotaciones políticas.

Plan operacional de Inmarsat

10.33 El observador de Inmarsat informó al Comité acerca de diversos cambios que se introducirán en breve en la red de satélites de Inmarsat. Desde el lanzamiento de los satélites Inmarsat-2, a principios de los años 90, Inmarsat ha mantenido por lo general un satélite de reserva en el espacio junto con cada uno de los cuatro satélites operacionales. Con posterioridad al lanzamiento y puesta en servicio con éxito de cinco artefactos espaciales nuevos Inmarsat-3, son nueve los satélites operacionales en el espacio. Los cuatro satélites de reserva Inmarsat-2 se situaron en la misma posición que los cuatro satélites principales Inmarsat-3. El quinto satélite Inmarsat-3 se situó sobre África y está disponible para sustituir, en caso necesario, a cualquiera de los satélites operacionales Inmarsat-3.

Ahora bien, los estudios recientes han mostrado que esta configuración de la red satelitaria no es la más eficaz, ya sea para fines comerciales o para consolidar los servicios marítimos de socorro y seguridad y que, por ello, Inmarsat va a trasladar a nuevas posiciones orbitales algunos de los satélites de reserva. Estas operaciones se realizarán a lo largo de un periodo de varios meses, que comenzará en el trimestre de 1999.

El observador de Inmarsat aseguró al Comité que su organización se proponía mantener la cobertura existente; las zonas de haz de los cuatro satélites operacionales en que mayormente se basa el SMSSM no sufrirían cambios. La cobertura que ofrecerán los satélites de reserva será diferente, pero sacará el máximo provecho de los satélites de reserva. Además, se estaban adoptando medidas de carácter técnico en la red de tierra de Inmarsat para garantizar que estos cambios no afecten, desde el punto de vista operacional, a los centros de coordinación del salvamento ni a los proveedores de información de SafetyNET.

El observador de Inmarsat declaró, además, que su organización consideraba sumamente importante que la OMI recibiera desde el primer momento información fehaciente sobre cambios como los que se proponían, y por tal razón informaba al respecto al Comité con anticipación.

A modo de conclusión, el observador de Inmarsat reiteró el hecho fundamental de que los cambios propuestos no afectarán negativamente a las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad ni a las de carácter general.

11 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

Cuestiones urgentes resultantes del 41º periodo de sesiones del Subcomité

11.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que le habían sido remitidas, resultantes del 41º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) (DE 41/17 y Add.1 y MSC 69/11), y tomó las medidas que se indican a continuación.

Directrices relativas a los sistemas de combustible de los espacios de máquinas

11.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité DE, en su 41º periodo de sesiones, se había mostrado de acuerdo con la labor realizada por el Subcomité FP en su 42º periodo de sesiones en relación con un

proyecto de circular MSC sobre Directrices sobre los sistemas de combustible de los espacios de máquinas (véase también el párrafo 6.16).

Aplicación de la EFS a las naves de gran velocidad

11.3 El Comité tomó nota de los resultados de los estudios sobre la aplicación de la EFS a las naves de gran velocidad (DE 41/17, párrafos 5.8 a 5.11) y tomó las medidas que se indican en los párrafos 14.7, 14.8, 14.11.4 y 14.12 a 14.18 siguientes.

12 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA

Plan de trabajo de cooperación técnica sobre seguridad marítima

12.1 El Comité, habiendo aprobado en periodos de sesiones precedentes un Subprograma de cooperación técnica en seguridad marítima, para el periodo de 1996 al 2000, y el correspondiente plan de trabajo (basados en la información relativa a los recursos y necesidades y facilitada por los gobiernos en respuesta a los cuestionarios que figuran en las circulares FSI/Circ.1 y FSI/Circ.2, en la evaluación de las necesidades y en el resultado de las misiones de investigación, así como en la información sobre la experiencia adquirida por la Secretaría en actividades de cooperación técnica), con miras a su incorporación en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT), recibió informes de la Secretaría (MSC 69/12 y MSC 69/INF.11) sobre proyectos relativos a la seguridad que se habían aprobado, o cuya aprobación se estaba estudiando, a fin de ejecutarlos en 1997 y 1998.

12.2 El Comité tomó nota de que se dispone de información detallada sobre los proyectos anteriormente mencionados en una base de datos pertinente de cuyo mantenimiento es responsable la Secretaría, y se le informó de que, mientras que los documentos MSC 69/12 y MSC 69/INF.11 sólo presentan un resumen de dicha base de datos, la Secretaría puede facilitar esa información detallada previa petición a ésta.

12.3 El Comité también tomó nota de la información facilitada por el Director de la División de Cooperación Técnica en relación con el funcionamiento del Fondo de cooperación técnica. Se señaló la atención de los presentes particularmente al hecho de que el programa aprobado del Comité de Cooperación Técnica correspondiente a 1996/1997 había prestado apoyo a unos 23 proyectos relacionados con la seguridad marítima y había previsto que la cantidad de nuevos fondos para el bienio actual ascendería a 2,8 millones de libras esterlinas aproximadamente y que un porcentaje significativo de esta suma se invertiría en proyectos relacionados con la seguridad marítima para el desarrollo de las regiones y a nivel mundial.

12.4 El Comité recordó los comentarios del Secretario General en su discurso de apertura relativos a que, con respecto a las actividades actuales de la Organización, se debía hacer hincapié en la implantación de las normas existentes, en lugar de hacerlo en la elaboración de nuevas normas, y a que la cooperación técnica era esencial con miras a la implantación de las normas que el Comité elabore.

Cooperación técnica como medio de promover la aceptación e implantación de los instrumentos de la OMI

12.5 El Comité tomó nota (párrafo 1.16 del documento MSC 69/20/9/Add.1) de la solicitud de la Asamblea, en el contexto de la resolución A.873(20) - La cooperación técnica como medio de promover la aceptación e implantación de los instrumentos de la OMI, relativa a que el Comité debía "examinar y aprobar, conjuntamente con el Comité de Cooperación Técnica, medidas conmensurables con la asistencia técnica pertinente con objeto de promover la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI".

12.6 El Comité recordó:

- .1 las observaciones del Secretario General en su discurso de apertura sobre la necesidad de adoptar urgentemente las medidas oportunas a fin de adelantar la entrada en vigor del Convenio SOLAS 1988 y de los Protocolos sobre líneas de carga; y
- .2 las actividades de la Organización destinadas a ayudar a los gobiernos en la implantación de:
 - el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y el SMSSM (mediante una serie de seminarios/cursillos regionales y conferencias);
 - el Convenio de Formación revisado (diez seminarios/cursillos regionales);
 - el Código IGS (cinco seminarios regionales);
 - las medidas de la OMI destinadas a prevenir y suprimir los actos de terrorismo en el mar (tres seminarios regionales);
 - las Directrices de la OMI destinadas a prevenir y suprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (cuatro seminarios regionales previstos); y
 - la supervisión por los Estados rectores de puerto (mediante una serie de reuniones regionales).

12.7 El Comité tomó nota de las declaraciones de varias delegaciones, en las que manifestaban su agradecimiento por la cooperación técnica que habían recibido de la Organización en el campo de la seguridad marítima, y también tomó nota de la solicitud que formularon de continuar la cooperación en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, en particular, a fin de ayudarles en la implantación efectiva de las normas de la OMI a nivel regional.

12.8 La delegación de Chile, apoyada por varias delegaciones de América Latina, manifestó su preocupación por la eliminación del cargo de coordinador regional para América Latina, que tenía su base en Santiago de Chile. La delegación indicó que el puesto había contribuido significativamente a la consecución de los objetivos de cooperación técnica de la OMI en la región y, aunque se reconocía que el puesto se había eliminado por motivos presupuestarios, se confiaba en que, pese a ello, se volviese a instaurar. No obstante, no se esperaba que el nuevo sistema propuesto para tal cooperación alcanzase el nivel de coordinación conseguido por las oficinas regionales. El Director de la División de Cooperación Técnica confirmó que la región se había beneficiado de la existencia de este puesto en los últimos 20 años y que el PNUD, el OSDI y la OMI habían apoyado durante ese tiempo la labor realizada en virtud del mismo. Aunque había sido imposible obtener la financiación necesaria para su continuación, ello no implicaba que fuese a producirse ninguna disminución de las actividades relacionadas con los proyectos en la región, y, a este respecto, la Secretaría había propuesto ejecutar los proyectos de cooperación técnica directamente a través de las instituciones regionales en América Latina (ROCRAM, ROGRAM-CA). Asimismo, el Director de la División de Cooperación Técnica señaló que el nuevo plan piloto de presencia regional incluía todas las regiones en vías de desarrollo y que, aunque el Consejo y el Comité de Cooperación Técnica habían indicado que se debía dar preferencia a África, esto no excluía el establecimiento de su presencia regional en otras regiones, incluida América Latina.

12.9 El Secretario General, habiendo indicado que la cooperación técnica era esencial para la labor de la Organización, ya que la adecuada implantación de las normas elaboradas por el Comité no sería posible sin actividades de cooperación técnica, añadió que, aunque el problema presupuestario seguía existiendo, no se iba a producir, sin embargo, ninguna disminución en la asistencia técnica regional. Dentro de los límites de los fondos disponibles, seguiría prestándose dicha asistencia no sólo a América Latina, sino también a todas las demás regiones del mundo. Finalmente, el Secretario General instó a las delegaciones a que informasen oportunamente a sus respectivos gobiernos a fin de que adoptasen las medidas pertinentes que estimasen oportunas.

12.10 El Comité instó a los gobiernos que todavía no habían considerado la ratificación de los convenios relativos a la seguridad que conceden prioridad al Convenio SOLAS 1988, a los Protocolos sobre Líneas de Carga y al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 a hacerlo, y solicitó a la Secretaría que continuase su labor de garantizar la prestación de la asistencia técnica oportuna para promover la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI.

Programa de cursos modelo de la OMI

12.11 El Comité, habiendo tomado nota del documento MSC 69/12/1/Rev.1, en el cual se facilita información actualizada sobre la elaboración y revisión de los cursos modelo de la OMI, encomendó a la Secretaría que realizase un seguimiento del proyecto de cursos modelo de la OMI e informase sobre los progresos realizados al respecto al CSM en su 70º periodo de sesiones.

Prioridades sobre cooperación técnica correspondientes al bienio 2000-2001

12.12 El Director de la División de Cooperación Técnica informó al Comité de la preparación de un documento (TC 45/9) sobre políticas y estrategias de cooperación técnica para el bienio 2000-2001, en el que se sientan las bases para la elaboración de una estrategia de cooperación técnicas a largo plazo, fundada en el principio de una asociación tripartita entre los países en desarrollo, los proveedores de recursos y la OMI. En el proyecto de estrategia se propone que los comités principales, como el CSM, desempeñen una función más activa en el establecimiento de prioridades con respecto a los distintos temas del PICT.

12.13 A fin de ayudar al Comité de Cooperación Técnica, el cual, en su 45º periodo de sesiones en junio de 1998, prevé examinar la estrategia mencionada *supra*, el Comité, teniendo en cuenta su programa de trabajo y plan a largo plazo acordados, recomendó las siguientes prioridades relativas a la seguridad:

- .1 fomentar la implantación efectiva de los convenios, haciendo hincapié particularmente en el Convenio de Formación revisado y el Código IGS;
- .2 reforzar las administraciones marítimas con respecto a sus responsabilidades en materia de examen y titulación relacionadas con el Convenio de Formación revisado y el Código IGS;
- .3 establecer y/o reforzar las administraciones marítimas a fin de que actúen de acuerdo con sus responsabilidades como Estados de abanderamiento y Estados rectores de puertos; y
- .4 apoyar las instituciones de formación marítima y los programas de concesión de becas.

12.14 El Comité encomendó a la Secretaría que informase oportunamente al respecto al Comité de Cooperación Técnica en su 45º periodo de sesiones.

13 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LOS SINIESTROS MARÍTIMOS

Generalidades

13.1 El Comité tomó nota de que en el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución A.850(20) - Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano, se solicita al Comité que tenga en cuenta la idea, principios y objetivos a los que se hace referencia en el anexo de dicha resolución al examinar las propuestas relativas a los instrumentos o procedimientos nuevos o revisados relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar.

Reunión conjunta de los grupos de trabajo sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad durante el 68º periodo de sesiones del CSM

13.2 El Comité, recordando que en su 68º periodo de sesiones había recibido un informe provisional acerca de los resultados de la reunión conjunta de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS), el cual se había reunido durante el periodo de sesiones y había adoptado medidas respecto de ciertas cuestiones de carácter urgente (véase la sección 13 del documento MSC 68/23), aprobó en general el informe de los grupos mixtos sobre las cuestiones relacionadas con el factor humano y tomó las medidas que se indican a continuación.

Anteproyecto de enmiendas al capítulo IX del Convenio SOLAS y al Código IGS

13.3 El Comité, habiendo examinado las propuestas presentadas por Dinamarca (MSC 69/13/4) y la IACS (MSC 69/13/5/Add.1), remitió el anteproyecto de enmiendas del capítulo IX del Convenio SOLAS y del Código IGS al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano para que lo examinase.

13.4 El Comité no refrendó la recomendación del Grupo de que se debería proceder a la aprobación del proyecto de texto de las enmiendas a fin de que el CSM lo examinase y aprobase en su 70º periodo de sesiones en diciembre de 1998. En su lugar, decidió que el proyecto de enmiendas debería elaborarse y aprobarse definitivamente a tiempo para entrar en vigor el 1 de julio de 2002.

Actividades de la OMI relacionadas con el factor humano

13.5 El Comité tomó nota del informe resumido sobre la marcha de los trabajos con respecto a las actividades de la OMI relacionadas con el factor humano y los progresos realizados al efecto.

13.6 El Comité también tomó nota de la decisión del Grupo de elaborar una circular MSC/MEPC que recogiese el diagrama del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y las notas explicativas pertinentes (véase el párrafo 13.20 más adelante).

13.7 El Comité tomó nota asimismo de la intención del Grupo con respecto a las deliberaciones generales sobre el factor fatiga.

Recomendaciones de NUMAST

13.8 Con respecto a las recomendaciones recogidas en el informe de NUMAST relativo a un estudio sobre las horas de trabajo (véase el párrafo 13.28 del documento MSC 68/23), el Comité encomendó al Subcomité STW, en relación con su labor sobre la resolución A.481(XII), que examinase las cuestiones relacionadas con los niveles mínimos de dotación de seguridad y también la necesidad de realizar investigaciones destinadas a recopilar más pruebas sobre el grado de fatiga, además de la formación de capitanes y oficiales con respecto al reconocimiento y tratamiento de los efectos de la fatiga. El Comité

también encomendó al Subcomité STW el examen de los aspectos de la formación relacionados con la fatiga y que preparase instrucciones pertinentes para el personal de los buques, exceptuados los capitanes y oficiales (MSC 69/13, párrafo 29).

13.9 El Comité encomendó al Subcomité FSI que examinase la conveniencia de que las autoridades de supervisión del Estado rector del puerto elaborasen e implantasen procedimientos para determinar si la gente de mar de los buques que inspeccionan está sometida a un horario de trabajo excesivo, y si los investigadores de accidentes deberían comprobar rutinariamente el horario de trabajo de la gente de mar de los buques involucrados en siniestros marítimos y determinar si la fatiga o el exceso de trabajo han contribuido a los sucesos.

Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos

13.10 El Comité, recordando la decisión adoptada en su 68º periodo de sesiones de constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Estados Unidos y con el Reino Unido como punto de contacto para la EFS, que trabajase interperiodos y con arreglo al mandato acordado (MSC 68/23, párrafo 13.3.3), tomó nota de la información facilitada en el informe del Grupo sobre los resultados de su labor realizada interperiodos (MSC 69/14), con respecto a las cuestiones relacionadas con el factor humano, y lo remitió al Grupo mixto de trabajo sobre el factor humano para que lo examinase y le asesorase al respecto.

Segunda reunión del Grupo especial mixto de trabajo OIT/OMI sobre investigación del factor humano en los siniestros marítimos

13.11 El Comité aprobó en general el informe correspondiente a la segunda reunión del Grupo especial mixto de trabajo OIT/OMI sobre investigación del factor humano en los siniestros marítimos (MSC 69/13/1) y, tomando nota de los resultados de las deliberaciones del Grupo acerca del proyecto de Directrices sobre la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos, adoptó las medidas que se indican a continuación.

13.12 El Comité tomó nota del proyecto de resolución de la Asamblea elaborado por el Grupo (MSC 69/13/1, HFWG 2, anexo 4) para la aprobación de las Directrices y de que el Grupo estaba de acuerdo con la recomendación hecha por el Subcomité FSI, en su 5º periodo de sesiones, de que las Directrices, una vez aprobadas por la Asamblea, deberían adjuntarse como apéndice del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20)).

13.13 No obstante, el Comité, tras examinar la cuestión, llegó a la conclusión de que es necesario proseguir con la labor sobre el proyecto de Directrices, incluida la revisión del apéndice 2, y por consiguiente, las remitió al Subcomité FSI para que éste las siga examinando. Consciente de que iba a ser difícil que el asunto se tratara en el 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI debido al corto lapso interperiodos, el Comité pidió al Subcomité que examinara las Directrices en su 7º periodo de sesiones con miras a su aprobación en su 71º periodo de sesiones, momento en el que se decidirá si las Directrices deben elaborarse como una resolución de la Asamblea, que se aprobaría en el vigésimo primer periodo de sesiones de ésta y que se adjuntaría al Código indicado anteriormente, o si deben tomar otra forma.

Otras cuestiones

13.14 El Comité tomó nota de los impresos sobre intercambio de información capitán/práctico elaborados por BIMCO, IAPH, CIOSL, ICS, IFSMA, IMPA, INTERCARGO, INTERTANKO, el Grupo Internacional de Asociaciones P e I, ISMA, OCIMF y SIGTTO (MSC 69/13/2), y asimismo observó que los impresos, cuando proceda, serían utilizados por parte de los buques y las organizaciones de practicaje.

13.15 Tras algunas deliberaciones, el Reino Unido retiró su propuesta (MSC 69/13/3) de que se publicarían directrices adicionales relacionadas con las compañías que explotan flotas compuestas por buques de distintos pabellones.

13.16 El Comité tomó nota de las opiniones de la IACS (MSC 69/13/5) en relación con las medidas que procede adoptar cuando un auditor de la gestión de la seguridad descubra casos de incumplimientos o deficiencias graves que constituyen una amenaza para la seguridad o entrañan un riesgo grave para el medio marino.

13.17 El Comité tomó nota de los resultados de una investigación sobre cuasiabordajes realizada por el Japón (MSC 69/INF.16).

Convocatoria del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano en una reunión conjunta con el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre la evaluación formal de la seguridad

Mandato

13.18 Tras examinar de forma preliminar los documentos presentados, el Comité volvió a convocar al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano a una reunión conjunta con el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre la evaluación formal de la seguridad y le pidió que, con respecto a las cuestiones relacionadas con el factor humano y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas realizadas durante el Pleno, tuviera a bien lo siguiente:

- .1 volver a examinar el anteproyecto de enmiendas al capítulo IX del Convenio SOLAS y al Código IGS en relación con la inclusión de las disposiciones pertinentes sobre los periodos de validez de los certificados, la titulación provisional y la forma de los certificados (MSC 68/23, párrafo 13.21);
- .2 examinar la cuestión de la fatiga y los sucesos relacionados con la fatiga en el sector marítimo, teniendo en cuenta los estudios o documentos sobre investigaciones realizadas al respecto y la recomendación del NUMAST (MSC 68/INF.9), la CIOSL (MSC 69/INF.10) Australia (MSC 69/INF.15) y el Japón (MSC 69/INF.16), y asesorar del modo que estime oportuno al Comité;
- .3 examinar el documento MSC 69/14, en particular los párrafos 3, 5, 6 y 7 y los anexos 1 y 2, y asesorar del modo que estime oportuno al Comité;
- .4 recomendar, si lo estima necesario, que un grupo de trabajo por correspondencia y su coordinador realicen el trabajo correspondiente en el lapso interperiodos, así como el proyecto de mandato;
- .5 recomendar la realización de las actividades futuras de los grupos mixtos de trabajo sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad de forma independiente o conjunta. Si se recomienda que realicen su labor futura de forma independiente, los grupos mixtos de trabajo deberán asesorar al Comité con respecto al mejor modo de cooperación entre ambos, con vistas a optimizar el proceso de adopción de decisiones de los dos comités; y
- .6 presentar un informe provisional sobre la labor realizada y las medidas que el Comité debería adoptar en el periodo de sesiones actual.

13.19 Tras recibir un informe provisional de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y sobre la evaluación formal de la seguridad, a raíz de su reunión conjunta (MSC 69/WP.10), junto con un informe verbal sobre el estado de sus trabajos, y tomando nota de que el informe de dichos grupos se presentaría al CSM en su 70º periodo de sesiones y al CPMM en su 42º periodo de sesiones, el Comité adoptó, en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con el factor humano, las medidas que a continuación se indican.

Directrices provisionales para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) en el proceso normativo de la OMI

13.20 El Comité aprobó el proyecto de circular CSM/CPMM sobre Directrices provisionales para la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH) en el proceso normativo de la OMI, cuyo texto figura en el documento MSC 69/WP.10, anexo 1, a reserva de que el CPMM dé su acuerdo. Se pidió a la Secretaría que informase en consecuencia al CPMM.

Futuras actividades de los grupos mixtos de trabajo

13.21 Las consideraciones y decisiones del Comité sobre las actividades futuras de estos grupos se reflejan en el párrafo 14.19.

14 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

14.1 El Comité recordó que, en su 68º periodo de sesiones, tras recibir un informe provisional sobre los resultados de la sesión conjunta celebrada por los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad, que se habían reunido durante dicho periodo de sesiones, había tomado medidas sobre distintas cuestiones urgentes según se indica en los párrafos 13.30 a 13.34 del informe MSC 68/23 y decidió asimismo examinar las cuestiones restantes en el actual periodo de sesiones (véase el párrafo 14.3).

14.2 A este respecto, el Comité observó que el CPMM, en su 40º periodo de sesiones, había adoptado medidas sobre las cuestiones que remitió a ambos comités el Grupo mixto, tal como se indica a continuación:

- .1 aprobar las Directrices provisionales y el formato normalizado de notificación para facilitar la aplicación de prueba de dichas Directrices, las cuales fueron distribuidas por medio de las circulares MSC/Circ.829 y MEPC/Circ.335;
- .2 manifestarse de acuerdo con la decisión del CSM de aprobar la labor de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos y su mandato;
- .3 manifestarse de acuerdo con la decisión del CSM de que se reúnan conjuntamente los dos grupos de trabajo de nuevo durante el 69º periodo de sesiones del CSM, y con las opiniones de ambos grupos respecto al futuro tanto del Grupo de trabajo sobre el factor humano como del Grupo de trabajo sobre la evaluación formal de la seguridad;
- .4 aprobar la recomendación del Grupo de ampliar las Directrices provisionales sobre la evaluación formal de la seguridad con objeto de clarificar la incorporación del factor humano y de estudiar la posibilidad de constituir un mecanismo que permita utilizar dichas directrices como parte del proceso normativo de la OMI. Al respecto, se acordó que el

Grupo de trabajo sobre la evaluación formal de la seguridad también debería considerar la incorporación del Planteamiento preventivo en la aplicación de la evaluación formal de la seguridad, si bien se propuso que la EFS representaba la aplicación científica de este mismo concepto; y

- .5 aprobar aquellos aspectos del informe de los dos Grupos mixtos de trabajo sobre su reunión conjunta celebrada durante el 68º periodo de sesiones del CSM en relación con la evaluación formal de la seguridad.

Resultado de la reunión conjunta de los grupos de trabajo sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad durante el 68º periodo de sesiones del CSM

14.3 En su 68º periodo de sesiones, el Comité examinó, desde el punto de vista de la evaluación formal de la seguridad, el informe de la reunión conjunta de los grupos de trabajo sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad (MSC 69/13), y habiendo aprobado en general el informe de ambos grupos de trabajo sobre su reunión conjunta, tomó nota de la recomendación del Grupo sobre la necesidad de ampliar las Directrices provisionales relativas a la evaluación formal de la seguridad a fin de aclarar la incorporación de la cuestión del factor humano, y de prever la posibilidad de habilitar un mecanismo por el cual pudieran emplearse las directrices en el proceso normativo de la OMI y se manifestó de acuerdo con la decisión tomada por el CPMM, en su 40º periodo de sesiones, sobre la recomendación (véase el párrafo 14.2.4 *supra*) de que el Grupo de trabajo sobre la evaluación formal de la seguridad también debería considerar la posibilidad de incorporar el Planteamiento preventivo en la aplicación de la EFS.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad

14.4 El Comité recordó que, en su 68º periodo de sesiones, había decidido constituir un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de los Estados Unidos y con el Reino Unido como punto de convergencia para la evaluación formal de la seguridad, con objeto de que realizara su labor en el lapso interperiodos bajo un mandato convenido y, habiendo examinado aquellas secciones del informe (MSC 69/14) del Grupo de trabajo por correspondencia en relación con la evaluación formal de la seguridad, tomó nota de las medidas solicitadas del Comité y encomendó a la sesión conjunta (véase el párrafo 14.11 más adelante) que actuara en consecuencia e informarse oportunamente al Comité.

Prueba y aplicación práctica de la EFS en relación con la labor del Comité

14.5 El Comité tuvo a la vista los siguientes documentos para su examen:

- .1 documento MSC 69/14/1 (Alemania) en el que figura el informe definitivo (Parte III) sobre los nuevos dispositivos de propulsión y gobierno para los buques tanque, analizados con el método EFS;
- .2 documentos MSC 69/14/2 y Add.1 (IACS), que contienen respectivamente un estudio sobre la aplicabilidad de las directrices provisionales a la cuestión particular de la respiración, purga y desgasificación de los tanques de carga, y un glosario básico de términos relacionados con la EFS;
- .3 documentos MSC 69/14/3 y MSC 69/14/5 (Reino Unido), que incluyen propuestas para la aplicación práctica de la EFS a la labor del Comité; y

- .4 documento MSC 69/INF.24 (Finlandia) sobre la aplicación de prueba de la EFS al transporte de mercancías peligrosas en los buques de pasaje/de carga rodada.

14.6 Tras un intercambio de impresiones, el Comité tomó nota del contenido de los documentos mencionados *supra*, tomó nota además del punto de vista de la delegación de Grecia, apoyada por otras delegaciones, de que todo grupo de expertos establecido para validar estudios relacionados con la EFS debería ser un grupo de los comités o de un subgrupo apropiado y llevar a cabo su labor bajo dicho órgano de la OMI, y, recordando que al examinar el punto 13 había decidido que el Grupo mixto de trabajo sobre el factor humano participara en una reunión conjunta con el Grupo de trabajo mixto sobre la evaluación formal de la seguridad durante la sesión plenaria, remitió los documentos a la reunión conjunta para su examen.

REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS RELACIONADOS CON LA EFS

Estudio sobre la EFS en relación con las naves de gran velocidad

14.7 El Comité deliberó brevemente sobre los documentos MSC 69/14/4 y MSC 69/INF.4 (Reino Unido) en relación con la aplicación de prueba de la metodología de la EFS para los transbordadores de gran velocidad del tipo catamarán, y remitió dichos documentos al Grupo mixto para su examen.

14.8 Al respecto, el Comité tomó nota de que el Subcomité DE, en su 41º periodo de sesiones, había examinado, siguiendo las instrucciones del CSM en su 68º periodo de sesiones, los estudios sobre la EFS presentados por el Reino Unido y Suecia, y, reconociendo la importancia potencial de los resultados de tales estudios para la seguridad de las naves de gran velocidad, apoyó la propuesta de que convendría llevar a cabo una revisión independiente de los estudios sobre la EFS remitidos asimismo por el Reino Unido y Suecia y propuso que el Comité decida cuál es la mejor vía a seguir, teniendo en cuenta la conveniencia de que participen expertos, incluidos los expertos en naves de gran velocidad y el factor humano, en dicha revisión. El Subcomité DE, en su 41º periodo de sesiones, también recomendó el mandato de un grupo (MSC 69/11, párrafo 6), en el caso de que se establezca un grupo de este tipo para someter a revisión los estudios relacionados con la EFS.

Estudio de la EFS con respecto a las zonas de aterrizaje para helicópteros en buques de pasaje

14.9 El Comité deliberó brevemente sobre los documentos MSC 69/14/6 (CILC), MSC 69/14/7 y MSC 69/INF.31 (Italia) y, habiendo observado que el Subcomité COMSAR, en su 3º periodo de sesiones, había indicado (véase el párrafo 10.29 *supra*) que por razones operacionales de búsqueda y salvamento todos los buques de pasaje deberían tener una zona de aterrizaje para helicópteros de conformidad con lo prescrito en la regla III/28 del Convenio SOLAS, en tanto que el Subcomité DE, en su 41º periodo de sesiones, como no había podido llegar a un consenso sobre la cuestión y había invitado al CSM a que facilitase en su 70º periodo de sesiones claras instrucciones sobre cómo proceder al respecto, remitió los documentos anteriores al Grupo mixto para su examen.

14.10 La delegación del Japón no se mostró a favor de enmendar la regla III/28 que aún no había entrado en vigor, debido a que enmendar con tanta frecuencia puede poner en tela de juicio la credibilidad de la OMI.

Nueva convocatoria del Grupo mixto de trabajo sobre la EFS en una reunión conjunta con el Grupo mixto de trabajo sobre el factor humano

Mandato

14.11 Habiendo recordado la decisión tomada al examinar el punto 13 de que el Grupo mixto de trabajo sobre el factor humano debería participar en una reunión conjunta con el Grupo mixto de trabajo sobre la evaluación formal de la seguridad en el transcurso de la celebración del periodo de sesiones (véase el párrafo 13.18 anterior), el Comité pidió a la reunión conjunta lo siguiente en relación con las cuestiones sobre la evaluación formal de la seguridad y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno:

- .1 considerar la necesidad de ampliar las Directrices provisionales sobre la EFS, teniendo en cuenta los documentos MSC 69/14 (párrafo 4), MSC 69/14/1, MSC 69/14/2 y Add.1, MSC 69/14/4 y MSC 69/INF.14; y asesorar al Comité según corresponda;
- .2 examinar los párrafos 4 a 6 del documento MSC 69/14, en particular con respecto a la acción ulterior que se requiere acerca del uso de la EFS en el marco del proceso normativo de la OMI; y asesorar al Comité según corresponda;
- .3 considerar los documentos MSC 69/14/3 y MSC 69/14/5; y asesorar al Comité, según corresponda, sobre las medidas que se proponen en los párrafos 13 y 14 del documento MSC 69/14/3;
- .4 considerar si debería constituirse un grupo especial de trabajo sobre la revisión de estudios relacionados con la EFS con objeto de validar el estudio EFS sobre las naves de gran velocidad que se indica en los documentos DE 41/INF.7 y DE 41/INF.11, y en caso de que se decida constituir tal grupo, someter a revisión, de ser preciso, el mandato indicado en el documento MSC 69/11, párrafo 6;
- .5 examinar los documentos MSC 69/14/6, MSC 69/14/7 y MSC 69/INF.31, y asesorar al Comité sobre si el Grupo especial de trabajo antes mencionado que se encargaría de la revisión de los estudios de la EFS debería recibir instrucciones para validar los estudios de la EFS en relación con las zonas de aterrizaje para helicópteros, estudios que se mencionan en los documentos COMSAR 3/9/13/Add.1 y MSC 69/INF.31, y, en caso de que se decida constituir tal grupo, ampliar el mandato propuesto que antes se indica a fin de incluir esta cuestión; y
- .6 presentar un informe provisional sobre los progresos conseguidos y las medidas que debería tomar el Comité en este periodo de sesiones.

Resultado de la sesión conjunta

14.12 Tras recibir el informe provisional de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y sobre la evaluación formal de la seguridad, preparado en su reunión conjunta (MSC 69/WP.10) y acompañado de un informe verbal de la situación, y observando que el informe del Grupo se presentaría al CSM en su 70º periodo de sesiones y al CPMM en su 42º periodo de sesiones, el Comité adoptó, por lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la EFS, las medidas indicadas a continuación.

Establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos

14.13 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Reino Unido*, sobre la aplicación de prueba de la evaluación formal de la seguridad (EFS), al objeto de examinar los estudios EFS relacionados con el área de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje que no son de trasbordo rodado (véase la regla III/28.2 del Convenio SOLAS), estudios que han sido realizados por Noruega y el CILC (MSC 69/14/6, DE 41/INF.2 y COMSAR 3/9/13/Add.1) y por Italia (MSC 69/14/7 y MSC 69/INF.31).

14.14 Para dicha labor se aprobó el siguiente mandato del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 evaluar la metodología aplicada y comprobar que se ajusta a las Directrices provisionales aprobadas por la Organización;
- .2 evaluar la idoneidad de los casos hipotéticos aplicados, los supuestos y las limitaciones del estudio, en lo que respecta al significado de los resultados;
- .3 evaluar que los riesgos estimados en base a los casos hipotéticos más críticos se han abordado de manera correcta; y
- .4 elaborar recomendaciones en cuanto a las medidas que el Comité habría de examinar en su 70º periodo de sesiones, basándose en los resultados del estudio.

14.15 El Comité acordó además que el Grupo de trabajo por correspondencia, después de haber informado al CSM en su 70º periodo de sesiones, prosiguiera la labor, coordinado por Italia**.

* **Coordinador**
Sr. Jim H. Peachey
Principal Surveyor
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place
105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
Tel: +44(0) 1703 329 228
Fax: +44(0) 1703 329 251
Correo electrónico: E-mail: gsmith.msa.sp@gtnet.gov.uk

** **Coordinador**
Sr. Roberto Cazzulo
Jefe del Departamento de Investigación y Desarrollo
División Marítima
Registro Italiano Navale
H.O. Via Corrica, 12
16128 Gévova
Italia
Tel: +3910 5385332
Fax: +3910 5385434
Correo electrónico: Roberto.Cazzulo@rina.it

14.16 El propósito de la labor ulterior del Grupo de trabajo por correspondencia consistiría en examinar el estudio EFS realizado por el Reino Unido en relación con transbordadores de gran velocidad del tipo catamarán (MSC 69/14/4, MSC 69/INF.14, DE 41/5/6 y DE/INF.7) como ejemplo de una aplicación de prueba de la EFS.

14.17 Para la consecución de dicho objetivo se aprobó el siguiente mandato:

- .1 evaluar la aplicación de prueba con el fin de examinar más a fondo y mejorar las directrices provisionales sobre la EFS, y más concretamente:
 - .1 facilitar una mejor comprensión del diagrama reglamentario de impacto y su utilización en el proceso EFS;
 - .2 examinar en qué medida se utilizan opiniones/juicios de expertos en la aplicación de la EFS;
- .2 examinar las opciones de control del riesgo presentadas en el estudio y recomendar qué medidas, en su caso, convendría adoptar a la luz de los resultados de dicho examen;
- .3 informar al Comité en su 71º periodo de sesiones.

Grupo de trabajo durante el 70º periodo de sesiones del CSM

14.18 El Comité, tras haber acordado establecer un grupo de trabajo en su 70º periodo de sesiones sobre la aplicación de prueba de la evaluación formal de la seguridad (EFS), invitó a los Miembros a que, cuando constituyan sus delegaciones respectivas para asistir a dicho periodo de sesiones, tengan en cuenta la necesidad de que se cuente con diversas áreas de competencia en el Grupo de trabajo, entre otras, búsqueda y salvamento; proyecto, construcción y equipo; operaciones de helicópteros; operaciones de buques de pasaje; el factor humano, y la EFS. El Comité invitó asimismo a la OACI a que participara en esta labor.

Futuras actividades de los grupos mixtos de trabajo

14.19 Tras examinar detenidamente la conveniencia o no conveniencia de fundir los dos grupos de trabajo y si bien se concluyó que, en términos ideales, sería preferible contar con dos grupos, el Comité no obstante acordó combinar los dos grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y sobre la evaluación formal de la seguridad en uno solo, y convocarlo en su 71º periodo de sesiones, a reserva del ulterior examen que se realice al respecto en el 70º periodo de sesiones. No obstante, el Comité acordó mantener los actuales puntos sobre la influencia del factor humano y la evaluación formal de la seguridad, como puntos separados en su orden del día, y establecer prioridades para cada uno de ellos al definir el mandato del nuevo Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM.

15 CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO CNI

15.1 El Comité recordó que en su 68º periodo de sesiones (MSC 68/23, párrafos 15.14, 15.15, 15.17 y 15.21):

- refrendó en términos generales los proyectos de resoluciones de la Asamblea sobre las enmiendas al Código CNI y la aprobación de las directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo;

- aprobó el proyecto de informe sobre la marcha de las actividades relacionadas con la revisión del Código CNI para la vigésima Asamblea, a reserva de los resultados del 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV y de su ultimación y refrendo por el CPMM, en su 40º periodo de sesiones;
- decidió que el texto del Código CNI, que figura en la resolución A.748(18), con las enmiendas sometidas a la aprobación de la vigésima Asamblea, tuviese carácter obligatorio; y
- encargó al Subcomité DSC que elaborase las enmiendas pertinentes al capítulo VII del Convenio SOLAS, señalando a su atención la necesidad de modificar el texto del Código y actualizarlo en tanto que instrumento de obligado cumplimiento; y decidió asimismo que se sometiera a su examen y aprobación en el presente periodo de sesiones el pertinente proyecto de texto del Código.

15.2 El Comité recordó además que la cuestión de la aplicación obligatoria del Código CNI se trató en relación con la sección 9 (Informe del Subcomité DSC).

15.3 De conformidad con las instrucciones dadas por la Asamblea, el Comité examinó el documento A 20/9/3, en el que Irlanda proponía que la Asamblea aprobara una resolución en la que:

- .1 se reconociera la preocupación de los Estados ribereños en relación con el movimiento cercano a sus costas de buques que transportan materiales a los que se aplica el Código;
- .2 se reconociera también la necesidad de mantener la libertad de navegación y de proteger el medio marino, en general, y el medio costero, en particular; y
- .3 se exhortara a los Estados Miembros de la OMI a que facilitasen el establecimiento de sistemas acordados bilateralmente para comunicar la información sobre tales viajes.

15.4 El Comité tomó nota de que la vigésima Asamblea había examinado, en su Comisión 2, las cuestiones planteadas por Irlanda, pero no había podido resolverlas. Tras llegar al acuerdo de que era prematuro examinar el proyecto de resolución propuesto, la Asamblea recomendó al Comité y al CPMM que examinaran más detenidamente la cuestión de la "notificación previa".

15.5 Tras debatir esta cuestión, el Comité, habiendo tenido en cuenta las opiniones de que la prescripción de la "notificación previa" podría transgredir lo estipulado en la UNCLOS y la Convención sobre la Protección Física de los Materiales Nucleares y sentar un indeseable precedente en lo que respecta al transporte de otras mercancías peligrosas y que tal notificación podría dar lugar a que se produjeran interferencias por parte de terroristas, acordó no seguir tratando esta cuestión.

15.6 El Comité tomó nota además de lo siguiente:

- la aprobación por la Asamblea, en su vigésimo periodo de sesiones, del informe sobre la marcha de las actividades relacionadas con la revisión del Código CNI y la aprobación de las enmiendas a dicho Código y de las Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo;
- la petición de la Asamblea al Comité y al CPMM de que, en consulta con el OIEA y con el PNUMA, concluyan con carácter de urgencia la labor exigida por la resolución A.790(19) y examinen posibles mejoras para el Código enmendado que se basen, entre

otras cosas, en la experiencia adquirida con su utilización, algo que ya están haciendo el Comité, el CPMM y los subcomités DSC y NAV; y

- las medidas adoptadas a este respecto por el CPMM en sus periodos de sesiones 40° y 41°, y en particular la constitución de un grupo interorganismos de carácter oficioso en el que están representadas, entre otras organizaciones, la OMI, el OIEA y el PNUMA, para realizar un estudio de la información publicada sobre riesgos específicos relacionados con el transporte marítimo de cofres y las consecuencias de posibles accidentes graves.

15.7 En el marco de las decisiones adoptadas por el CPMM en su 41° periodo de sesiones (MSC 69/15/2) respecto de la implantación del Convenio de Cooperación y de otros asuntos conexos, el Comité tomó nota de que el CPMM en su 41° periodo de sesiones acordó que actualmente no había necesidad de:

- .1 incluir en el Código CNI ninguna prescripción adicional y específica sobre los planes de respuesta para casos de emergencia relacionados con combustible nuclear irradiado en tierra; y
- .2 volver a tratar la propuesta de poner a disposición de los Estados ribereños interesados planes para responder a emergencias de a bordo.

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

16.1 El Comité tomó nota (MSC 69/16) de que, siguiendo sus instrucciones, la Secretaría había publicado informes mensuales sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se le habían notificado (el más reciente apareció en la circular MSC/Circ.844, de 30 de abril de 1998), análisis trimestrales de esos sucesos (el último figura en la circular MSC/Circ.843, de 31 de marzo de 1998) y un resumen de todos los sucesos de ese tipo que tuvieron lugar en 1997 (circular MSC/Circ.840, de 13 de marzo de 1998).

16.2 El Comité también tomó nota de que el número de sucesos de ese tipo ocurridos en 1997 y que se notificaron a la Organización fue de 252, lo que supone un aumento de 24 con respecto a la cifra de 1996. El número total de sucesos de este tipo notificados desde 1984 asciende a 1207. Según los informes recibidos, la mayoría de los ataques se produjeron en aguas territoriales, mientras el buque se encontraba fondeado o atracado, y en muchos casos se empleó la violencia contra la tripulación. Las zonas más afectadas por este fenómeno siguieron siendo las mismas, es decir, el mar de la China meridional, el estrecho de Malaca, el Océano Índico, el África oriental y occidental y Sudamérica. Esto parece indicar que, con la excepción del descenso temporal del número de actos de este tipo que tuvo lugar inmediatamente después de las misiones enviadas por la OMI al estrecho de Malaca en 1993 y a la región de la China meridional en 1995, el fenómeno sigue teniendo carácter endémico.

16.3 El Comité expresó una vez más su profunda preocupación por el continuo aumento de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques que, según las estadísticas de la Organización, sigue sin remitir en prácticamente las mismas zonas del mundo, y examinó las medidas que deberían adoptarse para poner freno a estos actos que, aparte de hacer peligrar la seguridad de la vida humana en el mar, también pueden llegar a causar perjuicios al medio marino. A este respecto, el Comité recordó que en su 68° periodo de sesiones (MSC 68/23, párrafos 16.5 y 16.6), tras observar que la situación con respecto a los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques se había deteriorado en algunas partes del mundo, pidió al Secretario General que iniciase consultas, a nivel de embajadores, con los Gobiernos de los países en cuyas aguas se hubieran producido, según las notificaciones recibidas, más actos de

piratería o robos a mano armada contra los buques y le autorizó a que, si como resultado de tales consultas los gobiernos interesados manifestaran su voluntad de colaborar con los expertos de la OMI, organizase misiones a esos países en un esfuerzo más por hacerles ver la necesidad de prevenir y reprimir tales actos. Además, el Comité encargó a la Secretaría que tratara de obtener los fondos necesarios para organizar, en colaboración con los gobiernos de las regiones más afectadas, seminarios destinados a exponer el problema de los actos de piratería y robos a mano armada y las recomendaciones de la Organización sobre el modo de hacer frente a los mismos.

16.4 El Comité tomó nota (MSC 69/16/2) de que, de conformidad con las instrucciones arriba mencionadas, el Secretario General había entablado consultas con los embajadores y altos comisionados en Londres de los países en los que, según los informes recibidos, los actos de piratería y robos a mano armada han sido más frecuentes y que, como resultado de dichas consultas, se había alcanzado un acuerdo para que la Organización enviase misiones de expertos a un número determinado de países para volver a tratar la cuestión de la implantación en ellos de las directrices de la OMI para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques (circulares MSC/Circ.622 y MSC/Circ.623). A continuación de esas misiones se celebrarán seminarios regionales destinados a ayudar a los gobiernos y a los funcionarios de los países interesados a mejorar sus capacidades para prevenir y reprimir tales actos ilícitos en sus aguas.

16.5 El Comité tomó nota además de que la Secretaría había elaborado un presupuesto para cuatro seminarios regionales que está previsto se celebren, si se dispone de los fondos necesarios, en Singapur, Río de Janeiro, Lagos y Adén con la participación de determinados países de las regiones del Asia sudoriental, América Central y Sudamérica, África occidental y el Océano Índico, respectivamente. También tomó nota de que los gobiernos de Australia, Dinamarca, los Estados Unidos, Grecia, Noruega, los Países Bajos, Panamá y el Reino Unido, así como Inmarsat, ICS/ISF, OCIMF, INTERTANKO y la CIOSL/UIT, ya habían respondido positivamente a la petición del Secretario General de apoyo financiero para ejecutar el proyecto. Gracias a ello, la Secretaría ya estaba organizando el primero de los seminarios regionales previstos, que se celebrará en Río de Janeiro en octubre de 1998 (la fecha es provisional); y el segundo, que tendrá lugar en Singapur a comienzos de febrero de 1999.

16.6 La delegación del Brasil informó al Comité de que su Gobierno ha creado una comisión para que coordine la labor de los organismos que participan en la lucha contra los robos a mano armada contra los buques a fin de mejorar su eficacia. Asimismo, confirmó que el Brasil ha aceptado acoger el seminario que se celebrará en Río de Janeiro en una fecha que se comunicará a la Secretaría tan pronto como se haya decidido.

16.7 Las delegaciones de la India, Indonesia, Malasia, Filipinas y Tailandia informaron al Comité de las medidas que han adoptado sus gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, entre los que cabe destacar acuerdos bilaterales con países vecinos y la intensificación de la vigilancia de costas.

16.8 La delegación de Hong Kong (China) informó al Comité de las medidas que su Gobierno había adoptado respecto de los casos que, según los informes, habían tenido lugar en las aguas de Hong Kong (China), e indicó que ninguno de los casos ocurridos se podían considerar como actos de piratería de acuerdo con la legislación de Hong Kong (China).

16.9 La delegación de Indonesia, apoyada por las Filipinas y otras delegaciones, acogió favorablemente las misiones y seminarios previstos, si bien su deseo era que el mandato de las misiones de expertos se estudie concienzudamente a fin de asegurarse de que éstas consiguen los objetivos requeridos. Pidió que se informe a los países que van a visitarse con suficiente antelación para que éstos puedan tomar las disposiciones pertinentes.

16.10 Varias delegaciones se refirieron a la dificultad de investigar sucesos supuestamente ocurridos en sus aguas según los informes recibidos ya que éstos llegaron con mucho retraso con respecto al momento en que se produjo el suceso y, por consiguiente, sugirieron que se debía pedir a los propietarios de buque que notificaran rápidamente los sucesos a las autoridades competentes del Estado ribereño en cuestión de modo que se puedan tomar medidas efectivas.

16.11 El observador de BIMCO expresó la opinión, compartida por INTERTANKO, de que muchos actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques no se notifican porque son numerosos los capitanes que no desean que sus buques sufran retrasos en los puertos mientras se realizan prolongadas investigaciones. Estas organizaciones pidieron que las administraciones den seguridades de que las investigaciones se realizarán de forma rápida y que, en ningún caso, retrasarán las operaciones de los buques. A su juicio, esas seguridades animarían a los capitanes a notificar todos los sucesos a los que se enfrenten.

16.12 El observador de la CIOSL expresó la grave preocupación de la gente de mar por el aumento y proliferación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques así como el nivel creciente de violencia. Además de manifestar su apreciación al Secretario General por las medidas adoptadas, la CIOSL también dio las gracias a los Estados Unidos por haber planteado esta cuestión en la Asamblea General de las Naciones Unidas en noviembre de 1997, durante las deliberaciones sobre el derecho del mar. Se sugirió entonces que un esfuerzo combinado de varios organismos complementaría la excelente labor de la OMI, y la CIOSL instó a todas las partes a que planteen el problema de la piratería y de los robos a mano armada contra los buques en cuanto se presente la ocasión en la Asamblea General de las Naciones Unidas.

16.13 Las delegaciones de Australia, Dinamarca y el Reino Unido apoyaron los esfuerzos que realiza la OMI para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques y, en particular, las misiones que está previsto enviar a determinados países y los seminarios regionales propuestos. Dinamarca y el Reino Unido han facilitado apoyo financiero para la ejecución de estos proyectos, y los tres países están estudiando la posibilidad de ceder expertos para que participen tanto en las misiones como en los seminarios.

16.14 Respondiendo a lo anterior, la Secretaría explicó que tiene la intención de ponerse en contacto con los representantes en Londres de los países que van a visitar las misiones de expertos para tener en cuenta sus opiniones en la redacción definitiva del mandato de los expertos.

16.15 El Comité agradeció a los gobiernos y organizaciones internacionales antes mencionados el apoyo financiero prestado a las misiones y seminarios regionales, así como los expertos cedidos para realizar esas misiones, y acogió complacido el ofrecimiento de BIMCO de ayudar en esta tarea. También agradeció los esfuerzos e iniciativas del Secretario General en este ámbito.

16.16 El Comité instó a los gobiernos y a las organizaciones internacionales a que consideren favorablemente las solicitudes de apoyo financiero o técnico que reciban para ejecutar el proyecto iniciado por la Secretaría.

16.17 El Comité recordó que en su 59º periodo de sesiones (MSC 59/33, párrafo 12) encargó a la Secretaría que transmitiera a los Estados ribereños interesados los informes sobre los actos de piratería y robos a mano armada notificados que se hubieran producido en sus aguas territoriales para que formularan observaciones al respecto e informaran de cualquier medida pertinente que hubiesen tomado de conformidad con su legislación nacional y con el derecho internacional.

16.18 El Comité agradeció a los gobiernos del Brasil, China, India, Indonesia y Hong Kong (China) la información suministrada (MSC 69/16/1) sobre las medidas tomadas con respecto a los sucesos ocurridos en sus aguas territoriales e instó a los gobiernos que reciban informes similares a que faciliten a la Organización la información solicitada.

Resultados de la Conferencia de Bremen de 1997 sobre seguridad en el medio portuario

16.19 El Comité tomó nota (MSC 69/2/6) de una recomendación formulada por la 4ª Conferencia internacional sobre seguridad en el medio portuario (Bremen, 14 a 16 de abril de 1997), en la que se pide el establecimiento de un grupo de trabajo permanente OMI/BIMCO para ejercer una vigilancia constante sobre los actos de piratería y ataques violentos sufridos por los buques y la gente de mar.

16.20 A este respecto, el Comité observó que la OMI ya realiza las actividades recomendadas, con los informes que recibe y distribuye a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, medida ésta que se iba a complementar ahora con las misiones de expertos previstas para determinados países y con los seminarios regionales destinados a explicar y fomentar la aplicación de las directrices y recomendaciones de la OMI sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada.

16.21 El Comité decidió, por tanto, que no se necesita tomar ninguna medida adicional para aplicar la recomendación arriba mencionada.

17 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Aceptación de los convenios

17.1 El Comité tomó nota de lo informado acerca del estado en que se encuentra la aceptación, al 6 de febrero del 1998, de los convenios, protocolos y enmiendas a los mismos, relacionados con la seguridad (MSC 69/17 y MSC 69/INF.8) y la Secretaría le comunicó verbalmente otras aceptaciones notificadas después de la fecha mencionada.

17.2 El Comité tomó nota de las declaraciones de las delegaciones de Dinamarca, Túnez y el Reino Unido relativas a la aceptación por sus gobiernos de varios instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad. El Comité agradeció especialmente la información facilitada por el Reino Unido sobre la aceptación del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, con lo cual se hace más próxima la fecha de su entrada en vigor.

17.3 Con respecto a la aplicación del artículo 3 del Protocolo de Torremolinos de 1993, el Comité tomó nota de la información facilitada por el representante de la CE con respecto a la adopción de la Directiva del Consejo 97/70/EC, la cual está totalmente basada en ese Protocolo y que es de aplicación en la Comunidad Europea a partir del 1 de enero de 1999.

17.4 El Comité se mostró de acuerdo con la observación planteada por la delegación del Japón con respecto a las entradas del documento MSC 69/INF.8 y le pidió a la Secretaría que cuando elaborase el documento pertinente para el próximo periodo de sesiones, incluyese solamente la lista de instrumentos obligatorios y las enmiendas correspondientes.

17.5 La delegación del Japón, refiriéndose a un caso reciente en el que las copias certificadas de enmiendas a instrumentos obligatorios fueron recibidas por su Gobierno casi cuatro meses después de la fecha en que debían considerarse aceptadas, manifestó la grave preocupación de su Gobierno por esta tardanza que en ningún modo es conforme con el objeto de las disposiciones del artículo VIII b) v) del

SOLAS 74. La recepción de las copias certificadas con posterioridad a la fecha de aceptación hizo imposible que fuesen revisadas y que pudiera determinarse si el Japón tenía alguna objeción que presentar antes de que pasase su fecha de aceptación. Por tanto el Gobierno del Japón pediría a la Secretaría que distribuyese tan pronto como fuera posible las copias certificadas de las enmiendas, pero en ningún caso con una antelación menor a dos meses antes de su fecha de aceptación, teniendo en cuenta que en la resolución 4 de la Conferencia SOLAS de 1994 se establece que las enmiendas habrán de distribuirse con cuatro meses de antelación a la fecha de aceptación.

Implantación de los códigos, recomendaciones, directrices, etc.

17.6 El Comité tomó nota asimismo de la información facilitada por la Secretaría acerca del estado de implantación, al 6 de febrero de 1998, de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad presentados en forma refundida y tabulada basada en la información facilitada por los Estados Miembros (MSC 69/17/Add.1 y MSC 69/INF.9). El Comité tomó nota de que estas dos presentaciones cumplían la petición del Comité (MSC 68/24, párrafo 19.5) de que la información que en ellas figuraba debía ser facilitada una vez cada dos años al primer periodo de sesiones del Comité siguiente a cada periodo de sesiones de la Asamblea.

17.7 Tras haberse señalado a la atención del Comité que parte de la información facilitada en el documento MSC 69/INF.9 estaba desfasada, éste invitó a los Gobiernos Miembros a que la revisasen y a que comunicasen a la Secretaría cualquier enmienda necesaria.

Implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)

17.8 El Comité tomó nota de la información acerca de la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) facilitada por el Secretario General en el documento MSC 69/17/2. El Comité tomó nota en especial de que, respondiendo a las preocupaciones expresadas respecto al adelanto que se estaba haciendo hacia una eficaz implantación del Código, y a fin de facilitar información autorizada a la Asamblea en su vigésimo periodo de sesiones, el Secretario General realizó un estudio en julio de 1997 que indicó que aproximadamente el 70% de la flota mundial habría dado cumplimiento al Código al 1 de julio de 1998. El Comité tomó nota asimismo de que el Secretario General tomó la iniciativa de presentar a la Conferencia del SOLAS sobre seguridad de los graneleros de 1997, que se celebró durante el vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea, un proyecto de resolución de la Conferencia, que fue aprobado por unanimidad como resolución 9 de la Conferencia, por la que se pide a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS cuyo pabellón enarbole un número considerable de graneleros, así como a las organizaciones organizadas y a las compañías navieras interesadas, que redoblen sus esfuerzos para garantizar la implantación puntual y eficaz del Código IGS aplicable a estos buques.

El Secretario General informó al Comité que su estudio más reciente, de enero de 1998, indicó que aproximadamente el 78% de la flota mundial cumpliría de modo satisfactorio las prescripciones del Código IGS al llegar la fecha de cumplimiento. Recordó de nuevo al Comité que la regla IX/2 del Convenio SOLAS no prevé la prórroga de las fechas de implantación para la introducción del Código IGS por lo que señaló que ningún gobierno debe contemplar la posibilidad de extender después del 1 de julio de 1998 la fecha de implantación ya que esto no sólo contravendría el Convenio SOLAS, sino que supondría los buques que enarbolan su pabellón sufrirían, si no cumplieren con el mismo, todas las repercusiones inherentes cuando se encuentren en puertos de Estados extranjeros y éstos ejerzan los derechos que les confiere el Convenio SOLAS. Recordó además al Comité que la fecha límite para todas las demás clases de buques y unidades móviles de perforación mar adentro, el 1 de julio de 2002, no está muy lejos y que sería prudente comenzar el proceso de implantación de las prescripciones lo antes posible al objeto de garantizar el cumplimiento eficaz para la fecha de vencimiento.

17.9 El Comité expresó su agradecimiento por los intensos esfuerzos del Secretario General para garantizar la implantación puntual y eficaz del Código IGS y, de acuerdo con la declaración del Secretario General anteriormente citada, volvió a indicar que no debe contemplarse la posibilidad de extender después del 1 de julio de 1998 la fecha de implantación, e instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ejerciesen las funciones de Estado de abanderamiento, así como a las compañías navieras y sociedades de clasificación, a que agilizaran el cumplimiento según estimasen oportuno.

17.10 El Comité invitó asimismo a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS que ejerciesen las funciones de Estado rector del puerto a que adoptasen las medidas oportunas para prestar asistencia, a partir del 1 de julio de 1998, a la implantación general y eficaz del Código IGS.

17.11 La delegación de la China informó al Comité que su Gobierno asegurará la implantación del Código IGS:

- prohibiendo que todo buque chino, que al 1 de julio de 1998 se haya determinado que no cumple totalmente con las disposiciones del Código, se dedique al tráfico internacional; y
- mediante medidas que se adopten en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto que puedan resultar en la detención o prohibición de entrada a los puertos chinos de todo buque extranjero que, a esa fecha, no cumpla totalmente con las disposiciones del Código.

17.12 La delegación de Liberia acogió con agrado los esfuerzos del Secretario General para fomentar la implantación del Código IGS y pidió a la Organización que además de supervisar el estado de implantación del Código, disponga medios para evaluar, en su debido momento, si se obtienen las mejoras previstas en los niveles de seguridad como resultado de la introducción del Código.

Términos uniformes para hacer referencia a los instrumentos de la OMI

17.13 El Comité recordó que, al examinar en su 68º periodo de sesiones (MSC 68/23, párrafos 17.2 y 17.3), el proyecto de directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de carácter obligatorio y no obligatorio de la OMI, había convenido en volver a estudiar la cuestión en el presente periodo de sesiones, tomando como base un texto revisado que la Secretaría había sido encargada de elaborar teniendo en cuenta las diversas observaciones. El Comité se mostró conforme en general con el texto elaborado por la Secretaría (MSC 69/17/1) y, teniendo presente las observaciones contradictorias que se formularon en el Pleno, invitó a las delegaciones interesadas a que revisaran, reuniéndose como grupo especial, el texto y elaboraran las recomendaciones que estimen pertinentes.

17.14 El Comité examinó el proyecto revisado de Directrices, preparado por la delegación del Japón, en respuesta a la invitación y con el asentimiento de las demás delegaciones participantes en el Grupo (MSC 69/WP.14), pero, entendiendo que es necesario examinar más a fondo la cuestión, acordó aplazar el examen del proyecto de Directrices hasta el próximo periodo de sesiones. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 45.4 de las Directrices sobre la organización y métodos de trabajo del Comité, presentaran observaciones basadas en dicho proyecto revisado de directrices durante el 70º periodo de sesiones del Comité, en el que se espera poder concluir las Directrices.

Lista de prescripciones y recomendaciones de la OMI relacionadas con la seguridad, aplicables a todos los buques y a ciertos tipos de buques

17.15 El Comité examinó las propuestas (MSC 69/2, párrafo 12) relativas a la lista de las prescripciones y recomendaciones de la OMI, relacionadas con la seguridad, aplicables a todos los buques y a ciertos tipos de buques, que la Asamblea, en su vigésimo periodo de sesiones, había pedido al Comité que estudiase.

17.16 El Comité, tras tomar nota de la petición de la Asamblea con respecto a esta cuestión, pidió a la Secretaría que:

- .1 elaborase la lista agrupando los instrumentos según los tipos de buque a los que son aplicables y, si es posible, estableciendo subdivisiones de conformidad con los capítulos de los convenios pertinentes; en la misma también ha de indicarse, con respecto a cada instrumento, su condición jurídica, esto es, si es un instrumento jurídicamente vinculante o si tiene carácter de recomendación;
- .2 elaborase la lista en forma de una pequeña base de datos (esto es, *Access*);
- .3 pusiera el contenido del documento en *Internet* a fin de ampliar el acceso al mismo; y
- .4 ultimase su labor para el 71º periodo de sesiones.

17.17 El Comité encargó a la Secretaría, antes de proceder como se ha indicado arriba, que actualice la mencionada lista presentada en el documento A 20/9/1, y la divulgue mediante la circular MSC/Circ.815, tal como había decidido en su 68º periodo de sesiones.

Prevención de la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar

17.18 El Comité tomó nota de la información (MSC 69/INF.23) facilitada por la IACS por la que se notificaba que sus miembros aplicarán su Interpretación Unificada SC 122 a la "Prevención de la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar", en conjunción con la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS, a partir del 1 de julio de 1998.

18 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Solicitudes de obtención del carácter consultivo

18.1 El Comité recordó que en su 67º periodo de sesiones había recomendado al Consejo que no concediera carácter consultivo a la Federación Internacional de Vela (ISF, ahora conocida como ISAF); que concediera carácter consultivo a la Asociación Internacional de Buques Tanque para Carga Diversificada (IPTA), y, al revisar el carácter consultivo de EUROMOT en relación con la aplicación del CIMAC, que mantuviera el carácter consultivo de EUROMOT y se lo negara a CIMAC (teniendo en cuenta que esta última entidad no contribuiría significativamente a las aportaciones de EUROMOT, si bien tiene acceso a la OMI a través de EUROMOT), y tomó nota de la decisión adoptada por el Consejo en su 78º periodo de sesiones de conceder carácter consultivo a la IPTA y conservar el de EUROMOT.

18.2 Al examinar la solicitud de atribución de carácter consultivo de la Asociación Europea de Cisternas Portátiles (EPTA), tal como le había encomendado el Consejo (MSC 69/18), así como la información adicional remitida por la Federación Internacional de Vela (ISAF) (MSC 69/INF.2), el Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 en su 40º periodo de sesiones, el CPMM había decidido recomendar al Consejo que no concediera carácter consultivo a la EPTA puesto que considera que ésta no tiene un carácter verdaderamente internacional, ni que tampoco está en condiciones de contribuir directamente a la labor de la OMI, y que además puede tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones; y
- .2 en su 41º periodo de sesiones, el CPMM había decidido recomendar al Consejo que se concediera carácter consultivo a la ISAF por satisfacer los requisitos pertinentes y, en particular, por estar en situación de contribuir directamente a la labor de la OMI a través de la aplicación del Anexo V del MARPOL, y puesto que además no tiene acceso a la OMI a través de otras organizaciones.

18.3 El Comité constituyó un grupo para que examinara lo siguiente:

- .1 la solicitud de la EPTA que se adjunta como anexo del documento MSC 69/18; y
- .2 la información adicional facilitada por la ISAF (MSC 69/INF.2).

18.4 Tras haber recibido el informe del grupo (MSC 69/WP.8), el Comité coincidió con la decisión del CPMM en su 40º periodo de sesiones y recomendó al Consejo que:

- .1 no se otorgue carácter consultivo a la EPTA puesto que considera que ésta no tiene un carácter verdaderamente internacional, ni que tampoco está en condiciones de contribuir directamente a la labor de la OMI, y que además puede tener acceso a la OMI a través de otras organizaciones; y
- .2 atribuya carácter consultivo a la ISAF puesto que satisface todos los requisitos pertinentes y, en especial, se estima que podría contribuir directamente a la labor del Comité en lo pertinente a los capítulos IV y V del Convenio SOLAS y con respecto al Reglamento de Abordajes.

Informe sobre el programa de trabajo de la Comité Técnico 8 de la ISO

18.5 El Comité examinó un informe de la ISO sobre el programa de trabajo del Comité Técnico 8 de la ISO, ya que guarda relación con la labor del Comité y de sus órganos auxiliares (MSC 69/18/1), y tomó nota de un documento presentado previamente al CPMM (MEPC 41/INF.15) y de las observaciones al respecto de la IACS (MSC 69/18/2) manifestando preocupación por la posible duplicación de trabajo del Comité Técnico 8 de la ISO y de las sociedades miembro de la IACS.

18.6 El Comité, teniendo en cuenta la prescripción de la regla II-1/3-1 del Convenio SOLAS que estipula que los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación que haya sido reconocida por la Administración o las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente, y reconociendo con agradecimiento la valiosa contribución de ambas organizaciones a su programa de trabajo, acogió con agrado las declaraciones de los representantes de la IACS y de la ISO encaminadas a mejorar su cooperación mutua con objeto de evitar confusiones entre las labores respectivas de los Miembros de la IACS y de la ISO por lo que respecta a las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos.

Repercusiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para la OMI

18.7 El Comité tomó nota de que el Consejo había examinado en su 19º periodo de sesiones extraordinario un estudio que figura en el documento C/ES.19/19(b)/1 sobre las consecuencias para la OMI de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y recomendó que, en el marco de su labor, los diversos órganos de la Organización utilicen dicho estudio como documento de referencia.

19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Directrices sobre la organización y el método de trabajo

19.1 El Comité recordó que el CSM, en su 68º periodo de sesiones, y el CPMM, en su 40º periodo de sesiones, habían revisado las Directrices sobre la organización y método de la labor del CSM y el CPMM y sus órganos auxiliares, y habida cuenta de la experiencia adquirida con su aplicación, habían aprobado las Directrices revisadas, que posteriormente se distribuyeron por medio de las circulares MSC/Circ.816 y MEPC/Circ.331.

19.2 El Comité examinó el documento MSC 69/19 (Argentina, Chile, Colombia, México, Panamá y Venezuela) en el que se hacía referencia a las disposiciones del párrafo 45.2 de las Directrices que estipula que los documentos voluminosos (de más de seis páginas de texto) deberían recibirse en la Secretaría, a más tardar, 12 semanas antes de que se inaugure un periodo de sesiones de los Comités y sus órganos auxiliares. Los gobiernos que presentaron este documento manifestaron su preocupación por el hecho de que, tratándose de documentos muy voluminosos, será difícil y, en ocasiones, hasta físicamente imposible cumplir el plazo especificado, y propusieron que el plazo para que tales documentos voluminosos estén en poder de la Secretaría debería ampliarse progresivamente según el número de páginas.

19.3 Al estudiar la cuestión suscitada en el documento MSC 69/19, el Comité reconoció que, aunque los documentos muy voluminosos que habían dado lugar a la propuesta conjunta antes mencionada constituían casos aislados, es necesario modificar el párrafo 45.2 de las Directrices para establecer un plazo ampliado para la presentación de documentos muy voluminosos (es decir, de más de 50 páginas de texto).

19.4 Al debatir más detenidamente este punto, la Secretaría informó al Comité de que, al aplicar las Directrices revisadas, había observado que existían varias disposiciones de las Directrices que posiblemente necesiten aclaración o la introducción de modificaciones para conseguir un texto más claro o preciso, a saber:

- .1 la expresión "que exijan la adopción de medidas o decisiones" que figura en el párrafo 45.2, debería aclararse en el contexto del párrafo 45.3, es decir, indicar si los documentos no voluminosos mencionados en el párrafo 45.3 deberían ser aceptados por la Secretaría si exigen la adopción de medidas o decisiones;
- .2 de modo que se pueda permitir oficialmente que se hagan observaciones (es decir, que la Secretaría acepte documentos en los que figuren observaciones sobre cuestiones urgentes derivadas de reuniones de subcomités que hayan tenido lugar 8 ó 12 semanas antes de la celebración del periodo de sesiones del Comité), se podría modificar el párrafo 45.4 de las Directrices mediante la inclusión, después de ".2 *supra*", una frase que indique que los documentos en los que figuren observaciones sobre cuestiones urgentes derivadas de reuniones de subcomités que hayan tenido lugar 8 ó 12 semanas antes de la celebración de un periodo de sesiones del Comité, como se indica en el párrafo 44 de las Directrices, se

acepten si la Secretaría los recibe a más tardar seis semanas antes del periodo de sesiones del Comité; y

- .3 en el caso del párrafo 1.2 del apéndice 3 de las Directrices, el texto podría modificarse de modo que se indique que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales no deberían, por regla general, presentar documentos sobre puntos de programas de trabajo que no se hayan incluido en el orden del día provisional aprobado correspondiente a un periodo de sesiones particular de un subcomité. Sin embargo, de presentarse estos documentos, deberán publicarse como documentos informativos incluirse en el punto del orden del día titulado "Otros asuntos" del periodo de sesiones en cuestión.

19.5 El Comité, recordando las deliberaciones mantenidas en relación con secciones anteriores del presente informe sobre la posibilidad de que los subcomités publiquen directamente las circulares y soliciten posteriormente al Comité que sancione las medidas adoptadas, decidió en principio que se enmienden las Directrices en el sentido de que los subcomités, por regla general, no deben publicar circulares que supuestamente deben haber sido aprobadas previamente por los Comités. No obstante, esto se podría permitir en circunstancias excepcionales, según se estipule en las Directrices.

19.6 El Comité tomó nota de que el Comité Jurídico había decidido, en su 77º periodo de sesiones, enmendar sus Directrices a fin de indicar que, cuando otro Comité de la Organización le transfiera una cuestión para que adopte medidas concretas, el Comité Jurídico, antes de incluir esa cuestión en su programa de trabajo deberá decidir si se han cumplido plenamente las prescripciones del párrafo 9 de sus Directrices, incluso si dicha cuestión, de conformidad con los criterios del Comité que la remite, satisface lo prescrito en las resoluciones A.500(XII) y A.777(18).

19.7 El Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con su Presidente y el Presidente del CPMM; según proceda, remita a su 70º periodo de sesiones un documento en el que se perfile el texto revisado propuesto de las disposiciones respectivas de las Directrices para que se examine y se tomen las medidas pertinentes.

Plan que incluya las actividades, prioridades y reuniones de los órganos auxiliares

19.8 El Comité recordó que en el párrafo 14 de las Directrices se señala que los presidentes de los comités deberían remitir al finalizar cada periodo de dos años un plan conjunto de las actividades, prioridades y reuniones de sus órganos auxiliares para los dos próximos años, y tomó nota de que su Presidente, con el fin de cumplir esta disposición, tenía el propósito de remitir un documento pertinente a su 70º periodo de sesiones.

Distribución de los documentos

19.9 Tras la presentación del documento MSC 69/19, el Director de la División de Conferencias hizo una declaración en la que facilitó información sobre las observaciones formuladas con respecto al retraso en la distribución de algunos documentos en español y en francés, y en particular de la versión española del Manual IAMSAR. Esto se debía al hecho de que, además del volumen de trabajo habitual, a principios de 1998 se habían recibido tres documentos muy voluminosos: el Manual IAMSAR (870 páginas), el documento para el Subcomité DE sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (527 páginas) y la Enmienda 29 del Código IMDG. El Director explicó que el trabajo adicional había sometido a la División de Conferencias a una presión máxima durante la primera parte de 1998. Manifestó que lamentaba lo ocurrido, pidió disculpas por las molestias sufridas por las delegaciones interesadas y reiteró el compromiso total de la División de Conferencias para proporcionar el mejor y más diligente servicio de conferencias al CSM y a todos los demás órganos de la OMI.

20 PROGRAMA DE TRABAJO

GENERALIDADES

Medidas consecutivas a la vigésima Asamblea

20.1 El Comité tomó nota (MSC 69/20/9) de la petición de la Asamblea de mantener sometidas a examen y enmendar, según proceda, las resoluciones A.847(20), A.848(20), A.850(20), A.852(20), A.861(20), A.863(20), A.864(20), y A.866(20) (mediante las cuales se aprueban diferentes códigos, recomendaciones, directrices y normas de funcionamiento.)

20.2 En el contexto de la resolución A.868(20), - Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, en relación con la cual se ha pedido al Comité que incluya en su plan de trabajo la evaluación de la información remitida por las partes interesadas, en especial la pertinente al párrafo 12.2 de las mismas, con miras a determinar los riesgos y las posibles consecuencias para los distintos tipos de buques existentes y sus correspondientes operaciones, el Comité decidió:

- .1 encargar a la Secretaría que distribuya la circular MSC/Circ.865 en la que se invita a los Gobiernos Miembros a remitir la información pertinente al párrafo 12.2 de las Directrices; y
- .2 llevar a cabo una evaluación de la información recibida en un próximo periodo de sesiones, una vez que se cuente con datos suficientes para realizar dicha evaluación.

Medidas consecutivas a la Conferencia de 1997 sobre el SOLAS en relación con la seguridad de los graneleros

20.3 Conforme a la decisión que figura en la sección 2 del presente informe de tratar esta cuestión bajo este punto, y tras examinar los documentos MSC 69/2/1 (Secretaría), MSC 69/2/1/Add.1 (Reino Unido), MSC 69/2/1/Add.2 (Japón), MSC 69/2/1/Add.3 (República de Corea), MSC 69/2/1/Add.4 (BIMCO) y MSC 69/10 y Add.1 (IACS), el Comité recordó su decisión (véanse los párrafos 2.4 y 25 *supra*) de incluir un punto relativo a la "Seguridad de los graneleros" en el orden del día de su 70º periodo de sesiones, oportunidad en que se constituirá un grupo de trabajo para ocuparse de las propuestas del Reino Unido (MSC 69/2/1/Add.5) y convino en que dicho grupo también debería examinar todos los demás documentos (excepto el documento MSC 69/20/10, presentado por la IACS) así como el documento MSC 69/20/14 (Países Bajos), con el objeto de asesorar al CSM en su 70º periodo de sesiones acerca de cómo proceder en relación con tales propuestas, incluida una asignación de prioridades y las cuestiones específicas que deben remitirse a los subcomités pertinentes para un examen pormenorizado.

20.4 Con respecto al documento MSC 69/20/10 (IACS) en el que se propone la enmienda, en su debido momento, de las reglas XII/4.1 y 5 del Convenio SOLAS a fin de incluir una fecha de entrega de buques a partir de la cual se exigiría que éstos cumplan las reglas, de modo similar a las reglas I/1 6) y 13 F), el Comité consideró que, si bien tal enmienda era de carácter general y pertinente a otros capítulos del Convenio SOLAS, la misma no había sido presentada con arreglo a las Directrices sobre organización y método de trabajo, y pidió a los Gobiernos Miembros y organizaciones interesadas que volvieran a presentarla en una fecha posterior, ajustándose plenamente a lo dispuesto en dichas Directrices.

20.5 Por lo que respecta al método uniforme de medición de la densidad de las cargas a granel propuesto en el documento MSC 69/2/1/Add.2 el Comité tomó nota de que el Subcomité DSC, en su 3º periodo de sesiones, había examinado esta cuestión en el contexto del punto de su programa de

trabajo sobre: "Enmiendas al Código de Cargas a Granel y evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel", y refrendó esta medida adoptada por el Subcomité en el antedicho periodo de sesiones.

Prevención de la contaminación ocasionada por la corrosión de las planchas del fondo de los petroleros

20.6 Atendiendo a la petición formulada por el CPMM en su 40º periodo de sesiones (MSC 69/2/3, párrafo 10), el Comité examinó los documentos MEPC 40/20/2 y MEPC 40/INF.19 (República de Corea) relativos a la contaminación por hidrocarburos debida a fugas de la carga de hidrocarburos a través de orificios provocados por la corrosión en las planchas del fondo de los petroleros. En el curso de las deliberaciones, el Comité señaló que existían varias disposiciones de la OMI, tales como las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones (resolución A.744(18)), así como recomendaciones relativas a las inspecciones (por ejemplo, las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18), etc.) las cuales debidamente aplicadas bastarían para hacer frente al problema señalado. El Comité asimismo señaló que las inspecciones para detectar corrosión y otros defectos en la estructura de los buques también son parte de los deberes que, en el ámbito de los reconocimientos, tienen asignados las sociedades de clasificación miembros de la IACS y, convenido de que el estricto cumplimiento y la implantación eficaz de las prescripciones existentes evitaría que, debido a la corrosión, aparecieran orificios en las planchas de los petroleros, acordó que no era necesario adoptar otras medidas sobre la cuestión. Se pidió a la Secretaría que informara al CPMM al respecto.

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES

Generalidades

20.7 Tras tomar en consideración las recomendaciones formuladas por los subcomités, tal como figuran en los informes correspondientes (MSC 60/20 y adiciones 1 y 2) los diferentes documentos recibidos; una evaluación preliminar (MSC 69/WP.5) llevada a cabo por el Presidente con la ayuda de la Secretaría de las propuestas de nuevos puntos presentadas por administraciones y organizaciones y, las decisiones adoptadas durante el presente periodo de sesiones, el Comité procedió a revisar los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones y adoptó las medidas que se indican a continuación.

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

Resultados del 41º periodo de sesiones del CPMM

20.8 El Comité tomó nota de que el CPMM, en su 41º periodo de sesiones, (MSC 69/2/3/Add.1) había incluido tres nuevos puntos en el programa de trabajo del Subcomité, a saber:

- .1 aplicación de las disposiciones del MARPOL a las unidades flotantes de producción, almacenaje y descarga de crudo (unidades FPAD) y a las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), asignándole tres periodos de sesiones para su ultimación;
- .2 revisión de la regla I/13G del MARPOL relativa a los petroleros, con 1998 como plazo de ultimación previsto; y
- .3 carga con equilibrio hidrostático, con 1998 como plazo de ultimación previsto.

Publicación IEC 92-502: Instalaciones eléctricas de los buques

20.9 Habiendo examinado una propuesta de la CEI (MSC 69/20/6) apoyada por la IACS, (MSC 69/20/12) en la que se aboga por enmendar las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS y de los códigos CIQ y CIG a raíz de una revisión de la publicación IEC 92-502: Instalaciones eléctricas de los buques, el Comité, tras acordar que la labor debía iniciarse una vez que se hubiera ultimado la revisión de la publicación de la CEI, decidió no incluir por el momento un nuevo punto a este respecto en el programa de trabajo del Subcomité.

Enmiendas a los párrafos 10.2.2 y 10.2.3 del código CIQ relativas a los motores de bombas de carga de tipo sumergido

20.10 Habiendo examinado el documento MSC 69/20/8 (Dinamarca) en el que se propone la elaboración de enmiendas al código CIQ con objeto de garantizar una instalación segura y fiable de los motores eléctricos de bombas de carga de tipo sumergido en los tanques de carga de quimiqueros y de buques destinados al transporte de cargas cuyo punto de inflamación no exceda de 60°C o los supere y en el que también figuran las enmiendas propuestas, el Comité, tras señalar que podría ser necesario armonizar dichas enmiendas con las disposiciones de la publicación IEC 92-502 revisada: "Instalaciones eléctricas de los buques" (véase el párrafo 20.9 *supra*), le pidió a Dinamarca que volviera a presentar su propuesta oportunamente.

Programa de trabajo revisado del Subcomité y orden del día provisional de su 3º periodo de sesiones

20.11 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22. Se encargó a la Secretaría que informase al CPMM al respecto.

20.12 El Comité tomó nota de que el CPMM, en su 41º periodo de sesiones, (MSC 69/2/3/Add.1) había incluido dos puntos nuevos en el orden del día provisional del 3º periodo de sesiones del Subcomité BLG, tal como se indica en los párrafos 20.8.2 y 20.8.3.

20.13 El Comité tomó nota de que el Subcomité DE, en su 41º periodo de sesiones, le había pedido que incluyera un punto titulado "Elaboración de un código de navegación polar" en el orden del día provisional del 3º periodo de sesiones del Subcomité BLG, y decidió encargar a este Subcomité que, en su 3º periodo de sesiones, examinase con carácter preliminar esta cuestión dentro del punto del orden del día "Otros asuntos", además de incluir el punto en el orden del día provisional del 4º periodo de sesiones del Subcomité.

20.14 El Comité aprobó el orden del día provisional del 3º periodo de sesiones del Subcomité, el cual figura en el anexo 23 (véase también el párrafo 4.3 *supra*) y le encargó a la Secretaría que informase al CPMM al respecto.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)**Punto del programa de trabajo propuesto por el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones**

20.15 Atendiendo a la propuesta formulada por el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones (MSC 69/20/Add.1), y tras tomar nota del informe correspondiente a ese periodo de sesiones del mencionado Subcomité (DSC 3/15, párrafo 11.4) así como del informe de la reunión que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción mantuvo en septiembre de 1997 (DSC 3/3, párrafos 15 a 19), en los que se indica claramente que existe confusión entre los términos utilizados en el Código IMDG y los

utilizados en los apéndices B y C del Código de Cargas a Granel, y que por tanto era de imperiosa necesidad revisar este último Código a fin de armonizar su terminología con la utilizada en el Código IMDG, el Comité convino en incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código de Cargas a Granel", fijando el 2002 como plazo de ultimación previsto.

Prescripciones sobre ventilación para las mercancías peligrosas transportadas en bultos

20.16 El Comité recordó que, tras examinar una propuesta de Finlandia (MSC 69/9/3) relativa a las prescripciones sobre ventilación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, la cual había sido propuesta por el Subcomité DSC para su inclusión en la Enmienda 29 del Código IMDG (véase el párrafo 9.5 *supra*), había decidido incluir un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones sobre ventilación para las mercancías peligrosas transportadas en bultos (en colaboración con el Subcomité FP)", en el programa de trabajo del Subcomité, fijando el año 2000 como plazo de ultimación previsto.

Cuestiones relativas al Código CNI

20.17 El Comité, tras recordar la decisión que había adoptado (véase el párrafo 9.14 *supra*), decidió conservar el punto "Aplicación obligatoria del Código CNI" en el programa de trabajo del Subcomité, fijando 1999 como plazo de ultimación previsto, e incluyó asimismo el punto en el orden del día provisional del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC.

Programa de trabajo revisado del Subcomité y orden del día provisional de su 4º periodo de sesiones

20.18 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.19 El Comité decidió incluir un punto refundido titulado "Revisión del Código de Cargas a Granel y evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel" y un nuevo punto titulado "Prescripciones sobre ventilación para las mercancías peligrosas transportadas en bultos" en el orden del día provisional propuesto por el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones, y aprobó el orden del día provisional correspondiente a su 4º periodo de sesiones, según figura en el anexo 23 (véanse también los párrafos 9.13 y 20.5 *supra*).

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)

Medidas consecutivas a la Conferencia de 1997 sobre el MARPOL

20.20 El Comité tomó nota de que, en el contexto de la resolución 7 de la Conferencia sobre Restricciones del uso de perfluorocarbonos a bordo de los buques, en la que se pide al CSM y al CPMM que, con carácter urgente, adopten medidas adecuadas, incluidas una moratoria inmediata y enmiendas a los instrumentos pertinentes, con el fin de prohibir la utilización de los perfluorocarbonos (PFC) en los sistemas de extinción de incendios de a bordo, el CPMM en su 41º periodo de sesiones había decidido (MSC 69/2/3/Add.1, párrafos 7 y 13 y anexo) incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Prohibición del uso de PFC en los sistemas de extinción de incendios de a bordo", fijando el año 2000 como plazo de ultimación previsto, e invitar al Subcomité a que también examinase los aspectos que, por lo que respecta a la seguridad y el medio ambiente, se derivan de la utilización de PFC a bordo de los buques y, en particular, a que determinase el carácter esencial de los PFC como elementos de extinción de incendios, e invitó además al Comité a que tomara nota de dicha decisión. El Comité hizo suya la decisión adoptada por el CPMM en su 41º periodo de sesiones y refrendó la inclusión del punto propuesto en el programa de trabajo del Subcomité.

Prescripciones sobre ventilación para las mercancías peligrosas transportadas en bultos

20.21 El Comité recordó su decisión (véase el párrafo 9.5 *supra*) de incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones sobre ventilación para las mercancías peligrosas transportadas en bultos" (coordinado por el Subcomité DSC), con el año 2000 como plazo de ultimación previsto.

Sistemas de combustible líquido en las salas de máquinas

20.22 La delegación del Reino Unido (MSC 69/6/2) invitó al Comité a que remitiese las propuestas de enmienda a la regla II-2/15 del SOLAS, las cuales tienen como objetivo reducir el riesgo de incendio que conllevan los sistemas de combustible líquido en las salas de máquinas, al Grupo de trabajo por correspondencia encargado del examen detallado del capítulo II-2 del SOLAS para que éste las examine. El Comité, una vez que contó con más información sobre el particular y tras examinar la cuestión, decidió encargar al Subcomité FP que en su 43º periodo de sesiones examinase la propuesta del Reino Unido en el contexto del punto de su orden del día: "Examen detallado del capítulo II-2 del Convenio SOLAS".

Programa de trabajo revisado del Subcomité FP y orden del día provisional de su 43º periodo de sesiones

20.23 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.24 El Comité hizo suya la decisión adoptada por el CPMM en su 41º periodo de sesiones de incluir un nuevo punto sobre "Prohibición del uso de PFC en los sistemas de extinción de incendios de a bordo" en el orden del día provisional del 43º periodo de sesiones del Subcomité. Se invitó a los Miembros a que en las delegaciones que envíen al 43º periodo de sesiones del Subcomité FP incluyan expertos en cuestiones medioambientales.

20.25 El Comité refrendó la petición formulada por el Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones de incluir un punto sobre "Elaboración de un código de navegación polar" en el orden del día provisional del 43º periodo de sesiones del Subcomité FP.

20.26 Con respecto al punto: "Prescripciones sobre ventilación para las mercancías peligrosas transportadas en bultos", el Comité convino en incluirlo en el orden del día provisional del 43º periodo de sesiones del Subcomité FP.

20.27 El Comité aprobó el orden del día provisional del 43º periodo de sesiones del Subcomité FP, el cual figura en el anexo 23.

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

Medidas consecutivas a la vigésima Asamblea

20.28 El Comité encargó al Subcomité que, en el contexto de la resolución A.847(20) - Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento a implantar los instrumentos de la OMI, lleve a cabo, con la participación directa de los gobiernos interesados, un análisis exhaustivo de las dificultades halladas para implantar los instrumentos de la OMI, con miras a determinar las necesidades y las soluciones adecuadas (MSC 69/20/9, párrafo 3.2), e incluyó en el punto "Implantación de los instrumentos", del programa de trabajo del Subcomité, un subpunto de alta prioridad titulado "Análisis exhaustivo de las dificultades

halladas en la implantación de los instrumentos de la OMI", fijando el año 2000 como plazo de ultimación previsto.

Resultados del 41º periodo de sesiones del CPMM

20.29 El Comité tomó nota de que en su 41º periodo de sesiones, el CPMM (MSC 69/2/3/Add.1) había incluido en el programa de trabajo del Subcomité un punto de baja prioridad sobre "Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Enmiendas a la resolución A.787(19)

20.30 Tras examinar los documentos MSC 69/20/5 y MSC 69/INF.3 (Japón), los cuales contienen enmiendas a la resolución A.787(19) "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto" propuestas por los Miembros del Memorando de Entendimiento de Tokio con el objeto de armonizar las disposiciones de dicha resolución con las del Memorando de Entendimiento de Tokio así como con las del Memorando de Entendimiento de París, el Comité remitió los documentos al Subcomité para su examen en el contexto del punto de su programa de trabajo (y orden del día) sobre "Implantación por el Estado de abanderamiento: examen de la resolución A.787(19)".

Medios de remolque para casos de emergencia: reconocimientos e inspección

20.31 Tras la presentación del documento MSC 69/20/15 (Reino Unido), el Comité recordó que en su 68º periodo de sesiones había examinado con detenimiento la propuesta del Reino Unido relativa a los medios de remolque para casos de emergencia y que había incluido con carácter provisional el correspondiente subpunto en el programa de trabajo y en el orden del día provisional del 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI, a reserva de un examen más detallado con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones del Comité (MSC 68/23, párrafos 20.25 a 20.29).

20.32 Tras debatir esta cuestión, el Comité convino en mantener el subpunto: "Reconocimientos de los medios de remolque para casos de emergencia" en el punto del programa de trabajo del Subcomité titulado "Reconocimientos y certificación" y, respondiendo asimismo a la petición del Reino Unido, confirmó que los medios de remolque para casos de emergencia deben estar sujetos a reconocimientos como parte de los reconocimientos sobre seguridad de la construcción y ser inspeccionados en el marco del reconocimiento anual obligatorio.

20.33 Seguidamente, el Comité acordó remitir el documento MSC 69/20/15 al Subcomité para que éste se ocupe de la propuesta del Reino Unido que tiene como objetivo incorporar las correspondientes enmiendas en la resolución A.746(18), cuando aborde el subpunto del programa de trabajo (y del orden del día): "Revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14))".

Programa de trabajo revisado del Subcomité FSI y orden del día provisional de su 6º periodo de sesiones

20.34 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22. Se encargó a la Secretaría que informara al CPMM al respecto.

20.35 El Comité incluyó en el orden del día provisional del 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI un nuevo subpunto, según se indica en el párrafo 20.27 *supra*; aprobó el orden del día provisional, el cual

figura en el anexo 23 (véanse también los párrafos 3.9, 10.9, 13.9 y 13.13 *supra*); y encargó a la Secretaría que informara al CPMM al respecto.

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

Punto del programa de trabajo propuesto por el Subcomité COMSAR en su 3º periodo de sesiones

20.36 El Comité aprobó la propuesta formulada por el Subcomité COMSAR en su 3º periodo de sesiones de incluir en su programa de trabajo un punto de baja prioridad sobre "Elaboración de criterios para las comunicaciones generales", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Programa de trabajo revisado del Subcomité COMSAR y orden del día provisional de su 4º periodo de sesiones

20.37 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.38 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al 4º periodo de sesiones del Subcomité COMSAR, tal como figura en el anexo 23 (véanse también los párrafos 3.16, 10.13, 10.20 y 10.24 *supra*).

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Puntos del programa de trabajo propuestos por el Subcomité NAV en su 43º periodo de sesiones

20.39 Atendiendo a la propuesta del Subcomité NAV en su 43º periodo de sesiones, el Comité incluyó en el punto del programa de trabajo de dicho Subcomité: "Normas de funcionamiento de los sistemas y equipo náuticos" el subpunto de baja prioridad: "Normas de funcionamiento de los sistemas de recepción de señales sonoras", fijando 1998 como plazo de ultimación previsto.

20.40 El Comité recordó que, tal como se había decidido al tratar el punto 5 (véase el párrafo 5.75 *supra*) en relación con el documento MSC 69/5/4 (CIRM), el subpunto: "Elaboración de nuevas normas de funcionamiento para los compases electromagnéticos" se mantenía en el programa de trabajo del Subcomité, con 1998 como plazo de ultimación previsto, y que también se había incluido en el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV.

Medidas consecutivas a la vigésima Asamblea

20.41 El Comité recordó (véase el párrafo 5.2 *supra*) que en el contexto de la resolución A.858(20) - Procedimiento para aprobar y modificar dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y sistemas de notificación para buques, la Asamblea ha autorizado al Comité a que, en nombre de la Organización, desempeñe la función de aprobar dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y sistemas de notificación para buques, así como las correspondientes modificaciones, y encargó al Subcomité que, en caso necesario, adopte las medidas pertinentes de tipo preparatorio para que el Comité pueda desempeñar la antedicha función.

20.42 El Comité acordó que, a menos que se decida lo contrario, las modificaciones que efectuará en el futuro, conforme a lo autorizado por la Asamblea, se distribuirán mediante circulares COLREG.2 y SN.

20.43 En el contexto de la resolución A.860(20) - Normativa marítima para un futuro Sistema mundial de navegación por satélite (SMNS), el Comité encargó al Subcomité que mantenga la normativa sometida a examen y que prepare un proyecto de informe para el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, según estime conveniente, para que lo examine el CSM en su 74º periodo de sesiones.

Normas de funcionamiento de los proyectores de las naves de gran velocidad

20.44 El Comité examinó un documento presentado por Alemania (MSC 69/20/3) en el que se propone elaborar normas de funcionamiento para los proyectores de las naves de gran velocidad y en el que también se adjunta un proyecto de normas de funcionamiento. Tras deliberar al respecto y tomar nota de la información facilitada por el observador de la ISO sobre los progresos realizados en la preparación de sus normas, el Comité decidió no dar curso a la elaboración de las citadas normas de funcionamiento.

Enmiendas al Reglamento de Abordajes, 1972

20.45 El Comité tomó nota de que el Subcomité NAV, en su 43º periodo de sesiones, tras examinar documentos en los que se proponen enmiendas al Reglamento de Abordajes, 1972 (NAV 43/15, párrafos 3.38 y 3.39) había propuesto incluir un punto en su programa de trabajo titulado "Enmiendas al Reglamento de Abordajes".

20.46 Tras examinar, en el contexto de esta propuesta, los documentos MSC 69/20/4 (Japón) y MSC 69/20/11 (Países Bajos, IAIN e IFSMA), el Comité incluyó en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Reglamento de Abordajes", con el año 2000 como plazo de ultimación previsto, y remitió los documentos anteriormente mencionados al Subcomité para que éste los examinase. Por lo que se refiere a las propuestas presentadas en el documento MSC 69/20/11, el Comité pidió al Subcomité NAV que, en su 44º periodo de sesiones, trate la cuestión de las naves de gran velocidad con prioridad y con respecto a las acciones conflictivas en el contexto de la prevención de abordajes y los respondedores SIA, elaboró un mandato específico para su aprobación por el Comité.

Formación y titulación de prácticos

20.47 El Comité recordó que, al examinar el programa de trabajo del Subcomité STW, había decidido incluir en el mismo un punto de alta prioridad titulado "Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII) (coordinado por el Subcomité STW)" y acordó adoptar la misma medida en relación con el programa de trabajo del Subcomité NAV, asignando un periodo de sesiones para su ultimación (véase el párrafo 20.71 *infra*).

Criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente

20.48 Además de las decisiones indicadas en los párrafos 21.32 y 21.39 *supra*, el Comité pidió al Subcomité que tuviera en cuenta los estudios a los que se hace referencia en los mismos cuando examine el punto del programa de trabajo titulado "Criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente".

Programa de trabajo revisado del Subcomité NAV y orden del día provisional de su 44º periodo de sesiones

20.49 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.50 Tal como propuso el Subcomité NAV en su 43º periodo de sesiones, el Comité incluyó el punto: "Enmiendas al Reglamento de Abordajes" en el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones del Subcomité.

20.51 Tras recordar que el Subcomité DE, en su 41º periodo de sesiones, le había pedido que incluyera el punto: "Elaboración de un código de navegación polar" en el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, el Comité encargó a este Subcomité que examinara con carácter preliminar, en dicho periodo de sesiones, esta cuestión al tratar el punto: "Otros asuntos" y que lo incluyera en el orden del día provisional del 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV.

20.52 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, tal como figura en el anexo 23 (véanse también los párrafos 5.6, 5.8, 5.21, 5.49, 5.75, 7.16, 7.19 y 10.27, *supra*).

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)

Medidas consecutivas a la Conferencia de 1997 sobre el Convenio MARPOL

20.53 El Comité tomó nota de que el CPMM, en su 41º periodo de sesiones, en el contexto de las medidas consecutivas a la Conferencia de 1997 sobre el MARPOL, había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité un nuevo punto sobre "Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", fijando el 2003 como plazo de ultimación previsto, el cual comprende cinco puntos de alta y baja prioridad que tienen como objetivo la elaboración de cinco directrices al respecto.

Medidas consecutivas a la vigésima Asamblea

20.54 Tras tomar nota de que el CPMM en su 41º periodo de sesiones (MSC 69/2/3/Add.1), en el contexto de labor respecto de los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre y la preparación de disposiciones de obligado cumplimiento relativas a la gestión del agua de lastre en la forma de un nuevo Anexo del MARPOL 73/78, había propuesto incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre", con 1999 como plazo de ultimación previsto, el Comité, en el contexto de la petición presentada por la Asamblea en la resolución A.868(20) - "Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos", de que se evalúen los aspectos relativos a la seguridad por lo que respecta al cambio de agua de lastre en el mar, así como los objetivos de proyecto de los buques nuevos que podrían facilitar el cambio sin riesgos del agua de lastre en el mar, le pidió al Subcomité que examinase la cuestión, y decidió incluir, con arreglo a lo propuesto por el CPMM en su 41º periodo de sesiones, el punto de alta prioridad anteriormente mencionado sobre "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre" en los programas de trabajo de este Subcomité y del Subcomité SLF.

20.55 A este respecto, el Comité tomó nota del comentario del Presidente del CPMM de que, en la labor sobre este tema, ambos subcomités deberían tener en cuenta el documento MEPC 41/9/2 presentado por la IACS.

Programa de trabajo revisado del Subcomité DE y orden del día provisional de su 42º periodo de sesiones

20.56 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.57 El Comité tomó nota de que, según lo acordado por el CPMM en su 41º periodo de sesiones, los siguientes puntos se han incluido en el orden del día provisional propuesto por el Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones :

- .1 Directrices en virtud del Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques; y
- .2 aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre.

20.58 El Comité aprobó el orden del día provisional del 42º periodo de sesiones del Subcomité DE, el cual figura en el anexo 23 (véase también el párrafo 10.28 *supra*).

Código de navegación polar

20.59 El Presidente del CPMM tomó nota que el Subcomité DE se había comprometido a elaborar un código de navegación polar en colaboración con otros subcomités y observó que se esperaba que el CPMM se ocupara de los aspectos de dicho código relativos al medio ambiente, como se indica en el informe del 41º periodo de sesiones del Subcomité DE (DE 41/17, párrafo 10.12 y anexo 3).

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

Puntos del programa de trabajo propuestos por el Subcomité SLF en su 41º periodo de sesiones

20.60 A raíz de las propuestas presentadas por el Subcomité SLF en su 41º periodo de sesiones, el Comité decidió incluir los siguientes nuevos puntos en el programa de trabajo del Subcomité:

- .1 elaboración de notas explicativas para las partes A, B y B-1 armonizadas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación;
- .2 enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica: prescripciones de estabilidad con avería aplicables a las naves de pasaje de transbordo rodado existentes, con el año 2000 como plazo de ultimación previsto;
- .3 orientación para la gestión a bordo de la estabilidad, con el año 2000 como plazo de ultimación previsto; y
- .4 interpretaciones del Convenio de Líneas de Carga, 1966, con 1999 como plazo de ultimación previsto.

Medidas consecutivas a la vigésima Asamblea

20.61 El Comité recordó su decisión (véase el párrafo 20.54 *supra*) de incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre", con 1999 como plazo de ultimación previsto (véase también el párrafo 20.55 *supra*).

Computadores para el control de averías en los buques de pasaje

20.62 Tras debatir la propuesta conjunta presentada por Finlandia y Suecia (MSC 69/20/7) en la que se pide elaborar enmiendas al Convenio SOLAS 1974, en el sentido de que los buques de pasaje dispongan de computadores para el control de averías a fin de que se aprovechen las ventajas que ofrecen los sistemas

de control de averías basados en el uso de computadores con respecto a los tradicionales planos de lucha contra averías, el Comité remitió el documento MSC 69/20/7 al 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF para que éste lo examine en el contexto del punto de su programa de trabajo titulado "Elaboración de notas explicativas para las partes A, B y B-1 armonizadas del capítulo II-I del Convenio SOLAS", pidiéndole que al respecto solicitase la colaboración, si era necesario, del Subcomité DE.

20.63 Algunas delegaciones manifestaron su opinión de que era necesario contar con experiencia práctica acerca del uso de computadores para el control de averías antes de adoptar una decisión con respecto a cualquier disposición obligatoria relativa a tales sistemas.

Mejora de la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado

20.64 El Comité examinó los documentos MSC 69/20/13 y MSC 69/INF.12, en los cuales la IFSMA (tras hacer referencia a la resolución de la Conferencia de la IFSMA: "Mejora de la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado" en la que se insta a la OMI a que fomenta debates, continúe investigando y adopte decisiones con respecto a nuevos proyectos y modalidades de construcción de buques de pasaje de transbordo rodado que conduzcan a que se eliminen los peligros que conlleva la inestabilidad después de avería y que al mismo tiempo sean menos dependientes en relación con límites restringidos de carga y procedimientos operacionales complicados; y en la que también se invita a la OMI a que recomiende criterios a fin de que se elabore información que sea fácilmente accesible y de utilización sencilla con respecto a la estabilidad del buque en diferentes condiciones después de avería, junto con orientación acerca de cualquier procedimiento de control que se recomiende; y se facilita además una breve reseña del "Concepto Glasgow") le invitaba a que examinara dicha resolución y a que encargara a los subcomités SLF y STW el examen de esta cuestión.

20.65 Tras deliberar acerca de los documentos presentados, el Comité, si bien reconoció la importancia del tema, pidió a la IFSMA que volviera a presentar su propuesta ajustándose a las Directrices y método de trabajo de la Organización.

Programa de trabajo revisado del Subcomité SLF y orden del día provisional de su 42º periodo de sesiones

20.66 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.67 Conforme a lo propuesto por el Subcomité SLF en su 41º periodo de sesiones, el Comité se mostró de acuerdo en incluir los siguientes puntos en el orden del día provisional del 42º periodo de sesiones de este Subcomité:

- .1 enmiendas al Código de seguridad para naves de sustentación dinámica: prescripciones de estabilidad con avería aplicables a las naves de pasaje de transbordo rodado existentes;
- .2 orientación para la gestión a bordo de la estabilidad; y
- .3 interpretaciones del Convenio de Líneas de Carga, 1966.

20.68 El Comité recordó su decisión relativa a la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité del punto titulado "Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre" e incluyó este punto en el orden del día provisional del 42º periodo de sesiones del Subcomité, según lo propuesto por el CPMM en su 41º periodo de sesiones.

20.69 El Comité refrendó la propuesta presentada por los Subcomités DE y SLF en sus respectivos 41º periodos de sesiones de incluir el punto: "Elaboración de un código de navegación polar" en el orden del día provisional del 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF.

20.70 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF, el cual figura en el anexo 23 (véanse también los párrafos 8.5 y 8.10 *supra*).

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)

Puntos del programa de trabajo propuestos por el Subcomité STW en su 29º periodo de sesiones

20.71 El Comité examinó una propuesta formulada por el Subcomité STW en su 29º periodo de sesiones (MSC 69/20) relativa a la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité de un punto de alta prioridad titulado "Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII) (en colaboración con el Subcomité NAV)", habiendo fijado el año 2000 como plazo de ultimación previsto. También examinó los documentos MSC 69/20/1 y MSC 69/20/2 (ambos presentados por la IMPA) en los que se propone actualizar la Recomendación sobre normas mínimas para la formación y la competencia de prácticos que no sean prácticos de altura y la Recomendación sobre procedimientos operacionales para prácticos que no sean prácticos de altura (anexos 1 y 2 de la resolución A.485(XII)), y acordó incluir el punto anteriormente mencionado en los programas de trabajo de los subcomités STW y NAV, con la fecha de ultimación prevista señaladas *supra*.

20.72 El Comité también aprobó la propuesta formulada en el 29º periodo de sesiones del Subcomité STW de incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Requisitos médicos para la gente de mar", fijando el año 2000 como plazo de ultimación previsto.

20.73 Atendiendo a la petición formulada por el Subcomité STW en su 29º periodo de sesiones, el Comité autorizó a este Subcomité a que examinase el informe sobre la marcha de las actividades del Grupo mixto de trabajo FAO/OIT/OMI, dentro del punto "Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores".

Programa de trabajo revisado del Subcomité STW y orden del día provisional de su 30º periodo de sesiones

20.74 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

20.75 El Comité refrendó la propuesta presentada por el Subcomité STW en su 29º periodo de sesiones de incluir los dos puntos anteriormente mencionados, a saber: "Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII)" y "Requisitos médicos para la gente de mar", así como la petición del Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones de incluir el punto: "Elaboración de un código de navegación polar", en el orden del día provisional del 30º periodo de sesiones del Subcomité STW.

20.76 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al 30º periodo de sesiones del Subcomité STW, el cual figura en el anexo 23 (véanse también los párrafos 7.38, 8.9, 8.10, 9.18 y 13.8 *supra*).

Aplicación de las Directrices sobre organización y método de trabajo

20.77 Tras aprobarse los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día de sus próximos periodos de sesiones, se pasó a un debate general acerca de la aplicación de las Directrices sobre organización y método de trabajo a los nuevos puntos del programa de trabajo, durante el cual:

- .1 diversas delegaciones, que opinaban que las Directrices habían sido concebidas con el fin de mejorar la eficacia del Comité y como una herramienta para facilitar, no para limitar, el examen de las propuestas de que se trate y que por tanto debían aplicarse de forma flexible, señalaron que era necesario modificar las mismas en este sentido;
- .2 varias delegaciones indicaron que las Directrices no siempre pueden aplicarse de forma estricta a propuestas de enmienda a prescripciones operacionales o tendentes a una aplicación menos estricta de las prescripciones existentes; y
- .3 algunas delegaciones manifestaron su opinión de que en las Directrices se ha de distinguir entre propuestas en las que se determinan problemas que han de examinarse y otras en las que se exponen soluciones.

20.78 Tras debatir sobre la cuestión, el Comité le pidió a su Presidente que en colaboración con el Presidente del CPMM y con la Secretaría proponga, en el contexto de la labor relativa a la sección 19, las enmiendas a las Directrices que estimen pertinentes a fin de solucionar los problemas planteados.

REUNIONES INTERPERIODOS Y PREPARATIVOS PARA LOS PRÓXIMOS DOS PERIODOS DE SESIONES

Reuniones interperiodos

20.79 Tomando en consideración la opinión del Consejo de que el número de reuniones interperiodos de los grupos de trabajo debería limitarse al mínimo necesario, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 36 de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo, y la decisión adoptada en su 66º periodo de sesiones de que todos los subcomités deben analizar atentamente la necesidad de que los grupos de trabajo celebren reuniones interperiodos y, sólo cuando consideren que tales reuniones son esenciales, deben presentar al Comité, con la debida antelación, una petición fundamentada para que éste la examine, el Comité aprobó la celebración de las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 el Grupo mixto de trabajo OMI/OACI sobre Armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, el cual, en principio, se reunirá en Victoria, Columbia Británica (Canadá), del 5 al 9 de noviembre de 1998;
- .2 el Grupo de trabajo encargado de Revisar los aspectos relativos a la seguridad contra incendios del Código NGV, el cual se reunirá la semana previa al 42º periodo de sesiones del Subcomité FP (es decir, del 4 al 8 de enero de 1999); y
- .3 el Grupo mixto de trabajo FAO/OIT/OMI sobre la revisión del Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores, el cual se reunirá la semana previa al 30º periodo de sesiones del Subcomité STW (es decir, del 18 al 22 de enero de 1999), a reserva de la conformidad de la FAO y la OIT.

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de los periodos de sesiones 70º y 71º del Comité

20.80 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que habrán de incluirse en los órdenes del día correspondientes a sus periodos de sesiones 70º y 71º (MSC 69/WP.12, enmendado) entre las que figura, entre otras, la que engloba los asuntos pertinentes al Código IGS.

Constitución de grupos de trabajo durante el 70º periodo de sesiones del CSM

20.81 Tras recordar las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo, relativas al número de grupos que pueden constituirse en cada periodo de sesiones, y teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los distintos puntos del orden del día, el Comité aprobó, en principio, que en su 70º periodo de sesiones se constituyan grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .1 seguridad de los graneleros;
- .2 asuntos relativos a la evaluación formal de la seguridad; y
- .3 un tercer grupo ya sea sobre asuntos relacionados con el Convenio de Formación o con la seguridad de la navegación. Se decidirá en la apertura del periodo de sesiones.

20.82 Se prevé la constitución de dos grupos de redacción; uno sobre enmiendas al Código de Formación y otro sobre la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar; en el entendimiento de que las decisiones sobre la cuestión de los términos uniformes para hacer referencia a los instrumentos de la OMI (MSC 69/WP.14), se adoptarán en el Pleno.

Duración y fechas de los próximos periodos de sesiones

20.83 Con objeto de tratar eficazmente todos los puntos asignados al Comité en su 70º periodo de sesiones, el Presidente decidió pedir el asesoramiento del Comité acerca de la conveniencia de solicitar al Consejo que se le asignen dos días adicionales para la celebración de su 70º periodo de sesiones.

20.84 El Comité por razones presupuestarias y logísticas consideró que esto no sería necesario y por lo tanto su 70º periodo de sesiones se celebrará del 7 al 11 de diciembre de 1998, tal como se había programado originalmente, y su 71º periodo de sesiones del 19 al 28 de mayo de 1999.

Plan de trabajo a largo plazo

20.85 El Comité tomó nota de la resolución A.846(20) -Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta el 2004)-, de las medidas cuya adopción se pide al Comité, que figuran en el párrafo 3.1 del documento MSC 69/20/9, y de que la Asamblea había convenido en asignar alta prioridad a los puntos del plan de trabajo a largo plazo del CSM tal como lo había propuesto el Comité.

21 OTROS ASUNTOS

Certificación de los sistemas de control de calidad de las sociedades miembros de la IACS

21.1 El Comité recordó la primera vez que la IACS invitó a la OMI a participar en su propuesta de Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) en su 59º periodo de sesiones celebrado en mayo de 1991, y que el Comité acordó entonces nombrar a un consultor/observador de la OMI que

informase sobre la eficacia del plan. Desde entonces, el Comité recibe informes sobre los progresos conseguidos que prepara el consultor de la OMI en cada periodo de sesiones.

21.2 El Comité también recordó que, en su 68º periodo de sesiones, había tomado nota del informe del consultor sobre la labor realizada en el marco del plan correspondiente a dicho periodo de sesiones (MSC 68/22/1) y que, como había sucedido en el pasado, haría lo siguiente:

- .1 ayudar en el proceso de consolidación y mejora ulterior del PCSCC de la IACS, y en toda medida relacionada con la implantación de la resolución A.789(19);
- .2 observar las auditorías de las sociedades miembros de la IACS, que puedan acordar la OMI y esta sociedad;
- .3 examinar cualquier documentación resultante de las auditorías realizadas en el marco del plan; y
- .4 elaborar un informe final para el 69º periodo de sesiones del Comité.

21.3 El Comité también observó que la IACS, en la reunión que celebró el Consejo de esta entidad en noviembre de 1996, había definido el cometido y las facultades del Comité asesor de la misma, establecido recientemente, el cual tiene por objeto dotar de una mayor independencia al PCSCC, y que, tal como se había decidido en el 66º periodo de sesiones del Comité, la OMI había participado desde entonces, en calidad de observador, en las reuniones del Comité Asesor.

21.4 El Comité recordó también que, en su 68º periodo de sesiones, habiendo reafirmado la importancia de la participación de la OMI tanto en la elaboración del PCSCC de la IACS como en su Comité Asesor, había pedido a la Secretaría que supervisase las actividades del consultor y notificase en su 69º periodo de sesiones cualquier novedad pertinente.

21.5 El Comité tomó nota del documento MSC 69/21 (Secretaría) en el que se informa de los aspectos de interés en la esfera OMI/IACS de la cooperación en relación con el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad (PCSCC) de la IACS desde la celebración de su 68º periodo de sesiones, y en particular:

- .1 el informe del consultor en el que se indica que el PCSCC constituye un plan ya establecido que, no obstante, sigue evolucionando a fin de adecuarse a las prescripciones exigidas. En relación con dicho informe, el Comité observó que en 1997 se habían celebrado dos reuniones del Comité Asesor (que integra entre sus miembros a empresas diversas de la comunidad naviera) y una tercera reunión en febrero de 1998; y
- .2 que el PCSCC se había "completado sustancialmente" y que las resoluciones A.739(18) - Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, y la A.789(19) - Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, se habían incorporado en el ámbito de la auditoría. No obstante, en opinión de la IACS, aún parece factible que el consultor de la OMI continúe participando en el plan de la IACS.

21.6 El Comité tomó nota de la información antes facilitada y pidió a la Secretaría que continuase supervisando los progresos realizados e informase de cualquier novedad al respecto en su 70º periodo de sesiones.

Directrices para la aplicación de normas de seguridad a las unidades compuestas de remolcador de empuje y gabarra

21.7 El Comité aprobó, para su distribución, la circular MSC/Circ.866 sobre las Directrices para la aplicación de normas de seguridad a las unidades compuestas de remolcador de empuje y gabarra, cuyo texto había preparado la Secretaría (MSC 69/21/1) basándose en el proyecto elaborado por el Subcomité DE en su 39º periodo de sesiones y en las observaciones formuladas al respecto por los Subcomités COMSAR, NAV, SLF y STW.

Tráfico o transporte de migrantes por mar

21.8 El Comité tomó nota de los resultados del examen que realizó el Subcomité FAL en su 25º periodo de sesiones sobre la cuestión del tráfico de personas indocumentadas (MSC 69/2/6, párrafos 4 y 5) tras el cual se había invitado al Comité a que examinara la elaboración de un sistema de notificación sobre las actividades de tráfico de personas indocumentadas con miras a adoptar las medidas pertinentes.

21.9 El Comité tomó nota además de la aprobación por la vigésima Asamblea de la resolución A.867(20) sobre Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, y en particular, de los párrafos 5 a 8 de la parte dispositiva de dicha resolución.

21.10 Al examinar el documento MSC 69/WP.1, que revocaba el documento MSC 69/21/2 (Italia), el Comité examinó la propuesta de Italia, tal como se refleja en el párrafo 11 del documento MSC 69/21/2, que invitaba:

- .1 al Comité a que aprobara el proyecto de directrices adjunto al documento y a que lo distribuyera mediante la correspondiente circular MSC; y
- .2 al Secretario General a que pusiera las directrices en conocimiento de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales interesadas, de conformidad con el párrafo 8 de la parte dispositiva de la resolución A.867(20).

21.11 Tras debatir esta cuestión, el Comité acordó en principio elaborar dichas directrices en la forma propuesta por Italia, lo que también satisfaría la tarea asignada al Comité en la resolución A.867(20), que, en el párrafo 6 de su parte dispositiva, "encarga a los órganos pertinentes de la OMI que examinen, según sea necesario, la cuestión del tráfico o el transporte de migrantes por mar desde la perspectiva de la seguridad de la vida humana en el mar, y que elaboren un sistema de notificación relativo a estas prácticas"; y que, al mismo tiempo, responden a la propuesta semejante formulada en el 25º periodo de sesiones del Subcomité FAL, tal como se indica en el párrafo 21.8 *supra*.

21.12 El Comité acordó establecer un grupo oficioso que hiciese un primer examen de la propuesta presentada por Italia en el documento MSC 69/WP.1 acerca de un proyecto de Directrices para la prevención y represión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar, y, en especial, cómo se ha de proceder sobre esta cuestión, teniendo presentes las observaciones formuladas al respecto en el Pleno.

21.13 Tras recibir el informe del Grupo oficioso (MSC 69/WP.13), el Comité:

- .1 tomó nota de que un grupo de trabajo de las Naciones Unidas, establecido por la Comisión de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Justicia Penal, iniciará en Buenos Aires, a mediados de agosto del presente año, la labor preparatoria de un instrumento internacional contra el tráfico o el transporte ilegal de migrantes, incluido aquél por mar;

- .2 tomó nota de que por lo que se refiere a los conocimientos especiales de la OMI respecto de esta cuestión en términos de la seguridad de la vida en el mar, una contribución de la OMI facilitaría la labor del Grupo de trabajo de las Naciones Unidas para preparar un instrumento que abordase, en especial, la cuestión de las prácticas peligrosas relacionadas con la migración ilegal por mar;
- .3 tomó nota de que el Grupo había acordado limitar su labor a elaborar elementos provisionales sobre el combate de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, como contribución de la OMI a la labor preparatoria del Grupo de trabajo de las Naciones Unidas;
- .4 tomó nota de que el Grupo había acordado que cualquiera que fuese el texto enmendado que surgiera de esa operación (MSC 69/WP.13/Add.1, anexo), no constituiría el texto acordado (incluso en principio) del Grupo, sino solamente una versión mejorada del documento anterior que se podría utilizar como base para un futuro examen a nivel nacional y debate en futuros periodos de sesiones del Comité;
- .5 acordó que las cuestiones que se habían considerado ajenas al ámbito de competencia de la OMI deberían ser tratadas por el órgano idóneo de las Naciones Unidas, como se reseña en los párrafos 11.3, 12, 13, 14, 17 y 20.2 del documento MSC 69/WP.13;
- .6 acordó que el título se cambiase al de "Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar".

21.14 Tomando nota de la urgencia e importancia de la cuestión y recordando los párrafos dispositivos 6 a 8 de la resolución A.867(20) -Lucha contra las prácticas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar-, el Comité acordó:

- .1 establecer un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre este tema, coordinado por los Estados Unidos*, que se encargue de seguir elaborando los elementos provisionales sobre la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar y de informar al Comité en su 70º periodo de sesiones;
- .2 invitar a los Gobiernos Miembros a que presenten al Grupo de trabajo por correspondencia, cuanto antes les sea posible -y a más tardar el 31 de agosto de 1998-, observaciones sobre los elementos provisionales de la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar;
- .3 ampliar hasta el 2 de octubre de 1998 el plazo para la presentación del informe del Grupo por correspondencia en el 70º periodo de sesiones del Comité;

* **Coordinador**
Cdr. R.A. Pedrozo
Office of the Under Secretary of Defense for Policy
2100 Defense Pentagon (Rm: 3D777)
Washington, D.C. 20301 - 2100
Teléfono: (703) 614 9710
Facsímil: (703) 695 0054
Correo electrónico: pedrozor@osd.pentagon.mil

- .4 pedir a la Secretaría que participe en la reunión del Grupo de trabajo de las Naciones Unidas que tendrá lugar en Buenos Aires a mediados de agosto y que informe al Comité de los resultados de esa reunión en su 70° periodo de sesiones; y
- .5 proseguir la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia en el 70° periodo de sesiones del Comité.

21.15 El Comité invitó a los Miembros a que trajesen expertos para debatir la cuestión en su 70° periodo de sesiones y encargó a la Secretaría que informase oportunamente al respecto al Comité de Facilitación.

Oficial encargado de la guardia de navegación como único vigía durante periodos de oscuridad

21.16 El Comité recordó que en su 65° periodo de sesiones había examinado (MSC 65/25, párrafos 9.9 a 9.19) un proyecto de circular MSC sobre Prescripciones relativas a las guardias a cargo de una sola persona durante periodos de oscuridad, elaborado por el Subcomité NAV en su 40° periodo de sesiones (NAV 40/25, anexo 18), que sustituía a la circular MSC/Circ.566 y a sus enmiendas propuestas por el Subcomité STW (MSC 65/9/Add.1); así como una propuesta presentada por Dinamarca, Francia, Alemania, los Países Bajos, Noruega y el Reino Unido (MSC 65/9/2) en la que se invita al Comité a aprobar el proyecto de circular MSC para su distribución a los Gobiernos Miembros.

21.17 El Comité también recordó que, tras un considerable debate, el CSM había decidido en su 65° periodo de sesiones:

- .1 no aprobar el proyecto de circular MSC sobre Prescripciones relativas a las guardias a cargo de una sola persona durante periodos de oscuridad; y
- .2 que en el futuro se suspendan las pruebas del oficial encargado de la guardia de navegación como único vigía durante periodos de oscuridad.

21.18 El Comité también recordó que el CSM en su 65° periodo de sesiones había acordado que decidiría en su 66° periodo de sesiones la forma de implantar esta decisión y había pedido a la Secretaría que presentara un proyecto de circular MSC en el que se hiciese constar lo siguiente:

- .1 la preocupación del Comité por las consecuencias para la seguridad de la navegación si se permite que el oficial a cargo de la guardia de navegación sea el único vigía durante periodos de oscuridad y se permite que esa práctica continúe y prolifere en el futuro;
- .2 que el Comité revoca la circular MSC/Circ.566; y
- .3 que el Comité recomienda que las administraciones adopten medidas para asegurarse de que en el futuro se suspendan las pruebas con una sola persona a cargo de la guardia de navegación durante periodos de oscuridad.

21.19 El Comité recordó además que en su 66° periodo de sesiones, la Secretaría, en respuesta a una petición del Comité, había presentado el documento MSC 66/7/1 al que adjuntaba un proyecto de circular MSC. En dicho periodo de sesiones se examinaron ponencias de Dinamarca (MSC 66/7/12 y MSC 66/INF.19), Alemania (MSC 66/7/4 y MSC 66/INF.15), Suecia (MSC 66/7/3), el Reino Unido (MSC 66/7/11) y Hong Kong (MSC 66/7/7), que subrayaban el excelente historial de seguridad de los numerosos buques que habían participado en pruebas con un solo oficial a cargo de la guardia de navegación durante periodos de oscuridad, lo cual era apoyado por una amplia documentación sobre la evaluación de riesgos de dichas actividades. Posteriormente, los países antes mencionados invitaron al

Comité a que volviera a examinar su decisión de poner fin a las pruebas. Los Estados Unidos (MSC 66/7/9) propusieron que se aprobara la circular elaborada por la Secretaría y que las pruebas en cuestión finalizaran el 31 de diciembre de 1997. Durante el extenso debate que siguió a la presentación de los documentos antes mencionados, la mayoría de los miembros del Comité expresó su preocupación ante las consecuencias que tendría para la seguridad de la navegación la continuación y proliferación de la práctica de mantener al encargado de la guardia de navegación como único vigía durante periodos de oscuridad. Sin embargo, otras delegaciones manifestaron que los resultados documentados de las pruebas habían demostrado hasta el momento una mejoría de la seguridad. En vista de la decisión adoptada durante el 65º periodo de sesiones del Comité, éste recomendó en su 66º periodo de sesiones, por mayoría, que las administraciones deberían adoptar medidas para garantizar que las pruebas con el oficial a cargo de la guardia de navegación como único vigía durante periodos de oscuridad deberían cesar a más tardar el 31 de diciembre de 1997. Teniendo en cuenta las declaraciones formuladas por las administraciones de Dinamarca, Alemania, los Países Bajos, Noruega, Suecia, el Reino Unido y Vanuatu, que habían autorizado dichas pruebas, de que las mismas finalizarían en las postrimerías de 1997, el Comité acordó recomendar que aquellas administraciones presentaran los resultados de las pruebas y cualesquiera recomendaciones y conclusiones pertinentes al CSM, que se pronunciaría en su 69º periodo de sesiones sobre dicha cuestión, ya sea en virtud de la regla I/5 del Convenio de Formación 1978 o de la regla I/13 del Convenio de Formación 1995, según fuera oportuno.

21.20 El Comité recordó asimismo que en su 66º periodo de sesiones había aprobado la circular MSC/Circ.733 sobre el Oficial encargado de la guardia de navegación como único vigía durante periodos de oscuridad, basada en una ponencia conjunta presentada por las delegaciones de Dinamarca y los Estados Unidos (MSC 66/WP.16).

21.21 El Comité examinó los documentos presentados por Dinamarca (MSC 69/21/6 y MSC 69/INF.7), Alemania (MSC 69/21/7 y MSC 69/INF.6), los Países Bajos (MSC 69/21/3, MSC 69/21/9, MSC 69/INF.4 y MSC 69/INF.4/Add.1), Suecia (MSC 69/21/8 y MSC 69/INF.13), Vanuatu (MSC 69/21/4) y los Estados Unidos (MSC 69/21/10).

21.22 Al presentar los documentos MSC 69/21/3, MSC 69/21/9, MSC 69/INF.4 y MSC 69/INF.4/Add.1, la delegación de los Países Bajos manifestó que en su país se había practicado durante una serie de años la guardia nocturna con una sola persona, realizada de conformidad con la circular MSC/Circ.566, y los resultados habían sido como los experimentados en Alemania, Dinamarca y Suecia: un excelente historial de seguridad (mejor que el del resto de la flota) sin absolutamente ningún siniestro. No obstante, a fin de cerciorarse por completo de que esa práctica era segura y no constituía una anomalía estadística, encargaron un estudio a un instituto de investigación del factor humano. Se registró y analizó el comportamiento efectivo a bordo, así como durante una simulación de función completa. La conclusión del estudio (MSC 69/21/9 y MSC 69/INF.4/Add.1) fue que, cuando un buque va equipado de conformidad con la circular MSC/Circ.566:

- .1 un vigía **no** añade nada a la seguridad; y
- .2 el rendimiento de la navegación en un puente integrado es **superior** al tradicional.

La delegación de los Países Bajos, observando que, si bien se ha demostrado que la guardia por una sola persona constituye una práctica segura al ser realizada de conformidad con la circular MSC/Circ.566, como ha sido el caso en su flota, y aún más en Dinamarca, Alemania y Suecia, comentó que no habían visto ninguna prueba o estudio científico que apoyase la opinión de que la guardia de una sola persona no fuese segura.

En su opinión, la guardia de una sola persona en la navegación constituía una novedad que no se podía parar. Se trataba de una novedad social y tecnológica que tampoco se podía parar. Constituía un deber del Comité el tomar decisiones basándose en la seguridad y en nada más. Por consiguiente, la delegación de los Países Bajos invitaría a aquellos que dudasen de la garantía de la seguridad de la guardia de una sola persona a que presentasen prueba de lo contrario.

La delegación de los Países Bajos concluyó sugiriendo que el 45° periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación constituiría una buena oportunidad para discutir la cuestión más a fondo. Hasta que ello sucediese, se dejaría a la discreción de las administraciones interesadas el permitir la guardia de una sola persona en periodos de oscuridad en los buques que naveguen en aguas internacionales, a condición de que cuenten con el equipo complementario necesario y sigan los procedimientos establecidos.

21.23 Al presentar el documento MSC 69/21/4, la delegación de Vanuatu manifestó que su experiencia coincidía con la de los Países Bajos. Un buque de ese tipo que enarbolaba su pabellón había realizado satisfactoriamente travesías oceánicas desde el momento en que lo dejaba un práctico hasta el momento en que entraba en la jurisdicción de otro práctico, durante más de nueve años, sin que fallase el equipo facilitado, de conformidad con la circular MSC/Circ.566. Durante este tiempo no había experimentado ningún suceso que suscitase preocupaciones sobre la seguridad o el factor humano. El buque había navegado con una tripulación de 19 personas incluido el capitán y tres oficiales de puente conforme a un sistema de tres guardias.

En opinión de Vanuatu, la combinación de los dispositivos y equipo especialmente proyectados y una dotación suficiente permitía al buque funcionar con mayor eficacia y seguridad que los buques de tripulación tradicional con la misma dotación. En especial, el capitán estaba siempre disponible como reserva o se le llamaba automáticamente si el oficial encargado de la guardia no conseguía anular la alarma de guardia. Ésta no podía ser desconectada de modo alguno por el oficial encargado de la guardia, puesto que estaba controlada solamente desde el camarote del capitán.

Es más, el equipo especializado instalado aumentaba también la seguridad durante las horas del día. En opinión de Vanuatu, numerosos siniestros que han ocurrido en buques tradicionales habrían sido evitados por los buques sometidos a prueba en situaciones similares. En opinión de aquella delegación, los intereses de la seguridad hubieran quedado mejor servidos centrándose en el elevado número de buques equipados de modo tradicional que navegan con un solo oficial de guardia por la noche, en vez de intentar impedir la navegación con un solo oficial de guardia por la noche en buques dotados de dispositivos y equipo que compensaban con creces la falta de vigía.

La delegación de Vanuatu concluyó afirmando que las pruebas habían sido realizadas de conformidad con el Convenio de Formación y con las Directrices del Comité, y fueron coronadas por el éxito. No se había presentado ninguna prueba en contra.

21.24 Al presentar los documentos MSC 69/21/6 y MSC 69/INF.7, la delegación de Dinamarca manifestó que en el documento MSC 69/21/6 habían presentado recomendaciones y conclusiones tras haber realizado pruebas de operaciones con un hombre en el puente en ciertos buques durante una serie de años. En el documento MSC 69/INF.7 habían presentado un análisis de riesgos realizado por la Universidad Técnica de Dinamarca.

Durante el último decenio, Dinamarca había realizado grandes esfuerzos por perfeccionar un nuevo concepto de guardia especialmente proyectado para algunos buques modernos con una nueva disposición del puente, equipo especial, organización especial y tripulados por oficiales de especial titulación y cuidadosa formación. Respecto a esos buques y en las condiciones prescritas, habían llegado a la

conclusión de que el concepto de guardia especial era más seguro que el tradicional. Los resultados de las pruebas, así como el análisis de riesgos, habían apoyado plenamente esta conclusión.

Dinamarca había estado llevando a cabo pruebas a bordo de un total de 33 buques durante más de siete años. Habían participado en las pruebas 347 oficiales y nunca se había producido un siniestro durante dichas pruebas, aunque se habían recorrido casi 5 millones de millas. Ninguno de los oficiales había calificado de pesada la carga de trabajo durante una guardia. Ello fue confirmado por una investigación sobre la cuestión de la fatiga entre oficiales de navegación daneses, realizada por el Servicio danés de salud en el trabajo marítimo en 1997. Habían respondido a un cuestionario exhaustivo 1 171 oficiales y la conclusión era que no existía diferencia marcada de fatiga o sensación de soledad entre los oficiales que prestaban servicio a bordo de los buques de prueba y los oficiales que servían en buques de guardia tradicional.

Dinamarca creía firmemente que se había quitado de encima la carga de la prueba respecto a esta cuestión, lo cual, no obstante, no era el caso de los que sostenían opiniones opuestas. No sólo se habían ajustado a las condiciones de prueba de la OMI, sino que habían ido más allá, reuniendo una enorme cantidad de datos de pruebas que apuntaban todos en la misma dirección. Por consiguiente, les resultaría muy insatisfactorio que el Comité, por razones evidentemente distintas a la seguridad, les impidiese emplear el concepto de guardia que habían perfeccionado.

Mediante su documento MSC 69/21/6, Dinamarca trataba de mantener el equilibrio pidiendo al Comité solamente que tomase nota de su punto de vista y que, por lo tanto, no se opusiese a su modo de lograr una guardia segura en ciertos buques dado cierto conjunto de condiciones. Tal resultado no influiría en la manera en que otros países decidiesen realizar la guardia. Y, si un país se oponía a este concepto de guardia, ellos estaban dispuestos a dar instrucciones a los buques daneses para que actuasen en consecuencia en las aguas de ese país.

En cuanto a la cuestión de si su sistema de guardia pudiera acarrear una reducción de las prescripciones de dotación, la delegación danesa aseguró que tal no sería el caso, puesto que las prescripciones de dotación podrían modificarse y todos los buques deberían estar en condiciones de montar una guardia tradicional en cualquier momento y con cualquier duración.

En cuanto al argumento de que su concepto de guardia no se podía considerar seguro porque no se permitía en buques de pasaje, la delegación danesa redarguyó que en los buques de pasaje se deben realizar tareas especiales: por ejemplo, ocuparse de los pasajeros intrusos en el puente.

En el anexo 1 al documento MSC 69/21/6 se presentan los resultados estadísticos de las pruebas realizadas en los buques daneses. Dichas pruebas han sido interrumpidas y los buques de prueba han recibido autorización permanente para navegar de conformidad con el concepto de guardia por una sola persona, con las condiciones presentadas en el anexo 2 de aquel documento.

Dinamarca solicitaba al Comité que tomase nota de la información facilitada y de que no era necesario a este respecto una enmienda del Convenio de Formación. Los resultados de las pruebas danesas, así como las realizadas por otros países, habían demostrado claramente que la seguridad de la navegación quedaba mejorada por su sistema de guardia. Por consiguiente, no aceptar esto equivaldría a decir que no se permitía a un país miembro mejorar la seguridad de la navegación. Es más, rechazar los resultados de sus pruebas, sin haber examinado como es debido tanto los resultados como el análisis de riesgos que los acompaña, significaría que no se debían respetar las disposiciones sobre pruebas del Convenio de Formación.

Preocupada por la posibilidad de que la mayoría de las delegaciones que asistían a la reunión del Comité no hubiesen recibido su informe con antelación, la delegación danesa sugirió que, a fin de superar este problema, debía encargarse al Subcomité de Seguridad de la Navegación la tarea de evaluar el informe; y expresó su voluntad de cooperar en cualquier procedimiento que garantizase una evaluación seria de su programa de pruebas y análisis de riesgos. También sería aceptable una evaluación formal de la seguridad independiente.

La delegación danesa concluyó subrayando que le resultaba esencial que no se adoptase una decisión opuesta a su concepto de guardia hasta que les hubiesen eximido de la responsabilidad de probar esta cuestión aquellos que se oponían a ese concepto, el cual debía ser evaluado con arreglo a sus méritos, en lo que se refería a la seguridad. Siendo esto lo que prescribe el Convenio de Formación, pidieron al Comité que actuase en consecuencia.

21.25 Presentando el documento MSC 69/21/7, la delegación de Alemania afirmó que el gobierno alemán había hecho numerosos esfuerzos por determinar si era o no segura la guardia de una sola persona.

Desde principios de 1988, un total de 30 buques que enarbolaban el pabellón alemán habían participado en el programa de pruebas de la OMI de conformidad con la regla I/5 del Convenio de Formación de 1978, cumpliendo las prescripciones de la circular MSC/Circ.566 y las directrices alemanas complementarias sobre guardia de una sola persona en periodos de oscuridad. Durante la fase de pruebas en 10 años no había ocurrido un solo siniestro debido a la guardia de una sola persona en periodos de oscuridad.

Los buques participantes han sido construidos especialmente para que en el programa de pruebas se realizasen guardias de una sola persona dentro del llamado proyecto de "buques del futuro", con apoyo financiero del Gobierno y presentan las siguientes tres novedades técnicas:

- .1 un nuevo proyecto de puente que contaba con un terminal de una sola persona en el puesto de órdenes de la maniobra que cumplía las prescripciones pertinentes a un sistema hombre/máquina altamente desarrollado;
- .2 un terminal de una sola persona, incluidos modernos sistemas de puente integrados y que facilita la visibilidad en todos los ángulos desde el puente para la navegación y la prevención de abordajes; y
- .3 estas medidas técnicas tienen plenamente en cuenta las necesarias normas ergonómicas para garantizar condiciones óptimas con el fin de aliviar de su rutina al oficial de la guardia de navegación.

El mencionado proyecto y equipo del puente permitieron la implantación de procedimientos de puente basados en las directrices alemanas, que tomaron plenamente en consideración el factor humano y garantizaron lo siguiente:

- la guardia a cargo de una sola persona durante periodos de oscuridad sólo se realizó con arreglo a un sistema de tres guardias por lo menos (un capitán y tres oficiales);
- el oficial de la guardia de navegación estaba familiarizado con el sistema del puente y las prescripciones y procedimientos de guardia por una sola persona antes de iniciar las pruebas de guardia a cargo de una sola persona;

- el capitán estaba a disposición como reserva idónea para facilitar asistencia inmediata y cualificada;
- se asignó la función de reserva a un marinero para que asumiese en cualquier momento las funciones de vigía; y
- el oficial de la guardia de navegación se mantenía alerta mediante un sistema de alarma de guardia.

El resultado de las pruebas había demostrado que la guardia con el oficial encargado de la guardia de navegación desempeñando la función de vigía único en periodos de oscuridad, con arreglo a las condiciones previas, prescripciones operativas y de otra naturaleza de la OMI, había sido segura. En opinión de los entrevistados (con una excepción entre 624), no se dieron situaciones que pusiesen en peligro la seguridad y que se hubiesen debido a la guardia por una sola persona durante periodos de oscuridad.

A fin de justificar mediante una investigación de simulación los primeros resultados empíricos de las pruebas prácticas con respecto al factor humano y forzar la capacidad de resistencia, se realizó un estudio de simulación en 1988. Los resultados habían indicado muy claramente el efecto positivo del centro de control del buque adaptado en el sentido funcional y ergonómico, por comparación con el puente de navegación tradicional, y ello a pesar de que las personas sometidas a prueba no estaban familiarizadas con esta situación y que el tiempo de familiarización que se les ofreció fue mínimo (a saber, 30 minutos).

Al objeto de justificar científicamente los resultados empíricos de las pruebas prácticas, se realizó un estudio de evaluación de riesgos comparados de diferentes configuraciones en 1996, con el siguiente resultado: es evidente que el marinero como vigía complementario sólo es pertinente en el primer grado de peligrosidad: "percepción de un cambio en la zona marítima observada". De hecho, no presta apoyo al oficial de la guardia en ninguno de los demás grados de peligrosidad. Si el oficial de la guardia no puede controlar por sí mismo una situación en empeoramiento, necesitará el apoyo de alguien que cuente con su mismo grado de competencia. Esto se lo brinda del mejor modo concebible el oficial de reserva experimentado con la mayor motivación, a saber el capitán, que está preparado para tales acciones e inmediatamente disponible. En el primer grado de peligrosidad, el de percepción, el equipo de radar APRA, que es obligatorio en las operaciones de guardia a cargo de una sola persona, compensa en gran medida al vigía complementario, mientras que el equipo técnicamente mejor del centro de control del buque por la noche ofrece ventajas señaladas en comparación con la guardia tradicional en todos los demás niveles.

El resultado de la comparación entre la guardia a cargo de una sola persona en un centro de control de un buque por la noche y una guardia convencional a cargo de una sola persona en un puente tradicional durante el día tiene una importancia considerable. En razón del incremento de la seguridad relacionado con el equipo que también se consigue durante el día para la guardia a cargo de una sola persona definida, el balance del riesgo de las guardias de navegación diurna y nocturna (balance de 24 horas) también pone de manifiesto una clara ventaja por lo que respecta a la seguridad de este sistema.

La evaluación formal de los riesgos (en situación nocturna) ha demostrado que:

- el mejor equipo técnico, cuyo uso es obligatorio,
- la disposición ergonómica del equipo del puente, así como
- una organización más precisa, con la rápida asistencia de un oficial competente de reserva,

no sólo compensan, en comparación con un puente convencional, la ausencia de un marinero más, que actúe de vigía, sino que también reducen claramente el riesgo. Por consiguiente, la guardia a cargo de una sola persona en un centro de control de un buque por la noche en condiciones definidas resulta más segura que una guardia de navegación convencional. Si se toma como punto de referencia y medida una guardia de navegación a cargo de una sola persona en un puente tradicional durante el día (que, de conformidad con el Convenio de Formación, y con la práctica habitual a escala mundial, es un "riesgo aceptado"), se comprueba que el riesgo de la guardia a cargo de una sola persona por la noche en condiciones definidas es menor que ese riesgo aceptado.

Tras los positivos resultados obtenidos con:

- el programa de pruebas realizado por Alemania entre 1988 y el 31 de diciembre de 1997, con la participación de 30 buques de pabellón alemán y más de 300 000 horas de guardia realizadas en condiciones experimentales que se ajustaban no sólo a las prescripciones de la OMI, sino también a las disposiciones nacionales adicionales sobre la guardia a cargo de una sola persona;
- las pruebas de simulación (1988); y
- el estudio de evaluación de riesgos (1996),

las autoridades alemanas responsables de la seguridad autorizaron, a título individual en virtud de lo dispuesto en la regla I/13 del Convenio de Formación, que esos buques pudieran seguir utilizando tal sistema indefinidamente, a reserva de lo prescrito en el párrafo 8 de la regla I/13 del Convenio de Formación, de las disposiciones recogidas en la circular MSC/Circ.566 y de las disposiciones alemanas adicionales sobre la guardia a cargo de una sola persona en periodos de oscuridad.

En cuanto a las recomendaciones que se debían hacer al Comité, la delegación de Alemania opinaba que el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar no debía enmendarse con respecto a la guardia a cargo de una sola persona, considerando que todos los buques autorizados a seguir operando con un sistema de guardias a cargo de una sola persona observarían las disposiciones de la circular MSC/Circ.566.

Los derechos de los Estados que no están dispuestos a aceptar que los buques que utilicen ese sistema de guardias naveguen en sus aguas territoriales quedarán salvaguardados mediante la observación de las prescripciones operacionales de las pertinentes circulares de la serie STCW.5. Entre esos derechos se cuenta el que tienen todos los Estados Miembros de ser informados por conducto de la Organización.

Para concluir, la delegación de Alemania recomendó al Comité que no debatiera en el presente periodo de sesiones la cuestión de la guardia a cargo de una sola persona como cuestión de principio sin un análisis pericial detallado de los resultados de pruebas exhaustivas. Dado que no hay necesidad de tomar una decisión apresurada, se recomendó que los subcomités NAV y STW realicen una evaluación detenida de las distintas ponencias presentadas y que se encuentre una solución justa que tenga en cuenta todos los aspectos de la seguridad, los avances técnicos y el factor humano, así como las inversiones realizadas, por lo menos por lo que respecta a los buques que han participado con éxito en el programa de pruebas. Por consiguiente, su recomendación era que esta cuestión se remitiera a los subcomités NAV y STW o que se encargara a consultores independientes la realización, en un plazo determinado, de un estudio de evaluación de los riesgos para la seguridad.

21.26 Al presentar los documentos MSC 69/21/8 y MSC 69/INF.13, la delegación de Suecia señaló que había llevado a cabo pruebas con un oficial encargado de la guardia de navegación como único vigía

durante periodos de oscuridad; éste era un tema al cual se habían opuesto firmemente otros países, aunque por razones que no resultaban claras. La cuestión principal había sido determinar si el servicio de vigía podría sustituirse por equipo técnico y un proyecto del puente perfeccionado, sin que disminuya el nivel de seguridad. Las pruebas se habían llevado a cabo desde 1993, en 38 buques que enarbolaban el pabellón de Suecia. Durante las pruebas, este país había implantado prescripciones de notificación respecto de los buques participantes y los resultados se habían comunicado al CSM en su 66º periodo de sesiones. Durante esas pruebas no se habían registrado accidentes.

En cumplimiento de sus obligaciones en tanto que Estado Miembro de la OMI, Suecia había evaluado las pruebas mediante la empresa consultora independiente MARITERM de ese país. El propósito de la evaluación era comparar el nivel de seguridad de un puente tradicional, con un oficial y un vigía, con un puente equipado de conformidad con la circular MSC/Circ.566, con el oficial de la guardia de navegación como único vigía y, a su vez, con un puente equipado de conformidad con las prescripciones del anexo 18 del documento NAV 40/25.

La evaluación se había llevado a cabo mediante un análisis de los riesgos, con el propósito general de brindar una justificación **racional** respecto de una decisión relativa a los riesgos. La evaluación había demostrado que la actuación de un solo hombre como único vigía durante periodos de oscuridad, en un puente equipado de conformidad con la circular MSC/Circ.566, planteaba el mismo riesgo que un puente tradicional, mientras que un puente con un oficial como único vigía durante periodos de oscuridad, equipado de conformidad con el anexo 18 del documento NAV 40/25, ofrecía un mayor grado de seguridad. Se había comprobado un aumento general de la seguridad y especialmente en lo que respecta a los peligros relacionados con otros buques u objetos, detectables mediante radar, y con peligros ocasionados por fallos en la determinación de la situación.

Como resultado de la evaluación y de las notificaciones de los buques, Suecia ha autorizado a los buques, a título individual, a que continúen aplicando el sistema por tiempo indefinido. La autorización deja a salvo los intereses de los países que han manifestado objeciones a que el oficial encargado de la guardia de navegación actúe como único vigía durante periodos de oscuridad en sus aguas territoriales. En cada una de las autorizaciones se ha incluido información respecto de los países que habían notificado a la OMI sus objeciones. La autorización no ha tenido repercusiones respecto de la dotación de los buques.

Finalmente, la delegación de Suecia pidió al Comité que tomara nota de la información proporcionada, agregando que consideraba importante que su evaluación fuera examinada seriamente y no se la descartara *prima facie*. La delegación apoyaba la propuesta de que el Subcomité NAV se encargara de examinar a fondo las evaluaciones presentadas al Comité.

21.27 Al presentar el documento MSC 69/21/10, los Estados Unidos señalaron que la presencia de un vigía especializado, con formación adecuada, constituye una ventaja para el oficial a cargo de la guardia de navegación en cuanto constituye una ayuda para la detección de cambios en el entorno y contribuye a un mayor grado de vigilancia en el puente en tanto que elemento fundamental de un equipo de gestión del puente con formación adecuada. Los Estados Unidos señalaron también que les preocupaba que no se mantuvieran precauciones adecuadas en caso de que la guardia a cargo de una sola persona durante 24 horas pasara a ser una práctica común. Si bien los ensayos pueden haber indicado que era posible introducir mejoras en la utilización de tecnología nueva y de sistemas de puente integrados, tales tecnología y sistemas no eliminan la necesidad de contar con un servicio de vigía especializado durante periodos de oscuridad. Aun cuando la tecnología es importante, las personas constituyen la clave de cualesquiera mejoras en la seguridad y la protección del medio ambiente. Por consiguiente, los Estados Unidos pidieron al Comité que estableciera, de conformidad con el párrafo 8.4 de la regla I/13 del Convenio de Formación, que no era necesario o adecuado enmendar dicho Convenio y distribuyera una

circular pidiendo a las administraciones que hubiera autorizado la continuación del servicio de guardia a cargo de una sola persona durante periodos de oscuridad que revocaran o anularan tales autorizaciones.

21.28 La delegación de Chile manifestó, a favor del documento MSC 69/21/10 (Estados Unidos) y de la circular adjunta al mismo, que, de acuerdo con su declaración previa, Chile no autoriza la travesía por sus aguas territoriales de buques que sólo cuenten con el oficial a cargo de la guardia de navegación como único vigía durante periodos de oscuridad y, por consiguiente, pidió a las delegaciones de Alemania y Dinamarca que incluyesen a Chile en la lista de países de sus documentos respectivos.

21.29 La delegación de Chipre manifestó que consideraban la cuestión de la guardia a cargo de una sola persona durante periodos de oscuridad de forma distinta. Si el Comité deseaba prohibir las pruebas o cualesquiera otros elementos relacionados con la cuestión, las pertinentes disposiciones del Convenio de Formación deberían enmendarse. Éste sería el único medio de crear una obligación vinculante respecto de todas las Partes en el Convenio de Formación.

En opinión de la delegación de Chipre, la aprobación de una circular MSC o de una decisión al respecto por parte del Comité no constituían una enmienda al Convenio de Formación dentro del ámbito de la regla I/13.8.4 del mismo. La delegación de Chipre apuntó que, por lo que a su país respectaba, se trataba de legislación disfrazada y que, en principio, se oponía totalmente a ese tipo de legislación, especialmente con respecto a cuestiones relativas a los derechos y deberes de los Estados.

Asimismo, la delegación de Chipre señaló la atención sobre las decisiones del Comité acerca de la aprobación de circulares MSC adoptadas mediante la participación de Estados que pueden no ser Parte en el Convenio en cuestión.

En opinión de esta delegación, en tanto que las pertinentes disposiciones del Convenio de Formación no se enmendasen de un modo obligatorio ni se adoptasen decisiones en armonía con las disposiciones de la regla I/13.8 de dicho Convenio, los Estados que desearan continuar las pruebas o autorizar las guardias a cargo de una sola persona, en la medida en que estuviese permitido en el Convenio de Formación, podrían hacerlo, siempre que ello no repercutiese en los derechos de los Estados que se habían opuesto oficialmente a la realización de dichas pruebas.

La delegación de Chipre consideró que era preciso resolver definitivamente esta cuestión. Los buques ya se habían construido, se estaban construyendo o se habían encargado; prolongar la incertidumbre sería malgastar los recursos.

La delegación de Chipre se mostró de acuerdo con los Países Bajos en que la cuestión presentaba connotaciones sociales y que, gustase o no, estaba destinada a hacerse realidad, y apuntó que sería mejor centrarse en la regulación de la cuestión de un modo controlado y seguro, en lugar de posponer el momento de enfrentarse a la realidad venidera.

21.30 Durante las prolongadas deliberaciones sobre esta cuestión, posteriores a la presentación de los documentos, la mayoría del Comité manifestó su preocupación respecto del nivel de seguridad que brindaría la práctica de un servicio de vigía a cargo de una sola persona y apoyaron la propuesta de los Estados Unidos de que se publicara una circular del CSM con un llamamiento a las administraciones interesadas para que pusieran término o suspendieran toda autorización al respecto.

21.31 Como colofón, el Presidente:

- .1 se refirió a la circular MSC/Circ.733, recordando al Comité la decisión que había adoptado en su 66º periodo de sesiones, que figura en el párrafo 4, de pronunciarse según lo previsto

en el párrafo 8.4 de la regla I/13 del Convenio de Formación 1978, tras haber recibido en el actual periodo de sesiones los resultados de las pruebas junto con las recomendaciones y conclusiones relativas a las mismas que habían presentado las administraciones que las habían autorizado;

- .2 añadió que, si bien el concepto de autorizar al oficial encargado de la guardia de navegación a actuar como único vigía durante periodos de oscuridad había recibido el apoyo de varias delegaciones, una importante mayoría que había participado en las deliberaciones se había manifestado a favor de la propuesta de los Estados Unidos que se recoge en el documento MSC 69/21/10 y, por consiguiente, dado su apoyo a la distribución del proyecto de circular del CSM que figura en el anexo de dicho documento; y
- .3 teniendo en cuenta los resultados de las deliberaciones, según se indica *supra*, pidió al Comité que diera su conformidad a lo propuesto en el párrafo 3 del proyecto de circular del CSM (anexo del documento MSC 69/21/10), como se indica a continuación:
 - .3.1 decidir, de conformidad con el párrafo 8.4 de la regla I/13 del Convenio de Formación, que no era necesario o adecuado enmendar las disposiciones sobre la guardia que figuran en el Convenio de Formación; y
 - .3.2 pedir a las administraciones que habían autorizado a esos buques a participar en las pruebas o que los habían autorizado a continuar indefinidamente con la práctica de organizar la guardia con una sola persona a cargo durante periodos de oscuridad que revoquen o suspendan tales autorizaciones.

21.32 Puesto que el Comité, había manifestado su acuerdo, por mayoría, con las decisiones mencionadas en los párrafos 21.31.3.1 y 21.31.3.2 *supra* y había pedido a la Secretaría que publicara a tal efecto la circular MSC/Circ.867, el presidente añadió que, tras consultar a la Oficina jurídica acerca de si, al adoptar la decisión antes mencionada, el Comité no estaría actuando de un modo adecuado al introducir (a saber, mediante una circular del CSM) legislación que no guarde conformidad con los procedimientos establecidos, se declaró convencido de que el Comité estaba actuando adecuadamente.

A continuación propuso que, habiendo decidido publicar la circular del CSM propuesta por los Estados Unidos, el Comité podría convenir en que resultaría útil para la seguridad de la navegación que el resultado de las pruebas llevadas a cabo por los gobiernos, presentado al Comité en el actual periodo de sesiones, se utilizara adecuadamente, por ejemplo, pidiendo al Subcomité NAV que los tuviera en cuenta en toda labor pertinente que estuviera llevando a cabo en relación, entre otras cuestiones, con los sistemas de puente integrados.

21.33 Como respuesta a una petición de información sobre el asesoramiento jurídico recibido, el Secretario dio lectura al siguiente texto:

"La cuestión que debe determinar el CSM con respecto a la regla I/13, párrafo 8.4 del Convenio de Formación, es si resulta adecuada una enmienda al Convenio. Si el CSM opina que se justifica enmendar el Convenio, deberá decidir también si la práctica debe ser suspendida o permitir que continúe antes de que la enmienda entre en vigor. Esta última decisión resulta necesaria únicamente si el CSM decide enmendar el Convenio.

Sin embargo, si el CSM decide no enmendar el Convenio pero una Parte en el mismo presenta una propuesta al CSM en relación con las pruebas, dicha propuesta debe ser examinada a la luz de la

regla I/13, párrafo 9. La decisión que se adopte con arreglo a dicho párrafo exige una mayoría simple. En el informe del CSM se debería dar cuenta de su decisión y el Comité podría decidir notificar a sus Miembros acerca de tal decisión del modo que considere adecuado".

21.34 La delegación de los Países Bajos, al formular observaciones sobre la decisión del Comité, señaló que tomaba nota de la decisión del Comité de distribuir la circular mencionada *supra* con gran contrariedad puesto que, en su opinión, iba en detrimento de la seguridad de la navegación. Por consiguiente, se reservó su posición respecto de la decisión del Comité en relación con el Convenio de Formación.

21.35 La delegación de Suecia apoyó la declaración de los Países Bajos.

21.36 La delegación de Alemania, en respuesta a la decisión del Comité de dar por terminada las prácticas de la guardia a cargo de una sola persona durante periodos de oscuridad como resultado de la propuesta de los Estados Unidos (MSC 69/21/10) declaró que esa decisión no guardaba conformidad con la regla I/13, párrafo 8.4 del Convenio de Formación, puesto que no se daba cumplimiento a las prescripciones de dicha regla. Dado que Alemania había autorizado a varios buques que enarbolaban su pabellón a seguir operando indefinidamente con el sistema antes mencionado, a reserva de las prescripciones de la regla I/13, párrafos 8.1 a 8.4 del Convenio de Formación, la decisión del CSM de suspender o dar por terminadas dichas autorizaciones constituía una interferencia con los derechos de Alemania en tanto Parte en el Convenio de Formación. Por consiguiente, Alemania manifestó sus objeciones respecto de la decisión y se reservó sus derechos mediante la siguiente declaración:

"Con arreglo a la regla I/13.8 del Convenio de Formación, el Gobierno de Alemania ha autorizado a varios buques que enarbolan su pabellón a continuar operando indefinidamente con el sistema especial acerca del cual se ha notificado a la OMI. De conformidad con la regla I/13.8.4 del Convenio de Formación, dicha operación se ha permitido hasta tanto el CSM se pronuncie respecto de la posible enmienda del Convenio y, en especial, en relación con el interrogante de saber qué sucede antes de que las enmiendas entren en vigor.

Desde el punto de vista jurídico, la redacción de la regla I/13.8.4 del Convenio de Formación exige que se haya presentado a todas las delegaciones interesadas una propuesta concreta para la introducción de enmiendas al Convenio de Formación, respetando el calendario y los procedimientos establecidos y que el CSM se haya pronunciado con respecto a dicha propuesta o proyecto en el marco del procedimiento normal.

El procedimiento relativo a las enmiendas del Convenio de Formación se expone en el artículo XII. La delegación de Alemania considera que no se ha dado cumplimiento a ninguna de las prescripciones de dicho artículo respecto de la determinación por el CSM, en el marco de la regla I/13.8.4 del Convenio de Formación.

Por consiguiente, las autorizaciones previas concedidas por Alemania siguen en vigor, y se expedirán otras autorizaciones, por tiempo indefinido, en el marco de la regla I/13.8 del Convenio de Formación, a la espera de la determinación posible por el CSM en el marco de la regla I/13.8.4 del Convenio de Formación y del artículo XII del Convenio de Formación, siempre que el procedimiento de dichas disposiciones pueda aplicarse adecuadamente."

La delegación de Alemania manifestó su disconformidad con la opinión jurídica de la Secretaría de que el párrafo 9 de la regla I/13 sienta las bases de la decisión del Comité, alegando que la expresión "las oportunas determinaciones" utilizada en dicho párrafo hace referencia -como se desprende del uso del plural- al párrafo 8.4 de dicha regla, que establece dos determinaciones para suspender las operaciones de guardia a cargo de una sola persona:

- .1 si procede enmendar el Convenio y, en tal caso;
- .2 si la operación se debe suspender o permitir que continúe durante el periodo anterior a la entrada en vigor de la enmienda.

21.37 La delegación de Dinamarca declaró que coincide con el análisis de la situación jurídica presentado por la delegación de Alemania. En su opinión, el Comité no ha adoptado en este periodo de sesiones ninguna decisión sobre este tema basada en lo previsto en el Convenio de Formación.

Dinamarca estima que no se han presentado al Comité pruebas que pongan en entredicho la seguridad de las pruebas tal y como están concebidas. Por tanto, considera que la circular es una declaración y no una decisión basada en una evaluación técnica de la seguridad de las pruebas, como prevé el Convenio.

Por consiguiente, Dinamarca se reservó sus derechos en virtud del Convenio.

21.38 La delegación de Chipre también se reservó sus derechos en virtud del Convenio.

21.39 El Comité convino en examinar la propuesta del Presidente acerca de la cual se da cuenta en el párrafo 21.32 cuando examine el programa de trabajo del Subcomité NAV en relación con el punto 20 de su orden del día (véase el párrafo 20.48).

Año 2000 - problemas

21.40 El Comité, tras recordar que en su 68º periodo de sesiones había aprobado la circular MSC/Circ.804 sobre el Impacto del año 2000 en los sistemas informatizados, examinó una propuesta de los Estados Unidos (MSC 69/21/5) sobre la necesidad de ampliar el alcance de esa circular de modo que se tenga en cuenta la inquietud generalizada acerca del posible fallo de los sistemas tecnológicos de información antes, durante o con posterioridad al 1 de enero del año 2000. Los problemas relativos al funcionamiento adecuado de dispositivos electrónicos importantes, tales como receptores de navegación o sistemas de vigilancia de la maquinaria principal de los buques, constituyen objeto de gran preocupación.

21.41 El Comité también tomó nota de la información facilitada por el Reino Unido (MSC 69/INF.18) relativa a los documentos de orientación que se están elaborando sobre una serie de problemas relacionados con los sistemas electrónicos marítimos y el problema ligado al año 2000.

21.42 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.868 sobre Cómo tratar el problema ligado al año 2000, tomando como referencia el documento presentado por los Estados Unidos e incorporando en la misma la información del documento sobre orientación marítima presentado por el Reino Unido, la información facilitada por la ICS en su sitio en la red Internet y las observaciones formuladas por la delegación de Dinamarca sobre el papel de los fabricantes.

Informe final de la Comisión mixta de investigación de accidentes de Estonia, Finlandia y Suecia, con respecto a la zozobra del "Estonia"

21.43 Habiendo recibido una introducción, por parte de la delegación de Estonia, sobre el informe final de la Comisión mixta de investigación de accidentes de Estonia, Finlandia y Suecia, con respecto a la zozobra del buque **Estonia** (MSC 69/INF.5), el Comité tomó nota del contenido del informe y las recomendaciones formuladas por la Comisión, además de agradecer a Estonia la información facilitada.

21.44 La delegación de Suecia informó al Comité sobre la celebración de una Conferencia sobre seguridad marítima, en Estocolmo, del 15 al 17 de abril de 1998, con el objetivo de examinar las recomendaciones de la Comisión mixta de investigación de accidentes, con respecto a la zozobra del **Estonia**. El informe de la conferencia se presentará al CSM en su 70º periodo de sesiones para su examen.

Tercera edición de la Guía de procedimientos del puente de la ICS

21.45 El Comité tomó nota de que pronto se publicaría una nueva edición de la Guía de procedimientos del puente de la ICS, y manifestó su agradecimiento por el ofrecimiento de facilitar copias de la misma a las delegaciones que asistan al 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV.

Decimotercer simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 13)

21.46 El Comité tomó nota de la información facilitada por la República de Corea en el documento MSC 69/INF.19 sobre la preparación del ISTDG 13, que está previsto que tenga lugar en Seúl del 26 al 29 de octubre de 1998.

Informe sobre la investigación de las causas del siniestro del Nakhodka

21.47 Japón presentó al Comité un documento (MSC 69/INF.20) en el cual facilitaba el informe sobre la investigación de las causas del siniestro del buque tanque **Nakhodka**, y, habiendo manifestado su agradecimiento al Japón por la información facilitada, tomó nota del informe y de la información relativa a la investigación adjunta al mismo.

El tráfico marítimo y su efecto en la población de ballenas francas del Atlántico Norte, especie en peligro de extinción

21.48 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos (MSC 69/INF.21) sobre el grave peligro de extinción al que está sometida la población de ballenas francas del Atlántico Norte, y la amenaza que para la especie supone el tráfico marítimo internacional en el Atlántico Norte. Asimismo, observó que se habían presentado documentos, proponiendo la adopción de medidas específicas a este respecto, al Subcomité NAV en su 44º periodo de sesiones.

Manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar

21.49 El Comité, recordando que en su 67º periodo de sesiones había manifestado su apoyo a un proyecto propuesto y patrocinado por la CIOSL sobre la elaboración de un manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar, y había encomendado a la Comisión coordinadora OMI/CIOSL que mantuviese al Comité informado sobre los progresos alcanzados, tomó nota de que se había invitado a ocho contratistas a que presentasen licitaciones para emprender la primera fase del proyecto. Se pidió a tres posibles contratistas que realizasen una presentación ante la Comisión coordinadora, debiéndose elegir finalmente un contratista a finales de mayo de 1998. Se prevé ultimar esta fase del proyecto en 10 meses.

Registro de los proyectos de investigación y desarrollo

21.50 El Comité recordó que en su 61º periodo de sesiones encomendó a la Secretaría que invitase a los Gobiernos Miembros a facilitar a la Organización la información relativa a los proyectos de investigación y desarrollo en curso, lo cual hizo mediante la circular MSC/Circ.605. Asimismo, recordó que en su 62º periodo de sesiones aprobó el formato de un cuadro resumido de los proyectos de investigación y

desarrollo, y autorizó la difusión de la información sobre los proyectos registrados a través de la publicación trimestral de las pertinentes circulares del CSM.

21.51 Observando que no se había recibido ninguna información sobre proyectos de investigación y desarrollo en los últimos seis trimestres, el Comité decidió que en adelante la circular del CSM relativa a información sobre los proyectos de investigación y desarrollo en curso debía publicarse anualmente.

Manifestación de pésame

21.52 Se informó al Comité, con pesar, del fallecimiento del Sr. A. Fiore, quien, en su calidad de Jefe de la delegación de Panamá, contribuyó valiosamente a la labor de diversos órganos de la OMI durante muchos años. El Secretario General ha pedido a la Administración de Panamá que haga llegar a la familia y compañeros del Sr. A. Fiore su más sentido pésame, tanto en nombre propio como en el de la Organización.

Expresiones de agradecimiento

21.53 El Comité expresó su agradecimiento a los presidentes y vicepresidentes de los subcomités que se citan a continuación, así como a los delegados que recientemente habían renunciado a su cargo, se habían jubilado o se iban a jubilar pronto, o habían sido trasladados, por su valiosa contribución a la labor del Comité, y les deseó lo mejor en esa nueva etapa de sus vidas, ya se debiese a su jubilación o a la asunción de un nuevo cargo.

- Sr. M. Franzoni (Argentina) (por su vuelta a su país);
- Sr. S. Wall (Vicepresidente del Subcomité FP - por su elección como Vicepresidente del CPMM);
- Sr. G. Cadet (Francia) (por su inminente jubilación);
- Sr. C. Hinz (Alemania) (por su jubilación);
- Sr. K. Takiguchi (Japón) (por su inminente vuelta a su país);
- Sr. J. Lomónaco (México) (por su asunción de otro cargo);
- Sr. R. Bradley (Reino Unido) (por su jubilación); y
- Sr. E. M. Göransson y Sr. F. Labastida (Secretaría), quienes prestaron sus servicios al Comité en numerosas ocasiones (por su vuelta a su país y su jubilación, (respectivamente); y la Sra. M. Fitzgerald (Secretaría), (Cosecretaria del Subcomité DSC y Secretaria del Grupo de trabajo de supervisores técnicos y de redacción (por su vuelta a su país).

(Los anexos se publicarán como addenda del presente documento).



MSC 69/22/Add.1
1 junio 1998
Original: INGLÉS

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
69º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 69º PERIODO DE SESIONES**

En el presente documento figuran los anexos 1 a 13 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 69º periodo de sesiones (MSC 69/22).

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

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 - ORDEN DEL DÍA DEL 69º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
- ANEXO 2 - RESOLUCIÓN MSC.69(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 3 - RESOLUCIÓN MSC.70(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979
- ANEXO 4 - PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS II-1 Y II-2 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 5 - PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO CIG
- ANEXO 6 - DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y EXISTENTES MODIFICADOS
- ANEXO 7 - MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO
- ANEXO 8 - RESOLUCIÓN MSC.71(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO (RESOLUCIÓN A.572(14), ENMENDADA)
- ANEXO 9 - RESOLUCIÓN MSC.72(69) - APROBACIÓN, DESIGNACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS
- ANEXO 10 - RESOLUCIÓN MSC.73(69) - SISTEMAS OBLIGATORIOS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES
- ANEXO 11 - MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE ARMONIZACIÓN DE LOS SIVCE
- ANEXO 12 - RESOLUCIÓN MSC.74(69) - APROBACIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO NUEVAS Y ENMENDADAS
- ANEXO 13 - ENMIENDAS PROPUESTAS A LAS REGLAS II-2/17 Y 18 DEL CONVENIO SOLAS

(Véase el documento MSC 69/22/Add.2 para los anexos 14 a 22)

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 69º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

- 1 Aprobación del orden del día; informe sobre los poderes de las delegaciones**
- | | | |
|------------|------------|--|
| MSC 69/1 | Secretaría | Orden del día provisional |
| MSC 69/1/1 | Secretaría | Anotaciones al orden del día provisional |
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI, incluidos los resultados de la Conferencia de 1997 sobre el SOLAS**
- | | | |
|------------------|--------------------|--|
| MSC 69/2 | Secretaría | Resultados de la vigésima Asamblea |
| MSC 69/2/1 | Secretaría | Resultados de la Conferencia de 1997 sobre el SOLAS (SOLAS/CONF.4) |
| MSC 69/2/1/Add.1 | Reino Unido | Disposiciones para la construcción de graneleros |
| MSC 69/2/1/Add.2 | Japón | Aplicación uniforme del capítulo XII |
| MSC 69/2/1/Add.3 | República de Corea | Continuación de la labor relativa a la seguridad de los graneleros |
| MSC 69/2/1/Add.4 | BIMCO | Inclusión de las cargas heterogéneas pesadas en el capítulo XII del Convenio SOLAS |
| MSC 69/2/1/Add.5 | Reino Unido | Disposiciones para la construcción de graneleros |
| MSC 69/2/2 | Secretaría | Resultados del 78º periodo de sesiones del Consejo |
| MSC 69/2/3 | Secretaría | Resultados del 40º periodo de sesiones del CPMM |
| MSC 69/2/3/Add.1 | Secretaría | Resultados del 41º periodo de sesiones del CPMM |
| MSC 69/2/4 | Secretaría | Resultados de la Conferencia de 1997 sobre el MARPOL (MP/CONF.3) |
| MSC 69/2/5 | Secretaría | Resultados del 44º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica |
| MSC 69/2/6 | Secretaría | Resultados del 25º periodo de sesiones del Comité de Facilitación |
| MSC 69/2/7 | Secretaría | Resultados del 76º periodo de sesiones del Comité Jurídico |
- 3 Examen y aprobación de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento**
- | | | |
|------------|------------|---|
| MSC 69/3 | Secretaría | Propuestas de enmienda al Convenio SOLAS 1974 |
| MSC 69/3/1 | Secretaría | Propuestas de enmienda al Convenio de búsqueda y salvamento marítimos, 1979 |
| MSC 69/3/2 | Grecia | Observaciones sobre las propuestas de enmienda al Convenio de búsqueda y salvamento marítimos, 1979 |
| MSC 69/3/3 | Japón | Observaciones sobre las propuestas de enmienda al Convenio de búsqueda y salvamento marítimos, 1979 |

3 Examen y aprobación de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento (continuación)

| | | |
|--|--------------------|---|
| MSC/WP.2 | Secretaría | Proyectos de texto de las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS y al Convenio de Búsqueda y Salvamento |
| MSC 69/WP.7 y Corr.1 (español solamente) | Grupo de redacción | Proyectos de texto de las propuestas de enmienda al Convenio SOLAS y al Convenio de Búsqueda y Salvamento |

4 Líquidos y gases a granel

| | | |
|---|------------|--|
| MSC 69/4 | Secretaría | Informe correspondiente al 2º periodo de sesiones del Subcomité |
| BLG 2/15 y Corr.1 (inglés solamente) | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 2º periodo de sesiones del Subcomité |
| MSC 69/4/1 | Secretaría | Resultados del 40º periodo de sesiones del CPMM |
| MSC 69/4/2 | Noruega | Observaciones sobre las prescripciones de transporte del estireno monómero |
| MSC 69/INF.30 (inglés solamente) | Noruega | Study on transport of styrene monomer |

5 Seguridad de la navegación

| | | |
|------------|-------------------------------|--|
| MSC 69/5 | Secretaría | Informe correspondiente al 43º periodo de sesiones del Subcomité |
| NAV 43/15 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 43º periodo de sesiones del Subcomité |
| MSC 69/5/1 | Indonesia, Malasia y Singapur | Enmiendas al sistema de notificación obligatoria para buques en los estrechos de Malaca y Singapur (STRAITREP) |
| MSC 69/5/2 | Indonesia | Vías marítimas y rutas aéreas sobre las aguas archipelágicas indonesias |
| MSC 69/5/3 | Italia | Propuestas de enmienda a las reglas 2, 20 y 25 del capítulo V revisado del Convenio SOLAS |
| MSC 69/5/4 | CIRM | Observaciones sobre el proyecto de nueva norma de funcionamiento para los compases marinos electromagnéticos |
| MSC 69/5/5 | Indonesia, Malasia y Singapur | Información sobre las medidas de organización del tráfico marítimo en los estrechos de Malaca y Singapur |
| MSC 69/5/6 | OACI | Observaciones sobre las rutas aéreas internacionales sobre aguas archipelágicas |
| MSC 69/5/7 | Francia e Italia | Información sobre las medidas pedidas respecto del estrecho de Bonifacio |

5 Seguridad de la navegación (continuación)

| | | |
|-------------------------------------|------------------------|---|
| MSC 69/5/8 | ICS | Observaciones sobre las prescripciones operacionales para el SIA |
| MSC 69/5/9 | SIGTTO e INTERTANKO | Observaciones sobre la seguridad de la navegación en los estrechos de Malaca y Singapur |
| MSC 69/5/10 | OHI | Símbolos propuestos por la OHI para el trazado de cartas náuticas |
| MSC 69/5/11 | Japón | Observaciones sobre el proyecto de normas de funcionamiento para el SIA |
| MSC 69/5/12 | ICS | Medidas de organización del tráfico marítimo en el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara |
| MSC 69/INF.25 (inglés solamente) | Turquía | Information on Development of VTS in the Strait of Istanbul, Strait of Cannakale y the Marmara Sea |
| MSC 69/INF.26 (inglés solamente) | Turquía | Information on the review of national maritime regulations in the Strait of Istanbul, Strait of Cannakale y the Marmara Sea |
| MSC 69/INF.27 (inglés solamente) | Turquía | Information on the grounding of the tanker Orange Star in the Strait of Istanbul |
| MSC 69/INF.28 (inglés solamente) | Turquía | Information on the ship reporting system (TUBRAP) in the Strait of Istanbul, Strait of Cannakale y the Marmara Sea |
| MSC 69/INF.29 (inglés solamente) | Dinamarca | Report on the impact of high-speed ferries on the external environment |
| MSC 69/WP.6 | Grupo de trabajo | Informe del Grupo de trabajo sobre organización del tráfico marítimo |

6 Protección contra incendios

| | | |
|------------------|-------------|--|
| MSC 69/6 | Secretaría | Informe correspondiente al 42º periodo de sesiones del Subcomité |
| FP 42/16 y Add.1 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 42º periodo de sesiones del Subcomité |
| MSC 69/6/1 | Reino Unido | Propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS respecto de los sistemas de combustible líquido |
| MSC 69/6/2 | Reino Unido | Propuestas de enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los sistemas de combustible |
| MSC 69/6/3 | Japón | Observaciones sobre el informe correspondiente al 42º periodo de sesiones del Subcomité |

7 Normas de formación y guardia

| | | |
|----------------------------|------------------------------|---|
| MSC 69/7 | Secretaría | Informe del 29º periodo de sesiones del Subcomité |
| STW 29/14 y Add.1 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 29º periodo de sesiones |
| MSC 69/7/Add.1 | Presidente del Subcomité STW | Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación - Aclaración de las reglas I/6, I/9 y I/10 |
| MSC 69/7/1 y Adds.1 y 2 | Secretaría | Lista de personas competentes (sección A-I/7 del Código de Formación) |
| MSC 69/7/2 | Grupo de trabajo | Informe del Grupo mixto de trabajo FAO/OIT/OMI sobre formación y titulación de pescadores |
| MSC 69/7/3 | Grupo de trabajo | Informe del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre el Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y a la dotación de buques, 1996 (Convenio 180) (IMO/ILO JWG/8) |
| MSC 69/7/4 | Vanuatu | Aplicación del Convenio de Formación a las unidades móviles que operan mar adentro |
| MSC 69/7/5 | IADC | Aplicación del Convenio de Formación a las unidades móviles que operan mar adentro |
| MSC 69/7/6 | Fiji | Fecha para el examen del informe del Secretario General al Comité (Lista blanca) |
| MSC 69/WP.3 | Secretaría | Partes en el Convenio de Formación que han comunicado la información de conformidad con lo dispuesto en la regla I/7 |
| MSC 69/WP.4 | Secretaría | Lista de personas competentes que mantendrá el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/7 del Código de Formación |
| MSC 69/WP.9 | Grupo de trabajo | Informe del Grupo de trabajo sobre cuestiones relativas al Convenio de Formación |

8 Estabilidad, líneas de carga y seguridad de pesqueros

| | | |
|------------|------------|--|
| MSC 69/8 | Secretaría | Informe correspondiente al 41º periodo de sesiones del Subcomité |
| SLF 41/18 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 41º periodo de sesiones del Subcomité |
| MSC 69/8/1 | Japón | Observaciones acerca del informe del Subcomité |

9 Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores

| | | |
|--------------------------|------------|--|
| MSC 69/9 | Secretaría | Informe correspondiente al 3° periodo de sesiones del Subcomité |
| DSC 3/15 y Adds.1 y 2 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 3° periodo de sesiones del Subcomité |
| MSC 69/9/1 | Secretaría | Resultados del 40° periodo de sesiones del CPMM |
| MSC 69/9/2 | Japón | Propuesta de un nuevo programa de inspección que garantice la implantación del Código IMDG |
| MSC 69/9/3 | Finlandia | Observaciones sobre la Enmienda 29 al Código IMDG |
| MSC 69/9/4 | Grecia | Propuesta para el examen general del transporte de mercancías peligrosas en bultos efectuado en buques de pasaje |
| MSC 69/9/5 | Japón | Comentarios sobre los procedimientos de enmienda al Código IMDG, que es de carácter obligatorio |
| MSC 69/9/6 | Secretaría | Resultados del 41° periodo de sesiones del CPMM |

10 Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento

| | | |
|-------------------------------------|------------|---|
| MSC 69/10 | Secretaría | Cuestiones urgentes resultantes del 3° periodo de sesiones del Subcomité |
| COMSAR 3/14 y Add.1 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 3° periodo de sesiones del Subcomité |
| MSC 69/10/1 | ICS | Observaciones sobre la propuesta de enmienda al Manual IAMSAR relativa a las señales que deben emplearse en mensajes de comunicación de "persona al agua" |
| MSC 69/10/2 | Secretaría | Reestructuración de Inmarsat: Resultados del 71° periodo de sesiones del Consejo de Inmarsat |
| MSC 69/INF.22 (inglés solamente) | Grecia | Information on incidents within the Greek SRR |

11 Proyecto y equipo del buque

| | | |
|---------------------|------------|---|
| MSC 69/11 | Secretaría | Cuestiones urgentes resultantes del 41° periodo de sesiones del Subcomité |
| DE 41/17 y Add.1 | Subcomité | Informe para el CSM sobre el 41° periodo de sesiones del Subcomité |

12 Subprograma de asistencia técnica en seguridad marítima

| | | |
|-------------------------------------|------------|---|
| MSC 69/12 | Secretaría | Plan de trabajo de cooperación técnica sobre seguridad marítima |
| MSC 69/12/1/Rev.1 | Secretaría | Informe periódico sobre los cursos modelo |
| MSC 69/INF.11 (inglés solamente) | Secretaría | List of projects |

13 Influencia del factor humano en los siniestros marítimos

| | | |
|-------------------------------------|--|---|
| MSC 69/13 | Grupos mixtos de trabajo | Informe de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano en los siniestros marítimos y sobre la evaluación formal de la seguridad |
| MSC 69/13/1 | Grupos mixtos de trabajo | Informe del Grupo especial mixto de trabajo OIT/OMI sobre investigación del factor humano en los siniestros marítimos |
| MSC 69/13/2 | BIMCO, IAPH, CIOSL, ICS, IFSMA, IMPA, INTERCARGO INTERTANKO, Grupo internacional de asociaciones P e I, ISMA, OCIMF y SIGTTO | Intercambio de información capitán/práctico |
| MSC 69/13/3 | Reino Unido | Documentos de cumplimiento para las compañías que exploten buques de distintos pabellones |
| MSC 69/13/4 | Dinamarca | Observaciones sobre los proyectos de enmienda al capítulo IX del Convenio SOLAS y al Código IGS |
| MSC 69/13/5 | IACS | Opiniones de la IACS en relación con las medidas que procede adoptar cuando se descubren casos de incumplimientos o deficiencias graves que constituyen una amenaza para la seguridad o entrañan un riesgo grave para el medio marino |
| MSC 69/13/5/Add.1 | IACS | Proyecto de enmiendas al Código IGS y enmiendas a los procedimientos de auditoría y certificación de dicho Código |
| MSC 69/INF.10 (inglés solamente) | CIOSL | Report on a fatigue survey |
| MSC 69/INF.15 (inglés solamente) | Australia | Fatigue - Groundings and collisions Analysis of casualties |
| MSC 69/INF.16 (inglés solamente) | Japón | Results of an investigation into near misses |
| MSC 69/WP.10 | Grupos mixtos de trabajo | Informe provisional de la reunión conjunta de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad |

14 Evaluación formal de la seguridad

| | | |
|-------------------------------------|--|---|
| MSC 69/14 | Grupo de trabajo por correspondencia/ Estados Unidos | Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el factor humano en los siniestros marítimos y sobre la evaluación formal de la seguridad |
| MSC 69/14/1 | Alemania | Resultados de un estudio de los DPE utilizando el método EFS |
| MSC 69/14/2 | IACS | Aplicabilidad de las "Directrices provisionales para la aplicación de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI" a la respiración, purga y desgasificación de los tanques de carga |
| MSC 69/14/2/Add.1 | IACS | Glosario básico de términos |
| MSC 69/14/3 | Reino Unido | Aplicación práctica de la EFS a la labor de los comités de la OMI |
| MSC 69/14/4 | Reino Unido | Resultados de la prueba de aplicación de la metodología relativa a la EFS a los transbordadores de gran velocidad de tipo catamarán |
| MSC 69/14/5 | Reino Unido | Nuevas cuestiones relacionadas con la aplicación práctica de la EFS a la labor de los comités de la OMI |
| MSC 69/14/6 | CICL | Zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros en buques de pasaje que no sean de transbordo rodado |
| MSC 69/14/7 | Italia | Consecuencias de la aplicación de la regla III/28.2 del SOLAS a los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado |
| MSC 69/INF.14 (inglés solamente) | Reino Unido | Results of a trial application of the FSA process in accordance with the Interim Guidelines |
| MSC 69/INF.24 (inglés solamente) | Finlandia | Results of a trial application of FSA to the transportation of dangerous goods on passenger/ro-ro cargo vessels |
| MSC 69/INF.31 (inglés solamente) | Italia | Results of an FSA study on effects of helicopter landing areas on cruise ships |
| MSC 69/WP.10 | Grupo mixto de trabajo | Informe provisional de la reunión conjunta de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad |

15 Cuestiones relacionadas con el Código CNI

| | | |
|-------------|------------|---|
| MSC 69/15 | Secretaría | Resultados de la vigésima Asamblea |
| MSC 69/15/1 | Secretaría | Resultados del 40º periodo de sesiones del CPMM |
| MSC 69/15/2 | Secretaría | Resultados del 41º periodo de sesiones del CPMM |

16 Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

| | | |
|---------------------------|------------|--|
| MSC 69/16 MSC/Circ.840 | Secretaría | Informes mensuales, trimestrales y anuales |
| MSC 69/16/1 | Secretaría | Informes de los Estados ribereños |
| MSC 69/16/2 | Secretaría | Informe provisional sobre las medidas adoptadas en relación con los actos de piratería |

17 Implantación de instrumentos y asuntos conexos

| | | |
|-------------------------------------|--------------------|--|
| MSC 69/17 | Secretaría | Información sobre el estado jurídico de los convenios |
| MSC 69/17/Add.1 | Secretaría | Información sobre el estado jurídico de los códigos, recomendaciones y directrices |
| MSC 69/17/1 | Secretaría | Proyecto revisado de las directrices sobre términos uniformes para hacer referencia a los instrumentos de la OMI |
| MSC 69/17/2 | Secretario General | Información sobre los avances conseguidos respecto de la implantación del Código IGS |
| MSC 69/INF.8 (inglés solamente) | Secretaría | Lists on implementation of conventions (referred to in MSC 69/17) |
| MSC 69/INF.9 (inglés solamente) | Secretaría | Lists on implementation of codes, recommendations y guidelines |
| MSC 69/INF.23 (inglés solamente) | IACS | IACS Unified Interpretation SC 122 "Corrosion prevention in seawater ballast" |
| MSC 69/WP.14 | Secretaría | Términos uniformes para hacer referencia a los instrumentos de la OMI |

18 Relaciones con otras organizaciones

| | | |
|------------------------------------|------------|--|
| MSC 69/18 | Secretaría | Resultados del 78° periodo de sesiones del Consejo: Solicitudes de obtención del carácter consultivo |
| MSC 69/18/1 | ISO | Informe del programa de trabajo del Comité Técnico 8 de la ISO |
| MSC 69/18/2 | IACS | Observaciones sobre el informe del programa de trabajo del Comité Técnico 8 de la ISO |
| MSC 69/INF.2 (inglés solamente) | Secretaría | Additional information on applications for consultative status |
| MSC 69/WP.8 | Grupo | Solicitudes para la obtención del carácter consultivo y cuestiones conexas |

19 Aplicación de las Directrices del Comité

| | | |
|-----------|--|--|
| MSC 69/19 | Argentina, Chile, Colombia, México, Panamá y Venezuela | Revisión de las directrices que establecen los plazos para la presentación de documentos |
|-----------|--|--|

20 Programa de trabajo

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|--|
| MSC 69/20 y Adds 1 y 2 | Secretaría | Programas de trabajo y órdenes del día de los subcomités |
| MSC 69/20/1 | IMPA | Propuesta para actualizar la resolución A.485(XII) - "Formación y titulación de prácticos" |
| MSC 69/20/2 | IMPA | Propuesta para actualizar el anexo 2 de la resolución A.485(XII) - "Procedimientos operacionales para prácticos que no sean prácticos de altura" |
| MSC 69/20/3 | Alemania | Propuesta de elaboración de normas de funcionamiento para los proyectores de las naves de gran velocidad |
| MSC 69/20/4 | Japón | Propuestas de enmienda al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, relativas a los pitos, las campanas y las luces |
| MSC 69/20/5 | Japón | Propuestas de enmienda a la resolución A.787(19) para armonizarla con el Memorando de entendimiento de Tokio |
| MSC 69/20/6 | CEI | Información sobre la revisión de la norma IEC 92-502: Instalaciones eléctricas de los buques tanque |
| MSC 69/20/7 | Finlandia y Suecia | Propuesta de enmienda al SOLAS relativa a los computadores para el control de averías en los buques de pasaje |
| MSC 69/20/8 | Dinamarca | Propuestas de enmienda a los párrafos 10.2.2 y 10.2.3 del código CIQ |
| MSC 69/20/9 y Add.1 MSC 69/20/10 | Secretaría IACS | Resultados de la vigésima Asamblea Propuesta para revisar la definición de graneleros "nuevos" - Proyecto de regla XII/1.6 |
| MSC 69/20/10/Add.1 | IACS | Propuesta presentada en el 70º periodo de sesiones del CSM sobre los puntos suscitados por la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS en relación con la seguridad de los graneleros |
| MSC 69/20/11 | Países Bajos, IAIN e IFSMA | Propuestas de enmienda al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 |
| MSC 69/20/12 | IACS | Documento en el que se apoya la propuesta de la CEI que figura en el documento MSC 69/20/6 |
| MSC 69/20/13 | IFSMA | Resolución de la IFSMA sobre medidas adicionales destinadas a mejorar la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos |
| MSC 69/20/14 | Países Bajos | Propuesta de enmiendas a los certificados expedidos en virtud del SOLAS |

20 Programa de trabajo (continuación)

| | | |
|-------------------------------------|-------------|---|
| MSC 69/20/15 | Reino Unido | Medios de remolque para casos de emergencia: Reconocimiento e inspección |
| MSC 69/INF.3 (inglés solamente) | Japón | Revised Tokyo MOU on Port State Control |
| MSC 69/INF.12 (inglés solamente) | IFSMA | Information on the "Glasgow Concept" - ro-ro passenger ship design for the future |
| MSC 69/WP.5 | Presidente | Evaluación preliminar de las propuestas de puntos nuevos del programa de trabajo |
| MSC 69/WP.12 | Secretaría | Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de los periodos de sesiones 70º y 71º del Comité |
| MSC 69/WP.15 | Secretaría | Programas de trabajo de los subcomités y órdenes del día provisionales para sus próximos periodos de sesiones |

21 Otros asuntos

| | | |
|-------------|----------------|--|
| MSC 69/21 | Secretaría | Información sobre los progresos realizados en el Plan de certificación de los sistemas de control de calidad de la IACS e informe del consultor |
| MSC 69/21/1 | Secretaría | Proyecto de circular MSC sobre las Directrices para la aplicación de normas de seguridad a las unidades compuestas de remolcador de empuje y gabarra |
| MSC 69/21/2 | Italia | Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar |
| MSC 69/21/3 | Países Bajos | Información relativa a la realización de pruebas según lo dispuesto en la regla I/13 del Convenio de Formación |
| MSC 69/21/4 | Vanuatu | Resultados de las pruebas en las que el oficial encargado de la guardia es el único vigía durante periodos de oscuridad |
| MSC 69/21/5 | Estados Unidos | Propuesta de circular MSC relativa al problema ligado el año 2000(Y2K) |
| MSC 69/21/6 | Dinamarca | Resultados de las pruebas realizadas con el sistema especial de guardia en el puente en buques perfeccionados |
| MSC 69/21/7 | Alemania | Resultados de las pruebas en las que el oficial encargado de la guardia es el único vigía durante periodos de oscuridad |
| MSC 69/21/8 | Suecia | Resultados de las pruebas en las que el oficial encargado de la guardia es el único vigía durante periodos de oscuridad |
| MSC 69/21/9 | Países Bajos | Resultados de un estudio en el que el oficial encargado de la guardia era el único vigía durante periodos de oscuridad |

21 Otros asuntos (continuación)

| | | |
|--|--------------------|---|
| MSC 69/21/10 | Estados Unidos | Observaciones sobre los resultados de las pruebas en las que el oficial encargado de la guardia es el único vigía durante periodos de oscuridad |
| MSC 69/INF.4 y Add.1 (inglés solamente) | Países Bajos | Information on conduct of trials under STCW regulation I/13 |
| MSC 69/INF.5 (inglés solamente) | Estonia | Final report of Joint Accident Investigation Commission on the capsizing of mv Estonia |
| MSC 69/INF.6 (inglés solamente) | Alemania | Results of trials with the officer of the navigational watch acting as sole lookout in periods of darkness |
| MSC 69/INF.7 (inglés solamente) | Dinamarca | Detailed information of results of a risk analysis on solo watchkeeping |
| MSC 69/INF.13 (inglés solamente) | Suecia | Results of a study on "Analysis of safety levels with and without sole lookout in periods of darkness" (MariTerm AB) |
| MSC 69/INF.17 (inglés solamente) | ICS | Information on ICS Bridge Procedures Guide - 3rd edition |
| MSC 69/INF.18 (inglés solamente) | Reino Unido | Guidance for maritime industry on Year 2000 problem |
| MSC 69/INF.19 (inglés solamente) | República de Corea | Information on preparations for ISTDG |
| MSC 69/INF.20 (inglés solamente) | Japón | Report on the investigation of the casualty "Nakhodka" |
| MSC 69/INF.21 (inglés solamente) | Estados Unidos | Information regarding the endangered status of the Northern Right Whale |
| MSC 69/WP.1 | Secretaría | Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico de migrantes por mar |
| MSC 69/WP.13 y Add.1 | Grupo oficioso | Informe sobre la marcha de los trabajos del Grupo oficioso sobre migración ilegal |

22 Informe sobre el 69º periodo de sesiones del Comité

| | | |
|------------------------------|------------|---------------------|
| MSC 69/WP.11 y Add.1 y Add.2 | Secretaría | Proyecto de informe |
| MSC 69/22 y Add.1 y Add.2 | Secretaría | Informe |

| | | |
|------------------------------------|--|----------------------|
| MSC 69/INF.1 (inglés solamente) | | List of participants |
|------------------------------------|--|----------------------|

ANEXO 2**RESOLUCIÓN MSC.69(69)
(aprobada el 18 de mayo de 1998)****APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado "el Convenio", relativo a los procedimientos de enmienda del Anexo del Convenio, con excepción del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO en su 69º periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

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

CAPÍTULO II-1

CONSTRUCCIÓN - ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

PARTE B - COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD

Regla 14 - Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga

1 Se sustituye el texto existente del párrafo 3 por el siguiente:

"3 La prueba consistente en llenar de agua los compartimientos principales no es obligatoria. Cuando no se efectúe esa prueba, se llevará a cabo, siempre que sea posible, una prueba con manguera. Ésta se efectuará en la fase más avanzada de instalación del equipo en el buque. Cuando no sea posible realizar una prueba con manguera debido a los daños que pueda ocasionar a las máquinas, el equipo eléctrico, el aislamiento o los elementos de equipo, ésta podrá sustituirse por una inspección visual meticulosa de las uniones soldadas, respaldada cuando se considere necesario por medios tales como una prueba con tinte penetrante, una prueba ultrasónica de estanquidad u otra prueba equivalente. En todo caso, se efectuará una inspección minuciosa de los mamparos estancos."

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Regla 1 - Ámbito de aplicación

2 En el párrafo 1, se insertan las palabras "Salvo disposición expresa en otro sentido," antes de las palabras "el presente capítulo".

Regla 2 - Expresiones y definiciones

3 En el párrafo 1, después del apartado .15 existente, se añade el nuevo apartado .16 siguiente:

".16 *Identities del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM):* identidades del servicio móvil marítimo, distintivo de llamada del buque, identidades de Inmarsat o identidad del número de serie que pueden ser transmitidas por el equipo del buque y que sirven para identificar a dicho buque."

4 El párrafo 2 existente se sustituye por el siguiente:

"2 Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el Reglamento de radiocomunicaciones y en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR), 1979, tal como se enmiende, tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento y en el Convenio SAR."

5 Después de la regla 5 existente, se añade la nueva regla 5-1 siguiente:

"Regla 5-1

Identidades del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos

1 La presente regla es aplicable a todos los buques en todos los viajes.

2 Todo Gobierno Contratante se compromete a garantizar que se toman medidas adecuadas para registrar las identidades del Sistema de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener información sobre dichas identidades durante las 24 horas del día. Cuando proceda, el Gobierno Contratante notificará a las organizaciones internacionales que lleven un registro de esas identidades."

Regla 13 - Fuentes de energía

6 En el párrafo 8, después de la palabra "capítulo," se insertan las palabras "incluido el receptor de navegación a que se refiere la regla 18,".

Regla 15 - Prescripciones relativas al mantenimiento

7 Después del párrafo 8 existente se añade el nuevo párrafo 9 siguiente:

"9 Las RLS por satélite se someterán a prueba a intervalos que no excedan de 12 meses para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especial atención a la estabilidad de la frecuencia, la potencia de la señal y la codificación. No obstante, en los casos en que resulte adecuado y razonable, la Administración podrá ampliar este periodo a 17 meses. La prueba se podrá efectuar a bordo del buque o en una estación aprobada de prueba o de servicio."

8 Después de la regla 17 existente, se añade la nueva regla 18 siguiente:

"Regla 18

Actualización de la situación

Todo equipo bidireccional de comunicaciones que se lleve a bordo de un buque al que es aplicable el presente capítulo y que sea capaz de incluir automáticamente la situación del buque en el alerta de socorro, recibirá automáticamente esta información de un receptor de navegación interno o externo, en caso de que lo haya. Si no se ha instalado tal receptor, la situación y la hora en que se determinó dicha situación se actualizarán manualmente a intervalos que no excedan de cuatro horas cuando el buque esté navegando, de modo que dicha información esté siempre lista para ser transmitida por el equipo."

CAPÍTULO VI

TRANSPORTE DE CARGA

Regla 5 - Estiba y sujeción

9 El texto actual que figura en el párrafo 6 se sustituye por el siguiente:

"6 Todas las cargas, salvo las sólidas y líquidas a granel, se embarcarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.14, la sujeción de dichas cargas, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, se llevará a cabo antes de que el buque salga del puesto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices pertinentes elaboradas por la Organización*."

CAPÍTULO VII

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Regla 5 - Documentos

10 Se suprime el texto actual del párrafo 6.

Regla 6 - Prescripciones de estiba

11 Se sustituye el título de esta regla por "Estiba y sujeción".

12 Se agrega el siguiente nuevo párrafo 6 a continuación del actual párrafo 5:

"6 Todas las cargas, salvo las sólidas y líquidas a granel, se embarcarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.14, la sujeción de dichas cargas, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, se llevará a cabo antes de que el buque salga del puesto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices pertinentes elaboradas por la Organización*."

* Véanse las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización y difundidas mediante la circular MSC/Circ.745.

ANEXO 3**RESOLUCIÓN MSC.70(69)
(aprobada el 18 de mayo de 1998)****APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo III 2) e) del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, en adelante denominado "el Convenio", artículo que trata de los procedimientos de enmienda al anexo del Convenio, excluidas las disposiciones de los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3 de dicho anexo,

HABIENDO EXAMINADO en su 69º periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) a) del mismo,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) c) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DETERMINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) f) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1999, a menos que antes de esa fecha más de un tercio de las Partes haya notificado objeciones a las mismas;
3. INVITA a las Partes en el Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) h) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero del año 2000, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) d) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Convenio;
5. PIDE ASIMISMO al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son partes en el Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979

El texto existente del anexo del Convenio, salvo los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3*, se sustituye por el siguiente:

"CAPÍTULO 1

TÉRMINOS Y DEFINICIONES

1.1 En el presente anexo, el empleo del futuro de los verbos con un sentido "imperativo" indica una disposición cuya aplicación uniforme se exige a todas las Partes en pro de la seguridad de la vida humana en el mar.

1.2 En el presente anexo, el empleo de la palabra "debería" combinada con el verbo que exija la frase de que se trate indica una disposición cuya aplicación uniforme se recomienda a todas las Partes en pro de la seguridad de la vida humana en el mar.

1.3 Los términos aquí enumerados se utilizan en el presente anexo con los significados indicados a continuación:

- .1 "Búsqueda". Operación normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.
- .2 "Salvamento". Operación para rescatar a personas en peligro, prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro.
- .3 "Servicio de búsqueda y salvamento". Ejecución de las funciones de vigilancia, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, incluidas la consulta médica, la asistencia médica inicial o la evacuación por razones de salud, utilizando recursos públicos y privados, con la inclusión de aeronaves, buques y otras naves e instalaciones.
- .4 "Región de búsqueda y salvamento". Zona de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.
- .5 "Centro coordinador de salvamento". Centro encargado de promover la buena organización de servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

* El texto existente de estos párrafos se incluye en el presente documento sólo para fines de referencia y no aparecerán en el texto auténtico.

- .6 "Subcentro de salvamento". Centro subordinado a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de este último conforme a las disposiciones particulares de las autoridades responsables.
- .7 "Medio de búsqueda y salvamento". Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas de búsqueda y salvamento, que se utilice para realizar operaciones de búsqueda y salvamento.
- .8 "Unidad de búsqueda y salvamento". Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.
- .9 "Puesto de alerta". Todo medio destinado a servir de intermediario entre la persona que notifique un caso de emergencia y un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento.
- .10 "Fase de emergencia". Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de socorro.
- .11 "Fase de incertidumbre". Situación en la cual existe incertidumbre en cuanto a la seguridad de una persona, un buque u otra nave.
- .12 "Fase de alerta". Situación en la cual se teme por la seguridad de una persona, un buque u otra nave.
- .13 "Fase de socorro". Situación en la cual existe la convicción justificada de que una persona, un buque u otra nave están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato.
- .14 "Coordinador en el lugar del siniestro". Persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en una zona especificada.
- .15 "Secretario General". El Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

CAPÍTULO 2

ORGANIZACIÓN Y COORDINACIÓN

2.1 Medidas para la creación y coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento

2.1.1 Las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados y, según proceda, con la Organización, participarán en la creación de servicios de búsqueda y salvamento para garantizar que se presta auxilio a cualquier persona que se halle en peligro en el mar. Informadas de que una persona está o parece estar en peligro en el mar, las autoridades responsables de las Partes tomarán medidas urgentes para asegurarse de que se presta el auxilio necesario.

2.1.2 Las Partes, ya sea individualmente o, si procede, en colaboración con otros Estados, establecerán los siguientes elementos básicos de los servicios de búsqueda y salvamento:

- .1 marco jurídico;
- .2 designación de la autoridad responsable;
- .3 organización de los recursos disponibles;
- .4 medios de comunicación;
- .5 coordinación y funciones operacionales; y
- .6 procedimientos para mejorar el servicio, incluidas la planificación, las relaciones de colaboración a escala nacional e internacional y la formación.

En la medida de lo posible, las Partes se atenderán a las normas mínimas y directrices pertinentes que elabore la Organización.

2.1.3 Con objeto de garantizar que se provea una infraestructura apropiada de comunicaciones en tierra, un encaminamiento eficaz de los alertas de socorro y una coordinación adecuada de las operaciones a fin de prestar eficazmente apoyo a los servicios de búsqueda y salvamento, las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, harán lo necesario para establecer suficientes regiones de búsqueda y salvamento dentro de cada zona marítima, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5. Dichas regiones deberían ser contiguas y, en la medida de lo posible, no se superpondrán.

2.1.4 Se establecerá cada región de búsqueda y salvamento por acuerdo entre las Partes interesadas. El acuerdo será puesto en conocimiento del Secretario General.

2.1.5 Si no logran ponerse de acuerdo sobre las dimensiones exactas de una región de búsqueda y salvamento, las Partes interesadas se esforzarán al máximo por convenir medidas adecuadas para lograr en esa zona una coordinación global equivalente de los servicios de búsqueda y salvamento. Las medidas convenidas serán puestas en conocimiento del Secretario General.

2.1.6 Los acuerdos relativos a las regiones o las medidas a que se hace referencia en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5 serán registrados por las Partes interesadas o formulados por escrito en planes aceptados por ellas.

2.1.7 La delimitación de regiones de búsqueda y salvamento no guarda relación con la determinación de límites entre los Estados ni prejuzgará ésta.

2.1.8 Las Partes deberían tratar de fomentar la coherencia entre sus servicios marítimos y aeronáuticos de búsqueda y salvamento, cuando proceda, al estudiar la posibilidad de crear regiones marítimas de búsqueda y salvamento, las cuales se establecerán por acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1.4, o mediante medidas adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1.5.

2.1.9 Las Partes que hayan aceptado la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento en una zona determinada utilizarán unidades de búsqueda y salvamento y otros medios a su disposición para prestar auxilio a las personas que estén o parezcan estar en peligro en el mar.

2.1.10 Las Partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar. Harán esto sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren.

2.1.11 Las Partes enviarán información al Secretario General sobre sus servicios de búsqueda y salvamento, incluidos los siguientes datos:

- .1 la autoridad nacional responsable de los servicios marítimos de búsqueda y salvamento;
- .2 la ubicación de los centros coordinadores de salvamento existentes o de los centros que coordinen los servicios de búsqueda y salvamento en la región o regiones de búsqueda y salvamento, así como la forma de comunicarse entre sí;
- .3 los límites de su región o sus regiones de búsqueda y salvamento y la cobertura que proporcionan sus medios de comunicación de socorro y seguridad en tierra; y
- .4 los principales tipos de unidades de búsqueda y salvamento de que disponen.

Las Partes actualizarán con carácter prioritario la información facilitada respecto de cualquier modificación importante. El Secretario General comunicará a todas las Partes la información que reciba.

2.1.12 El Secretario General pondrá en conocimiento de todas las Partes los acuerdos o medidas a que se hace referencia en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5.

2.2 Desarrollo de los servicios nacionales de búsqueda y salvamento

2.2.1 Las Partes establecerán procedimientos nacionales adecuados para el desarrollo general, la coordinación y la mejora de los servicios de búsqueda y salvamento.

2.2.2 Para contribuir a la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento, las Partes:

- .1 garantizarán que los medios disponibles se utilicen de manera coordinada; y
- .2 establecerán una estrecha colaboración entre los servicios y organizaciones que puedan contribuir a mejorar los servicios de búsqueda y salvamento en esferas tales como las operaciones, la planificación, la formación, las prácticas, la investigación y el desarrollo.

2.3 Establecimiento de centros coordinadores de salvamento y de subcentros de salvamento

2.3.1 A fin de cumplir lo prescrito en el párrafo 2.2, las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, establecerán centros coordinadores de salvamento para sus servicios de búsqueda y salvamento, así como los subcentros de salvamento que estimen oportunos.

2.3.2 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento establecido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.3.1 dispondrá lo necesario para recibir los alertas de socorro procedentes de su región de búsqueda y salvamento. Tales centros dispondrán también lo necesario para comunicarse con las personas en peligro, con los medios de búsqueda y salvamento y con otros centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento.

2.3.3 Todo centro coordinador de salvamento funcionará durante las 24 horas del día y tendrá permanentemente personal debidamente formado que posea conocimientos prácticos del idioma inglés.*

2.4 Coordinación con los servicios aeronáuticos

2.4.1 Las Partes se asegurarán de que existe la coordinación más estrecha posible entre los servicios marítimos y los aeronáuticos, de modo que puedan prestar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces en sus respectivas regiones de búsqueda y salvamento y en el espacio aéreo correspondiente.

2.4.2 Siempre que sea factible, cada Parte debería establecer con carácter conjunto centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento dedicados a ambas finalidades, la marítima y la aeronáutica.

2.4.3 Siempre que se establezcan por separado centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento marítimos y aeronáuticos para dar servicio a la misma zona, la Parte interesada hará que entre los centros o subcentros se establezca la coordinación más estrecha posible.

2.4.4 En la medida de lo posible, las Partes harán que las unidades de búsqueda y salvamento establecidas para fines marítimos y las establecidas para fines aeronáuticos utilicen los mismos procedimientos.

2.5 Designación de medios de búsqueda y salvamento

Las Partes determinarán todos los medios que puedan participar en las operaciones de búsqueda y salvamento y podrán designar a los medios adecuados como unidades de búsqueda y salvamento.

2.6 Equipo de las unidades de búsqueda y salvamento

2.6.1 Toda unidad de búsqueda y salvamento estará provista del equipo apropiado para su tarea.

2.6.2 Los contenedores y bultos que se vayan a lanzar a los supervivientes con equipo de supervivencia deberían estar marcados con una indicación general de su contenido, de conformidad con las normas aprobadas por la Organización.

CAPÍTULO 3

COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS

3.1 Cooperación entre los Estados

3.1.1 Las Partes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento y, siempre que sea necesario, deberían coordinar las operaciones con las de los Estados vecinos.

3.1.2 A menos que se acuerde otra cosa entre los Estados interesados se recomienda que con sujeción a las leyes y reglamentaciones nacionales aplicables, toda Parte autorice la entrada inmediata en sus aguas territoriales o por encima de éstas, o en su territorio, de unidades de salvamento de otras Partes cuyo solo

* Véase la sección sobre Búsqueda y Salvamento de la circular MSC/Circ.794 (Frasas normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas).

objeto sea la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y a salvar a los supervivientes de tales siniestros. En tales casos las operaciones de búsqueda y salvamento serán coordinadas en lo posible por el centro coordinador de salvamento apropiado a la Parte que haya autorizado la entrada, o por la autoridad que haya sido designada por dicha Parte.

3.1.3 A menos que se acuerde otra cosa entre los Estados interesados, las autoridades de una Parte que desee que sus unidades de salvamento entren en las aguas territoriales de otra Parte o por encima de éstas, o en el territorio de dicha Parte, con el solo objeto de realizar la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y a salvar a los supervivientes de tales siniestros, enviarán una petición, en la que figuren todos los detalles de la misión proyectada y de la necesidad de realizarla, al centro coordinador de salvamento de la otra Parte o a cualquier otra autoridad que haya sido designada por esa Parte.

3.1.4 Las autoridades responsables de las Partes:

- .1 acusarán inmediatamente recibo de tal petición; y
- .2 indicarán lo antes posible en qué condiciones, caso de que se imponga alguna, podrá emprenderse la misión proyectada.

3.1.5 Las Partes deberían concluir acuerdos con sus Estados vecinos en los que se fijen las condiciones de entrada de las unidades de búsqueda y salvamento de cada uno en las aguas territoriales o por encima de éstas o en los territorios de los demás. Estos acuerdos deberían permitir asimismo la rápida entrada de dichas unidades con un mínimo de formalidades.

3.1.6 Toda Parte debería autorizar a sus centros coordinadores de salvamento a que:

- .1 soliciten de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluidos buques, aeronaves, personal y equipo;
- .2 concedan todo permiso necesario para la entrada de dichos buques, aeronaves, personal o equipo en sus aguas territoriales o por encima de éstas o en su territorio; y
- .3 establezcan las medidas necesarias a fin de que las autoridades pertinentes de aduanas, inmigración, sanitarias o de otra índole faciliten rápidamente dicha entrada.

3.1.7 Toda Parte autorizará a sus centros coordinadores de salvamento a que, cuando se les solicite, presten ayuda a otros centros coordinadores de salvamento, incluida la constituida por buques, aeronaves, personal o equipo.

3.1.8 Las Partes deberían concluir acuerdos con otros Estados, cuando proceda, para reforzar la cooperación y coordinación. Las Partes autorizarán a su autoridad responsable a que establezca planes y medidas para la cooperación y coordinación en materia de búsqueda y salvamento con las autoridades competentes de otros Estados.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

4.1 Medidas preparatorias

4.1.1 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento dispondrá de información actualizada pertinente para las operaciones de búsqueda y salvamento en su zona, especialmente por lo que respecta a los medios de búsqueda y salvamento y las comunicaciones disponibles.

4.1.2 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento debería tener fácil acceso a la información relativa a la situación, el rumbo y la velocidad de los buques que se encuentren en su zona y puedan auxiliar a las personas, los buques u otras naves que se hallen en peligro en el mar, así como a la información relativa a la forma de ponerse en contacto con ellos. Esa información debería conservarse en el centro coordinador de salvamento o ser fácilmente accesible cuando se necesite.

4.1.3 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento tendrá planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento. Cuando proceda, esos planes se elaborarán conjuntamente con los representantes de quienes puedan ayudar a prestar servicios de búsqueda y salvamento o beneficiarse de ellos.

4.1.4 Se mantendrán informados a los centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento del estado de preparación de las unidades de búsqueda y salvamento.

4.2 Información relativa a casos de emergencia

4.2.1 Las Partes, ya sea individualmente o en cooperación con otros Estados, se asegurarán de que pueden recibir durante las 24 horas del día de forma rápida y fiable los alertas de socorro de los equipos utilizados para ese fin dentro de sus regiones de búsqueda y salvamento. Todo puesto de alerta que reciba un alerta de socorro:

- .1 retransmitirá inmediatamente dicho alerta al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente y prestará asistencia en las comunicaciones relativas a búsqueda y salvamento según proceda; y
- .2 si es posible, acusará recibo del alerta.

4.2.2 Las Partes se asegurarán, cuando proceda, de que se dispone de medios efectivos para registrar los equipos de comunicaciones y hacer frente a los casos de emergencia, de modo que cualquier centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento tenga un rápido acceso a la información de los registros pertinentes.

4.2.3 Toda autoridad o elemento del servicio de búsqueda y salvamento que tenga motivos para creer que una persona, un buque u otra nave se encuentra en estado de emergencia, enviará lo antes posible al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente toda la información de que disponga.

4.2.4 Los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento, en cuanto reciban información sobre una persona, un buque u otra nave que se encuentre en estado de emergencia, evaluarán dicha información y declararán una fase de emergencia, de conformidad con lo indicado en el párrafo 4.4, determinando el alcance de las operaciones necesarias.

4.3 Actividades iniciales

Toda unidad de búsqueda y salvamento que reciba información sobre un suceso que entrañe peligro tomará inicialmente medidas inmediatas si está en condiciones de prestar ayuda y, en cualquier caso, avisará inmediatamente al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento de la zona en que haya ocurrido el suceso.

4.4 Fases de emergencia

Para ayudar a determinar los procedimientos operacionales adecuados, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente distinguirá entre las siguientes fases de emergencia:

- .1 Fase de incertidumbre:
 - .1.1 cuando se ha notificado la desaparición de una persona, o cuando un buque u otra nave no ha llegado a su lugar de destino en la fecha prevista; o
 - .1.2 cuando una persona, un buque u otra nave no ha efectuado la notificación prevista en relación con su situación o su seguridad.
- .2 Fase de alerta:
 - .2.1 cuando, tras la fase de incertidumbre, han fallado los intentos de establecer contacto con las personas, el buque u otra nave y no han dado resultado las indagaciones llevadas a cabo cerca de otras fuentes apropiadas; o
 - .2.2 cuando se ha recibido información en el sentido de que la capacidad operacional de un buque u otra nave ha disminuido, pero no hasta el punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.
- .3 Fase de socorro:
 - .3.1 cuando se ha recibido información indudable de que una persona, un buque u otra nave está en peligro y necesita auxilio inmediato; o
 - .3.2 cuando, tras la fase de alerta, nuevos intentos infructuosos de establecer contacto con las personas, el buque u otra nave e indagaciones más amplias e igualmente infructuosas señalan la probabilidad de que exista una situación de peligro; o
 - .3.3 cuando se reciba información que indique que la capacidad operacional de un buque u otra nave ha disminuido hasta el punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.

4.5 Procedimientos que deben seguir los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento en las fases de emergencia

4.5.1 Al declararse la fase de incertidumbre, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, según proceda, iniciará indagaciones para determinar el grado de seguridad de las personas, el buque u otra nave o declarará la fase de alerta.

4.5.2 Al declararse la fase de alerta, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, según proceda, ampliará sus indagaciones con respecto a las personas, el buque u otra nave desaparecidos, alertará a los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento e iniciará las actividades necesarias según las circunstancias del caso.

4.5.3 Al declararse la fase de socorro, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, según proceda, actuará de acuerdo con lo dispuesto en los planes de operaciones, según se indica en el párrafo 4.1.

4.5.4 Iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento cuando se desconozca la situación del objeto de la búsqueda.

En caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a un objeto de la búsqueda cuya situación se desconozca, se procederá del modo siguiente:

- .1 cuando exista una fase de emergencia, un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, a menos que tenga conocimiento de que ya están actuando otros centros, asumirá la responsabilidad de iniciar una actuación apropiada y consultará con otros centros a fin de designar un centro que asuma la responsabilidad;
- .2 a menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros interesados, el centro que se designe será el centro responsable de la zona en la que estuviera el objeto de la búsqueda según su última situación notificada; y
- .3 después de declararse la fase de socorro, el centro coordinador de las operaciones de búsqueda y salvamento informará a otros centros, según proceda, de todas las circunstancias de la situación de emergencia y de todos los acontecimientos posteriores.

4.5.5 Transmisión de información a las personas, los buques u otras naves para los que se haya declarado una fase de emergencia.

Siempre que sea posible, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento responsable de las operaciones de búsqueda y salvamento enviará información a las personas, al buque u a otra nave para los que se haya declarado la fase de emergencia sobre las actividades de búsqueda y salvamento que haya iniciado.

4.6 Coordinación en el caso de que intervengan dos o más Partes

En las operaciones de búsqueda y salvamento en que intervenga más de una Parte, cada Parte actuará como corresponda con arreglo a los planes de operaciones a que se hace referencia en el párrafo 4.1 cuando así lo solicite el centro coordinador de salvamento de la región.

4.7 Coordinación en el lugar del siniestro de las actividades de búsqueda y salvamento

4.7.1 Para obtener los mejores resultados, se coordinarán en el lugar del siniestro las actividades de las unidades de búsqueda y salvamento y los otros medios que participen en las operaciones de búsqueda y salvamento.

4.7.2 Cuando haya varios medios a punto de iniciar operaciones de búsqueda y salvamento y el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento lo estime necesario, se debería designar coordinador en el lugar del siniestro a la persona más competente lo antes posible, preferiblemente antes de que los medios lleguen a la zona de operaciones especificada. Al coordinador en el lugar del siniestro se le asignarán responsabilidades específicas teniendo en cuenta la capacidad reconocida de la persona y las necesidades operacionales.

4.7.3 Si no hay ningún centro coordinador de salvamento responsable o si, por cualquier motivo, el centro coordinador de salvamento responsable no puede coordinar la misión de búsqueda y salvamento, los medios que participen en ella deberían designar de mutuo acuerdo un coordinador en el lugar del siniestro.

4.8 Terminación y suspensión de las operaciones de búsqueda y salvamento

4.8.1 Las operaciones de búsqueda y salvamento se proseguirán, cuando sea posible, hasta que no quede esperanza razonable de encontrar supervivientes.

4.8.2 El centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento responsable decidirá normalmente cuándo debe ponerse fin a las operaciones de búsqueda y salvamento. Si no hay ningún centro encargado de coordinar las operaciones, el coordinador en el lugar del siniestro podrá tomar esta decisión.

4.8.3 Cuando un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento estime, basándose en información fiable, que una operación de búsqueda y salvamento ha tenido éxito, o que ya no existe una emergencia, pondrá fin a la operación de búsqueda y salvamento e informará inmediatamente de ello a toda autoridad, medio o servicio que se haya puesto en acción o haya sido notificado.

4.8.4 Si resulta imposible continuar una operación de búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro y el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento llega a la conclusión que todavía puede haber supervivientes, el centro podrá interrumpir temporalmente las actividades en dicho lugar en espera de que cambie la situación, e informará inmediatamente de ello a toda autoridad, medio o servicio que se haya puesto en acción o haya sido notificado. La información que se reciba posteriormente se evaluará y servirá para justificar la reanudación de las operaciones de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 5

SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES

5.1 Cuestiones generales

5.1.1 Las Partes podrán establecer sistemas de notificación para buques cuando lo estimen necesario, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.1.2 Las Partes que proyecten instituir un sistema de notificación para buques deberían tener en cuenta las recomendaciones pertinentes de la Organización. Las Partes deberían también considerar si los sistemas de notificación existentes u otras fuentes de información sobre la situación de los buques pueden aportar información adecuada para la región, e intentar reducir al mínimo las notificaciones adicionales innecesarias de los buques o la necesidad de que los centros coordinadores de salvamento tengan que establecer contacto con varios sistemas de notificación para determinar si hay buques disponibles que puedan ayudar en las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.1.3 El sistema de notificación para buques debería facilitar información de última hora acerca del movimiento de los buques, de modo que, caso de que se produzca un suceso que entrañe peligro, sea posible:

- .1 reducir el intervalo que medie entre la pérdida de contacto con el buque de que se trate y la iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento en los casos en que no se haya recibido ninguna señal de socorro;
- .2 lograr la rápida identificación de los buques a que pueda pedirse ayuda;
- .3 acotar un área de extensión limitada cuando la situación de las personas, el buque u otra nave en peligro sea desconocida o incierta; y
- .4 facilitar auxilio o asesoramiento médico urgente.

5.2 Prescripciones operacionales

5.2.1 Los sistemas de notificación para buques deberían satisfacer las prescripciones siguientes:

- .1 facilitar información, incluidos planes de navegación y notificaciones de la situación, que permita determinar la situación actual y futura de los buques participantes;
- .2 mantener trazados de derrotas marítimas;
- .3 recibir a intervalos apropiados informes provenientes de los buques participantes;
- .4 simplificar el proyecto y la utilización del sistema; y
- .5 utilizar un formato y unos procedimientos normalizados de notificación para buques convenidos internacionalmente.

5.3 Tipos de notificación

5.3.1 Un sistema de notificación para buques debería comprender los siguientes tipos de notificación de los buques, de conformidad con las recomendaciones de la Organización:

- .1 plan de navegación;
- .2 notificación de la situación; y
- .3 notificación final.

5.4 Utilización de estos sistemas

5.4.1 Las Partes deberían exhortar a todos los buques a que notifiquen su situación cuando naveguen por zonas en que se hayan tomado medidas para obtener información acerca de la situación de los buques para fines de búsqueda y salvamento.

5.4.2 Las Partes que registren información sobre la situación de los buques deberían facilitar esta información a otros Estados que la soliciten para fines de búsqueda y salvamento siempre que sea posible."

ANEXO 4**PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS II-1 Y II-2
DEL CONVENIO SOLAS****CAPÍTULO II-1****CONSTRUCCIÓN - ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD,
INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS****Regla 43 - Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga**

- 1 En el apartado 2.2.5 se suprime la palabra "y".
- 2 En el apartado 2.2.6 se sustituye la palabra "motores." por las palabras "motores; y".
- 3 Se añade el nuevo apartado .7 siguiente después del apartado .6 existente del párrafo 2.2:

".7 en todas las cámaras de bombas de carga de los buques tanque construidos el [fecha de entrada en vigor de la enmienda] o posteriormente."

CAPÍTULO II-2**CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS****Regla 63 - Cámaras de bombas de carga**

- 4 Se añade el nuevo párrafo 3 siguiente después del párrafo 2 existente:

"3 En los buques tanque construidos el [fecha de entrada en vigor de la enmienda] o posteriormente:
 - .1 las bombas de carga, lastre y agotamiento instaladas en las cámaras de bombas de carga y accionadas por ejes que atraviesen los mamparos de esas cámaras estarán dotadas de dispositivos sensores de la temperatura en los prensaestopas de dichos ejes, los cojinetes y los estatores de las bombas. La alarma se activará en la cámara de control de la carga o en el puesto de control de las bombas;
 - .2 el alumbrado de las cámaras de las bombas de carga, salvo el de emergencia y la ventilación estarán enclavados, de modo que ésta empiece a funcionar cuando se conecte el alumbrado. El fallo del sistema de ventilación no hará que las luces se apaguen;

- .3 se instalará un sistema para vigilar de forma continua la concentración de gases de hidrocarburos. Habrá puntos de muestreo o cabezales detectores situados en lugares adecuados a fin de que se puedan detectar fácilmente las fugas potencialmente peligrosas. El conducto de salida de la ventilación y las partes inferiores de las cámaras de bombas por encima de las planchas del piso pueden ser lugares adecuados. Cuando la concentración de gases de hidrocarburos alcance un nivel preestablecido, que no será superior al 10% del límite inferior de inflamabilidad, se activará automáticamente una alarma audible y visual continua en la cámara de bombas, en la cámara de mando de las máquinas, en la cámara de control de la carga y en el puente de navegación para avisar al personal de que existe un peligro potencial; y
- .4 todas las cámaras de bombas estarán provistas de dispositivos de vigilancia del nivel en los pocetes de sentina, así como de alarmas situadas en lugares adecuados."

ANEXO 5**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CÓDIGO CIG****CAPÍTULO 3 - DISPOSICIÓN DEL BUQUE**

- 1 Sustituir el texto actual del párrafo 3.7.2 por el siguiente:

"3.7.2 La bodega o los espacios interbarreras de los buques con tanques independientes de tipo A dispondrán de un sistema de agotamiento adecuado para recoger la carga líquida si los tanques que la contienen presentan fugas o sufren rotura. Tales medios harán posible el retorno de cualquier carga líquida derramada a las tuberías de carga líquida. El sistema dispondrá de carretes desmontables."

- 2 Sustituir el texto actual del párrafo 3.7.4 por el siguiente:

"3.7.4 Los espacios de lastre, incluidas las quillas de cajón llenas utilizadas como tuberías de lastre, los tanques de combustible líquido y los espacios a salvo de gas, podrán estar conectados a bombas situadas en los espacios de máquinas. Las quillas de cajón secas atravesadas por tuberías de lastre podrán estar conectadas a bombas de los espacios de máquinas a condición de que las conexiones vayan directamente a las bombas y la descarga de éstas salga directamente al exterior sin válvulas ni colectores en ningún conducto que pudiera conectar la tubería procedente de la quilla de cajón a tuberías que den servicio a espacios a salvo de gas. Los orificios de respiración de las bombas no darán a los espacios de máquinas."

CAPÍTULO 4 - CONTENCIÓN DE LA CARGA

- 3 Sustituir la última oración del párrafo 4.8.3 por lo siguiente:

"Respecto de los elementos estructurales que interconectan las partes interior y exterior del casco se podrá tomar la temperatura media para determinar la calidad del acero."

- 4 Sustituir la primera oración del párrafo 4.10.10.3.7 por lo siguiente:

"La prueba neumática de los recipientes de presión que no sean tanques de carga será objeto de estudio en cada caso por la Administración".

CAPÍTULO 5 - RECIPIENTES DE ELABORACIÓN A PRESIÓN Y SISTEMAS DE TUBERÍAS PARA LÍQUIDOS Y VAPOR, Y DE PRESIÓN

- 5 Sustituir el texto actual del párrafo 5.6.4 por el siguiente:

"5.6.4 El sistema de control de todas las válvulas de cierre de emergencia prescritas estará dispuesto de modo que permita accionar éstas con mandos únicos, al menos desde dos emplazamientos de a bordo alejados entre sí. Uno de esos emplazamientos será el puesto de control exigido en 13.1.3 o la cámara de control de la carga. El sistema de control estará provisto asimismo de elementos fusibles de un tipo tal que se fundan a cualquier temperatura comprendida entre 98°C y 104°C, lo cual hará que las válvulas de cierre de emergencia actúen en caso de incendio. Entre los emplazamientos asignados a dichos elementos fusibles figurarán las bóvedas de los tanques y los puestos de entrada de la carga. Las válvulas de cierre de emergencia serán del tipo que actúa ante un fallo (una interrupción en el suministro de energía las cierra) y susceptibles de quedar cerradas a mano en su lugar de emplazamiento. Las válvulas de cierre de emergencia

situadas en las tuberías para líquidos se cerrarán completamente en todas las condiciones de servicio a los 30 segundos como máximo de haber sido accionadas, espacio de tiempo que será medido a partir del inicio manual o automático de la válvula de cierre de emergencia hasta su cierre definitivo. Éste es el tiempo total de cierre e incluye un tiempo de respuesta a la señal y un tiempo de cierre de la válvula. El tiempo de cierre de la válvula se calculará de modo que se evite una presión excesiva en las tuberías. A bordo habrá información acerca del tiempo de cierre asignado a esas válvulas y de sus características de funcionamiento y dicho tiempo de cierre será susceptible de verificación y de repetición. Esas válvulas se cerrarán de modo que el flujo se reduzca suavemente."

CAPÍTULO 8 - SISTEMA DE RESPIRACIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA

6 Sustituir la primera oración del párrafo 8.2.7 por lo siguiente:

"La variación de la presión de tarado efectuada de acuerdo con lo dispuesto en 8.2.6 y el correspondiente reajuste de las alarmas a que se hace referencia en 13.4.1, se llevarán a cabo bajo la supervisión del capitán, siguiendo procedimientos aprobados por la Administración e indicados en el manual de instrucciones de buque."

CAPÍTULO 9 - CONTROL AMBIENTAL

7 Añadir el siguiente texto al final del párrafo 9.5.3:

"Cuando no se utilice, el sistema de gas inerte se aislará del sistema de carga en la zona de carga, salvo las conexiones con los espacios de bodega o los espacios interbarreras."

CAPÍTULO 11 - PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

8 Sustituir la segunda oración del párrafo 11.2.4 por lo siguiente:

"Todas las tuberías, válvulas, lanzas y demás accesorios de los sistemas contra incendios serán resistentes a los efectos del fuego y a la acción corrosiva del agua."

CAPÍTULO 13 - INSTRUMENTOS (DE MEDICIÓN, DE DETECCIÓN DE GAS)

9 Sustituir las tres últimas oraciones de párrafo 13.3.1 por el siguiente texto:

"A este efecto, cabrá utilizar la válvula de cierre de emergencia a que se hace referencia en 5.6.1 y 5.6.3. Si para ello se utiliza alguna otra válvula, tendrá que haber a bordo la misma información que se menciona en 5.6.4. Durante la carga, siempre que la utilización de esas válvulas pueda dar lugar a un aumento brusco y excesivo de presión en el sistema de carga, la autoridad del Estado rector del puerto podrá aceptar otras medidas, tales como limitar la velocidad de carga."

CAPÍTULO 18 - PRESCRIPCIONES DE ORDEN OPERACIONAL

10 Añadir a la lista de referencias que figura en el párrafo 18.9 una referencia a los párrafos 9.5.3 y 17.4.3.

ANEXO 6**DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS
Y EXISTENTES MODIFICADOS****ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR****EN ONE FATHOM BANK (dispositivo modificado)**

(Carta de referencia: Almirantazgo británico 3946, edición 1996.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|----|--------------|---------------|----|--------------|---------------|
| 1) | 03° 00',70 N | 100° 47',40 E | 5) | 02° 43',40 N | 101° 10',00 E |
| 2) | 02° 53',70 N | 100° 55',80 E | 6) | 02° 49',00 N | 100° 59',50 E |
| 3) | 02° 49',50 N | 100° 59',50 E | 7) | 02° 53',40 N | 100° 55',40 E |
| 4) | 02° 43',90 N | 101° 10',30 E | 8) | 03° 00',30 N | 100° 47',10 E |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 9) | 03° 02',70 N | 100° 48',80 E | 11) | 02° 46',30 N | 101° 11',50 E |
| 10) | 02° 52',50 N | 101° 00',00 E | | | |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 12) | 02° 54',70 N | 100° 43',10 E | 13) | 02° 41',20 N | 101° 08',80 E |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|

A LA ALTURA DE PORT KLANG**Descripción de la zona de precaución**

a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 14) | 02° 46',30 N | 101° 11',50 E | 16) | 02° 39',40 N | 101° 12',40 E |
| 15) | 02° 44',30 N | 101° 15',00 E | 17) | 02° 41',20 N | 101° 08',80 E |

DESDE PORT KLANG A PORT DICKSON (dispositivo nuevo)

(Carta de referencia: Almirantazgo británico 3946, edición 1996.

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 18) | 02° 42',00 N | 101° 13',80 E | 21) | 02° 26',50 N | 101° 36',80 E |
| 19) | 02° 35',00 N | 101° 27',10 E | 22) | 02° 35',20 N | 101° 25',80 E |
| 20) | 02° 27',10 N | 101° 37',30 E | 23) | 02° 41',60 N | 101° 13',60 E |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 24) | 02° 44',30 N | 101° 15',00 E | 26) | 02° 29',00 N | 101° 38',80 E |
| 25) | 02° 37',40 N | 101° 28',00 E | | | |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 27) | 02° 39',40 N | 101° 12',40 E | 29) | 02° 24',60 N | 101° 35',30 E |
| 28) | 02° 34',00 N | 101° 23',30 E | | | |

Zona de navegación costera

La zona comprendida entre el límite del lado de tierra del dispositivo de separación del tráfico y la costa de Malasia entre una línea trazada desde la posición geográfica 24) 02°44',30 N, 101°15',00 E en dirección 027° hasta la costa y una línea trazada desde la posición geográfica 26) 02°29',00 N, 101°38',80 E en dirección 034° hasta la costa de Malasia.

A LA ALTURA DE PORT DICKSON

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 3946, edición 1996; 3947, edición 1997.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción de la zona de precaución

a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 30) | 02° 29',00 N | 101° 38',80 E | 32) | 02° 21',40 N | 101° 39',40 E |
| 31) | 02° 25',80 N | 101° 42',90 E | 33) | 02° 24',60 N | 101° 35',30 E |

DESDE PORT DICKSON A TANJUNG KELING (dispositivo nuevo)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 34) | 02° 23',90 N | 101° 41',40 E | 36) | 02° 09',00 N | 101° 59',00 E |
| 35) | 02° 09',70 N | 101° 59',60 E | 37) | 02° 23',20 N | 101° 40',90 E |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 38) | 02° 25',80 N | 101° 42',90 E | 39) | 02° 11',60 N | 102° 01',00 E |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 40) | 02° 21',40 N | 101° 39',40 E | 41) | 02° 07',10 N | 101° 57',50 E |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
- d) Una derrota en aguas profundas para el tráfico que se dirige hacia el sudeste limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 42) | 02° 21',40 N | 101° 39',40 E | 46) | 02° 12',30 N | 101° 36',80 E |
| 43) | 02° 13',80 N | 101° 39',30 E | 47) | 02° 22',20 N | 101° 36',80 E |
| 44) | 02° 05',10 N | 101° 55',90 E | 48) | 02° 24',00 N | 101° 36',10 E |
| 45) | 02° 03',00 N | 101° 54',20 E | | | |

Zona de navegación costera

La zona comprendida entre el límite del lado de tierra del dispositivo de separación del tráfico y la costa de Malasia entre una línea trazada desde la posición geográfica 38) 02°25',80 N, 101°42',90 E en dirección 059° hasta la costa de Malasia y una línea trazada desde la posición geográfica 39) 02°11',60 N, Long. 102°01',00 E en dirección 034° hasta la costa de Malasia.

A LA ALTURA DE MALACA/DUMAI

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 3947, edición 1997; 3833, edición 1988; 2403, edición 1983.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción de la zona de precaución

- a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 49) | 02° 11',60 N | 102° 01',00 E | 51) | 02° 00',00 N | 101° 59',80 E |
| 50) | 02° 07',20 N | 102° 06',20 E | 52) | 02° 03',00 N | 101° 54',20 E |

DESDE MALACA A IYU KECIL (dispositivo nuevo)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 53) | 02° 05',40 N | 102° 04',60 E | 59) | 01° 10',50 N | 103° 27',50 E |
| 54) | 01° 55',70 N | 102° 15',40 E | 60) | 01° 13',20 N | 103° 23',40 E |
| 55) | 01° 40',00 N | 102° 48',30 E | 61) | 01° 23',20 N | 103° 12',40 E |
| 56) | 01° 23',20 N | 103° 12',40 E | 62) | 01° 39',10 N | 102° 48',00 E |
| 57) | 01° 13',80 N | 103° 24',00 E | 63) | 01° 54',80 N | 102° 14',80 E |
| 58) | 01° 12',20 N | 103° 28',50 E | 64) | 02° 04',60 N | 102° 03',80 E |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el noroeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 65) | 02° 07',20 N | 102° 06',20 E | 68) | 01° 25',50 N | 103° 15',00 E |
| 66) | 01° 57',90 N | 102° 16',60 E | 69) | 01° 15',20 N | 103° 25',30 E |
| 67) | 01° 38',40 N | 103° 00',00 E | 70) | 01° 14',30 N | 103° 29',70 E |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 71) | 02° 02',80 N | 102° 02',20 E | 74) | 01° 22',00 N | 103° 11',10 E |
| 72) | 01° 52',60 N | 102° 13',30 E | 75) | 01° 11',60 N | 103° 22',80 E |
| 73) | 01° 36',80 N | 102° 46',90 E | 76) | 01° 09',20 N | 103° 26',80 E |

d) Una derrota en aguas profundas para el tráfico que se dirige hacia el sudeste limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 77) | 02° 01',90 N | 102° 01',50 E | 79) | 01° 52',60 N | 102° 13',30 E |
| 78) | 01° 59',70 N | 102° 05',60 E | 80) | 02° 00',00 N | 101° 59',80 E |

Zona de navegación costera

La zona comprendida entre el límite del lado de tierra del dispositivo de separación del tráfico y la costa de Malasia entre una línea trazada desde la posición geográfica 65) 02°07',20 N, 102°06',20 E hasta el faro de Pulau Undan (Lat. 02°02',90 N, Long. 102°20',10 E) y, a continuación, en dirección 040° hasta la costa de Malasia y una línea trazada desde la posición geográfica 70) 01°14',30 N, 103°29',70 E en dirección 038° hasta la costa de Malasia.

A LA ALTURA DEL FARO DE SULTAN SHOAL

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 2598, edición 1990; 2556, edición 1994; 3833, edición 1988; 2403, edición 1983.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción de la zona de precaución

- a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 81) | 01° 14',28 N | 103° 29',73 E | 83) | 01° 05',94 N | 103° 32',30 E |
| 82) | 01° 12',62 N | 103° 36',24 E | 84) | 01° 09',23 N | 103° 26',76 E |

EN EL ESTRECHO DE SINGAPUR (ESTRECHO PRINCIPAL) (dispositivo modificado)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguiente posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 85) | 01° 10',35 N | 103° 34',90 E | 89) | 01° 05',90 N | 103° 43',38 E |
| 86) | 01° 10',35 N | 103° 39',85 E | 90) | 01° 03',60 N | 103° 38',95 E |
| 87) | 01° 07',50 N | 103° 43',72 E | 91) | 01° 07',06 N | 103° 32',96 E |
| 88) | 01° 08',60 N | 103° 45',43 E | | | |

- b) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 92) | 01° 08',60 N | 103° 45',43 E | 94) | 01° 10',81 N | 103° 49',30 E |
| 93) | 01° 10',26 N | 103° 47',91 E | | | |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona/línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|-----|--------------|---------------|-----|--------------|---------------|
| 95) | 01° 12',62 N | 103° 36',24 E | 98) | 01° 10',45 N | 103° 47',50 E |
| 96) | 01° 11',50 N | 103° 40',55 E | 99) | 01° 11',13 N | 103° 49',18 E |
| 97) | 01° 08',65 N | 103° 44',40 E | | | |

- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona/línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 100) | 01° 05',94 N | 103° 32',30 E | 103) | 01° 07',80 N | 103° 46',25 E |
| 101) | 01° 01',60 N | 103° 39',65 E | 104) | 01° 09',47 N | 103° 48',70 E |
| 102) | 01° 05',00 N | 103° 43',67 E | 105) | 01° 09',92 N | 103° 49',65 E |

e) Dentro de la vía de circulación descrita en el párrafo d) se establece una derrota en aguas profundas limitada por una línea que une la siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|-------|--------------|---------------|
| i) | 01° 03',60 N | 103° 38',95 E | vi) | 01° 10',45 N | 103° 49',45 E |
| ii) | 01° 05',90 N | 103° 43',38 E | vii) | 01° 09',95 N | 103° 48',28 E |
| iii) | 01° 08',61 N | 103° 45',44 E | viii) | 01° 08',90 N | 103° 46',82 E |
| iv) | 01° 10',26 N | 103° 47',91 E | ix) | 01° 04',95 N | 103° 42',87 E |
| v) | 01° 10',81 N | 103° 49',30 E | x) | 01° 02',97 N | 103° 39',10 E |

ESTRECHO DE SINGAPUR (A LA ALTURA DE PULAU SEBAROK/PULAU BELAKANG PADANG)

Descripción de la zona de precaución

a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 106) | 01° 11',13 N | 103° 49',18 E | 108) | 01° 10',45 N | 103° 50',75 E |
| 107) | 01° 11',59 N | 103° 50',31 E | 109) | 01° 09',92 N | 103° 49',65 E |

ESTRECHO DE SINGAPUR (A LA ALTURA DE LA ISLA DE ST. JOHN) (dispositivo nuevo)

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 2556, edición 1994; 3833, edición 1988; 2403, edición 1983.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 110) | 01° 11',27 N | 103° 50',43 E | 111) | 01° 12',21 N | 103° 52',40 E |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 112) | 01° 11',59 N | 103° 50',31 E | 114) | 01° 12',51 N | 103° 52',25 E |
| 113) | 01° 11',96 N | 103° 51',21 E | | | |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 115) | 01° 10',45 N | 103° 50',75 E | 116) | 01° 11',41 N | 103° 52',76 E |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|

- d) Dentro de la vía de circulación hacia el este descrita en el párrafo c) se establece una derrota en aguas profundas limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|-------|--------------|---------------|
| xi) | 01° 11',27 N | 103° 50',43 E | xiii) | 01° 11',78 N | 103° 52',58 E |
| xii) | 01° 12',21 N | 103° 52',40 E | xiv) | 01° 10',92 N | 103° 50',57 E |

ESTRECHO DE SINGAPUR (A LA ALTURA DE LA ISLA DE ST. JOHN/PULAU SAMBU)

Descripción de la zona de precaución

- a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 117) | 01° 12',51 N | 103° 52',25 E | 119) | 01° 12',11 N | 103° 54',40 E |
| 118) | 01° 13',38 N | 103° 53',85 E | 120) | 01° 11',41 N | 103° 52',76 E |

- b) El punto de convergencia de la zona de precaución se encuentra en la siguiente posición geográfica:

121) 01°12',60 N 103°53',20 E

Descripción de la zona a evitar

Se establece una zona a evitar circular de un diámetro de un cable con el centro situado en la posición geográfica 121).

ESTRECHO DE SINGAPUR (A LA ALTURA DE CHANGI/PULAU BATAM) (dispositivo nuevo)

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 2569, edición 1990; 3833, edición 1988; 3831, edición 1988; 2403, edición 1983.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

- a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 122) | 01° 12',97 N | 103° 54',03 E | 124) | 01° 14',89 N | 103° 59',01 E |
| 123) | 01° 13',57 N | 103° 55',40 E | | | |

- b) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 125) | 01° 14',89 N | 103° 59',01 E | 127) | 01° 15',42 N | 104° 03',45 E |
| 126) | 01° 15',67 N | 104° 03',40 E | | | |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona/línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 128) | 01° 13',38 N | 103° 53',85 E | 130) | 01° 16',02 N | 104° 00',00 E |
| 129) | 01° 14',07 N | 103° 55',18 E | 131) | 01° 16',60 N | 104° 03',32 E |

- d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona/línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 132) | 01° 12',11 N | 103° 54',40 E | 134) | 01° 14',05 N | 104° 03',58 E |
| 133) | 01° 13',50 N | 103° 57',67 E | | | |

ESTRECHO DE SINGAPUR (A LA ALTURA DE TANJUNG STAPA/PULAU BINTAN)

Descripción de la zona de precaución

- a) Se establece una zona de precaución limitada por una línea que une las siguiente posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 135) | 01° 16',60 N | 104° 03',32 E | 137) | 01° 15',40 N | 104° 15',00 E |
| 136) | 01° 18',63 N | 104° 15',00 E | 138) | 01° 14',05 N | 104° 03',58 E |

EN LA ZONA DEL FARO DE HORSBURGH (dispositivo modificado)

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 3831, edición 1988; 2403, edición 1983.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico revisado de Kertau)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 139) | 01° 17',32 N | 104° 15',00 E | 142) | 01° 24',30 N | 104° 27',25 E |
| 140) | 01° 18',00 N | 104° 19',70 E | 143) | 01° 17',80 N | 104° 19',85 E |
| 141) | 01° 24',55 N | 104° 27',05 E | 144) | 01° 17',10 N | 104° 15',00 E |

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sudoeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 145) | 01° 18',63 N | 104° 15',00 E | 147) | 01° 25',40 N | 104° 26',32 E |
| 146) | 01° 19',40 N | 104° 19',50 E | | | |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el nordeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|------|--------------|---------------|------|--------------|---------------|
| 148) | 01° 15',40 N | 104° 15',00 E | 150) | 01° 23',40 N | 104° 27',95 E |
| 149) | 01° 16',30 N | 104° 19',85 E | | | |

A LA ALTURA DE LA COSTA MERIDIONAL DE SUDÁFRICA (dispositivos nuevos)**A LA ALTURA DE LA PLATAFORMA FA 47 MILLAS AL SUR DE LA BAHÍA MOSSEL (dispositivo nuevo)**

(Cartas de referencia: Armada sudafricana SAN 57, SAN 122; Almirantazgo británico 2083, 2084.

Nota: Las cartas SAN han sido levantadas utilizando el dátum geodésico del Cabo (Clarke 1880 Mod)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 1) | 34° 50',11 S | 22° 00',00 E | 4) | 35° 03',37 S | 22° 10',86 E |
| 2) | 34° 47',39 S | 22° 20',00 E | 5) | 35° 01',77 S | 22° 20',00 E |
| 3) | 35° 04',06 S | 22° 00',00 E | | | |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 6) | 35° 07',16 S | 22° 00',00 E | 8) | 35° 04',81 S | 22° 20',00 E |
| 7) | 35° 06',35 S | 22° 11',18 E | | | |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| 9) | 34° 47',07 S | 22° 00',00 E | 10) | 34° 44',75 S | 22° 20',00 E |
|----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|

A LA ALTURA DE LOS BANCOS DE ALPHARD 34 MILLAS AL SUR DEL CABO INFANTA (dispositivo nuevo)

(Cartas de referencia: Armada sudafricana SAN 57, SAN 121; Almirantazgo británico 2083, 2084.

Nota: Las cartas SAN han sido levantadas utilizando el dátum geodésico del Cabo (Clarke 1880 Mod)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 1) | 34° 58',79 S | 20° 45',00 E | 3) | 35° 09',54 S | 20° 45',00 E |
| 2) | 34° 56',48 S | 21° 05',00 E | 4) | 35° 08',10 S | 21° 05',00 E |

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 5) | 34° 55',76 S | 20° 45',00 E | 6) | 34° 53',45 S | 21° 05',00 E |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7) 35° 12',55 S 20° 45',00 E 8) 35° 11',11 S 21° 05',00 E

A LA ALTURA DEL CABO DE GATA, ESPAÑA (dispositivo nuevo)

1 El dispositivo de separación del tráfico "A la altura del cabo de Gata" consta de:

- dos vías de circulación de dos millas de anchura;
- una zona de separación del tráfico intermedia de una milla de anchura;
- una zona de separación del tráfico exterior de media milla de anchura; y
- una zona costera asociada.

2 El sentido de navegación será:

- vía de circulación interior del DST: un rumbo de entrada de 232,5° (V) y un rumbo de salida hacia el estrecho de Gibraltar de 257° (V)
- vía de circulación exterior del DST: un rumbo de entrada de 077° (V) que permite salir con el mismo rumbo o con 052,5° (V).

3 El límite exterior del DST está situado a 12 millas, quedando la totalidad del dispositivo en el mar territorial español.

4 La carta náutica de referencia es la N° 46A "Del cabo de Palos al cabo de Gata", publicada por el Instituto Hidrográfico de la Marina Española.

5 Las ayudas a la navegación actualmente existentes en la zona se consideran suficientes para que los buques puedan determinar su posición con la precisión exigida por el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

6 Al pasar por el DST, los buques observarán las reglas del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, especialmente la regla 10, que regula la navegación por los dispositivos de separación del tráfico.

7 Las infracciones a dicho Reglamento serán sancionadas de conformidad con la ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante o notificadas al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con la resolución A.432(XI) de la OMI, Cumplimiento del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

8 Descripción del dispositivo de separación del tráfico "A la altura del cabo de Gata":

a) Una zona de separación exterior limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | |
|----|--------------|---|---------------|
| 1) | 36° 34',78 N | - | 001° 57',72 W |
| 2) | 36° 33',09 N | - | 002° 06',83 W |
| 3) | 36° 33',61 N | - | 002° 06',83 W |
| 4) | 36° 35',22 N | - | 001° 58',14 W |

- b) Una zona de separación intermedia limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | | |
|-----|--------------|---|---------------|
| 5) | 36° 35',66 N | - | 002° 06',83 W |
| 6) | 36° 36',51 N | - | 002° 02',25 W |
| 7) | 36° 37',62 N | - | 002° 00',44 W |
| 8) | 36° 38',41 N | - | 002° 01',19 W |
| 9) | 36° 37',43 N | - | 002° 02',79 W |
| 10) | 36° 36',69 N | - | 002° 06',83 W |

- c) Una zona de navegación costera asociada definida por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

Punta Loma Pelada

| | | | |
|-----|--------------|---|---------------|
| 11) | 36° 40',00 N | - | 002° 02',72 W |
| 12) | 36° 39',28 N | - | 002° 03',88 W |
| 13) | 36° 39',28 N | - | 002° 06',83 W |

Faro del cabo de Gata

- d) Una vía de circulación exterior para el tráfico que se dirige hacia el este entre las zonas de separación descritas en a) y b) *supra*.
- e) Una vía de circulación interior para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación del tráfico descrita en b) y la zona de navegación costera asociada descrita en d).

ANEXO 7

**MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS
DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO**

**REGLAS ENMENDADAS PARA BUQUES QUE NAVEGUEN POR LOS ESTRECHOS DE
MALACA Y SINGAPUR**

I Definiciones

A los efectos de las presentes reglas, se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1 Por buque de gran calado se entenderá todo buque de calado igual o superior a 15 m.
- 2 Por superpetrolero se entenderá todo buque tanque de peso muerto igual o superior a 150 000 toneladas.

Nota: Las anteriores definiciones no invalidan la que figura para "buque restringido por su calado" en la regla 3 h) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

II Disposiciones generales

- 1 Los buques de gran calado y los superpetroleros dejarán una altura de agua bajo la quilla de 3,5 m como mínimo en todo momento durante toda su travesía por los estrechos de Malaca y Singapur y tomarán además las precauciones de seguridad necesarias cuando naveguen por los dispositivos de separación del tráfico.
- 2 Los capitanes de los buques de gran calado y de los superpetroleros prestarán especial atención a las restricciones para la navegación cuando planifiquen el paso por estos estrechos.
- 3 Se recomienda que todos los buques de gran calado y superpetroleros que naveguen por los dispositivos de separación del tráfico utilicen los servicios de practica de los respectivos países cuando estén disponibles.
- 4 Los buques deberán tener en cuenta las zonas de precaución en que puedan encontrar tráfico que cruza y estar preparados para maniobrar con la máxima prontitud en dichas zonas.

III Reglas

- Regla 1 Los buques de gran calado que se dirijan hacia el este utilizarán las derrotas en aguas profundas designadas.
- Regla 2 Los buques de gran calado que se dirijan hacia el este y naveguen por las derrotas en aguas profundas del canal Phillip y del estrecho de Singapur evitarán en lo posible alcanzar a otros buques.
- Regla 3 Todo buque que navegue por un dispositivo de separación del tráfico lo hará por la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general del tráfico indicada para dicha vía y manteniendo un rumbo tan uniforme como sea posible, siempre que sea compatible con la seguridad de la navegación.

- Regla 4 Todo buque que tenga algún defecto que afecte su seguridad operacional tomará las medidas apropiadas para corregir dicho defecto antes de entrar en los estrechos de Malaca y Singapur.
- Regla 5 En caso de emergencia o de avería de un buque en la vía de circulación, el buque abandonará dicha vía virando hacia la banda de estribor siempre que sea factible y seguro.
- Regla 6
- a) Al aproximarse al faro de Raffles, los buques que naveguen por la vía de circulación que va hacia el oeste en el dispositivo de separación del tráfico "En el estrecho de Singapur" avanzarán con precaución teniendo en cuenta el sistema local de avisos y, de conformidad con lo dispuesto en la regla 18 d) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, evitarán estorbar el tránsito seguro de todo buque restringido por su calado que exhiba las señales prescritas en la regla 28 y que se vea obligado a cruzar la vía de circulación del dispositivo que va hacia el oeste para acercarse a la instalación monoamarre (posición aproximada 01° 11',42 N, 103° 47',50 E desde el canal Phillip).
 - b) Los buques que naveguen por los dispositivos de separación del tráfico avanzarán con precaución cuando se acerquen a cualquiera de las zonas de precaución teniendo en cuenta el sistema local de avisos y, de conformidad con lo dispuesto en la regla 18 d) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, evitarán estorbar el tránsito seguro de todo buque restringido por su calado que exhiba las señales prescritas en la regla 28 y que se vea obligado a cruzar la zona de precaución.
 - c) Se efectuarán emisiones radioeléctricas con información relativa al movimiento de los buques restringidos por su calado a que se ha hecho referencia en los párrafos a) y b) *supra*. Los detalles acerca de dichas emisiones figuran en los avisos a los navegantes. Todo buque que navegue en la zona del dispositivo de separación de tráfico deberá escuchar dichas emisiones y tener en cuenta la información recibida.
- Regla 7 Siempre que sea seguro y factible, los superpetroleros y buques de gran calado que naveguen por los estrechos de Malaca y Singapur avanzarán a una velocidad no superior a 12 nudos con respecto al fondo en las zonas siguientes:
- a) en el dispositivo de separación del tráfico de One Fathom Bank;
 - b) en las derrotas en aguas profundas del canal Phillip y el estrecho de Singapur; y
 - c) en las vías de circulación hacia el oeste entre las posiciones geográficas 01° 12',51 N 103° 52',25 E y 01° 11',59 N 103° 50',31 N y entre las posiciones geográficas 01° 11',13 N 103° 49',18 E y 01° 08',65 N 103° 44',40 E.
- Regla 8 Los buques que naveguen por el sistema de organización del tráfico de los estrechos de Malaca y Singapur mantendrán en todo momento una velocidad que sea compatible con la seguridad de la navegación, avanzarán con precaución y estarán preparados para maniobrar con la máxima prontitud.

- Regla 9 a) Los buques que dispongan de una instalación radioeléctrica de ondas métricas han de participar en el sistema de notificación aprobado por la Organización.
- b) Se aconseja a los superpetroleros y buques de gran calado que naveguen por los estrechos de Malaca y Singapur que ocho horas antes de entrar en los dispositivos de separación del tráfico emitan información con su nombre, peso muerto, calado, velocidad y hora en que pasarán por los faros de One Fathom Bank, Raffles y Horsburgh. También se aconseja que se emita una información análoga sobre los remolques difíciles y con problemas de gobierno.
- Regla 10 Se pide a todo buque que navegue por los estrechos de Malaca y Singapur que informe por radio a las autoridades costeras más próximas sobre cualquier daño o funcionamiento defectuoso de las ayudas a la navegación establecidas en los estrechos o cuando observe que cualquiera de dichas ayudas se encuentra fuera de su posición.
- Regla 11 Los Estados de abanderamiento, propietarios y empresas navieras deberán asegurarse de que sus buques están debidamente equipados de conformidad con las disposiciones de los convenios y las recomendaciones internacionales pertinentes.

IV Advertencia

Se advierte a los navegantes que en los dispositivos de separación del tráfico o en sus proximidades el tráfico local puede no estar al corriente de las reglas y normas internacionales, por lo que deberán adoptar todas las precauciones que aconsejen las prácticas normales de navegación o las circunstancias especiales de cada caso.

REGLAS ENMENDADAS PARA LA NAVEGACIÓN DE BUQUES TANQUE CON CARGA ALREDEDOR DE LA COSTA MERIDIONAL DE SUDÁFRICA

Reglas para la navegación de buques tanque con carga a la altura de la costa de Sudáfrica

1 Los buques tanque con carga* que se dirijan hacia el oeste a la altura de la costa de Sudáfrica deberán cumplir las siguientes reglas:

- .1 los buques tanque con carga deberán mantenerse a una distancia de 20 millas marinas por lo menos de los siguientes puntos de la costa:
 - .1 Acantilado de South Sand (Internacional N° D4664)
 - .2 Río Bashee (Punta Mbashe) (D6438)
 - .3 Punta Hood (D6420)
 - .4 Cabo Recife (6390)

* Definición: Por "buque tanque con carga" se entiende cualquier buque tanque que no sea un buque tanque en condición de lastre cuyos tanques contengan únicamente residuos de carga.

- .2 Seguidamente, deberán maniobrar para navegar por las vías marítimas occidentales o septentrionales de los dispositivos de separación del tráfico a la altura de la Plataforma FA y los Bancos de Alphard, manteniéndose a continuación a una distancia de 20 millas marinas por lo menos de los siguientes puntos de la costa:
 - .1 Cabo Agujas (D6370)
 - .2 Punta Quoin (D6322)
 - .3 Punta del Cabo (D6120)
 - .4 Punta Slangkop (D6110)
 - .5 Cabo Columbine (D5810)

2 Los buques tanque con carga que se dirijan hacia el este a la altura de la costa de Sudáfrica deberán mantenerse también a una distancia de 25 (veinticinco) millas marinas por lo menos de los puntos enumerados en 1.1 y 1.2, y cuando se hallen entre el Cabo Agujas y el Cabo Recife, deberán maniobrar para navegar por las vías orientales o meridionales de los dispositivos de separación del tráfico a la altura de los bancos de Alphard y de la Plataforma FA.

Exenciones

- 3 Se aplicarán las siguientes exenciones a los buques tanque con carga:
 - .1 los buques que hagan escala en Ciudad del Cabo (Bahía Table) para encontrarse con buques auxiliares o helicópteros deberán seguir las derrotas recomendadas hasta que, en caso de buques tanque con carga que se dirijan hacia el oeste, el faro de Punta del Cabo se halle a 20 millas marinas con una marcación de 000° (V), variando seguidamente el rumbo para dirigirse a la posición en que el faro de Punta de Slangkop se halle a 20 millas marinas con una marcación de 250° (V). Desde dicha posición se podrá variar el rumbo para dirigirse a una zona de encuentro situada a 5 millas marinas al oeste del faro de Green Point (D5900) (zona de abastecimiento que figura en la carta SAN 1013);
 - .2 los buques tanque con carga que realicen exclusivamente viajes entre puertos de la República de Sudáfrica están exentos de cumplir lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de las presentes reglas, debiendo mantenerse a una distancia de 10 millas marinas por lo menos de los puntos salientes de la costa, a reserva de las condiciones meteorológicas, el estado de la mar y las corrientes, cuando naveguen entre los puertos de carga y descarga;
 - .3 durante la estación invernal (16 de abril a 15 de octubre), los buques tanque con carga que se dirijan hacia el oeste deberán mantenerse a una distancia de 20 millas marinas por lo menos de los puntos de la costa enumerados en el párrafo 1.1. Sin embargo, cuando se aproximen a la zona de invierno, podrán permanecer dentro de la zona de verano lo más cerca posible de la línea de separación y durante el tiempo mínimo necesario, a fin de mantener su línea de carga de verano durante toda la travesía. En las proximidades de los Bancos de Alphard y la Plataforma FA deberán ajustar su rumbo para pasar por las vías de circulación hacia el oeste.

MODIFICACIÓN DE LA DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS AL OESTE DE LAS HÉBRIDAS

La derrota en aguas profundas se encuentra entre las islas Hébridas exteriores al sudeste y las islas Flannan y St. Kilda al noroeste, y está limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

| | | | | | |
|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|
| 1) | 56° 46',75 N | 08° 00',00 W | 5) | 58° 40',50 N | 06° 30',75 W |
| 2) | 57° 34',50 N | 08° 00',00 W | 6) | 58° 24',10 N | 07° 13',50 W |
| 3) | 58° 20',70 N | 07° 03',50 W | 7) | 57° 38',10 N | 08° 10',00 W |
| 4) | 58° 35',80 N | 06° 23',70 W | 8) | 56° 46',75 N | 08° 10',00 W |

MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO EN EL ESTRECHO DE BONIFACIO

Referencias:

- Regla V/8.1 del Convenio SOLAS;
- Resolución A.572(14) de la OMI;
- Carta francesa N° 7024 del SHOM (Servicio hidrográfico y oceanográfico de la Armada francesa) y carta internacional N° 3350

1 DERROTA DE DOS DIRECCIONES EN EL ESTRECHO DE BONIFACIO

1.1 Categorías de buques a que se aplica:

Todos los buques de eslora superior a 20 m que transiten por el estrecho.

1.2 Descripción

Límite septentrional:

una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|---|--------------|---------------|
| A | 41° 22',55 N | 009° 22',38 E |
| F | 41° 18',00 N | 009° 15',25 E |
| E | 41° 19',18 N | 009° 06',51 E |

Límite meridional:

una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|---|--------------|---------------|
| B | 41° 21',58 N | 009° 23',30 E |
| C | 41° 16',75 N | 009° 15',75 E |
| D | 41° 16',75 N | 009° 06',18 E |

2 ZONAS DE PRECAUCIÓN EN LAS EXTREMIDADES DE LA DERROTA DE DOS DIRECCIONES

2.1 Categoría de buques a que se aplica:

Todos los buques.

2.2 Zona de precaución oriental

Un sector circular con centro en el punto M: 41° 22',05 N 009° 22',85 E y un radio de 5 (cinco) millas marinas, limitado por líneas que unen las posiciones geográficas A (véase *supra*) y G 41° 26',90 N 009° 24',50 E y las posiciones geográficas B (véase *supra*) y H 41° 19',31 N 009° 28',40 E.

2.3 Zona de precaución occidental

Un sector circular con centro en el punto N: 41° 17,96' N 009° 06,33' E y un radio de 5 (cinco) millas marinas, limitado por líneas que unen las posiciones geográficas E (véase *supra*) y L 41° 21',37 N 009° 01',47 E y las posiciones geográficas D (véase *supra*) e I 41° 13',57 N 009° 03',15 E.

ANEXO 8**RESOLUCIÓN MSC.71(69)
(aprobada el 19 de mayo de 1998)****APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LAS DISPOSICIONES GENERALES
SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO
(RESOLUCIÓN A.572(14), ENMENDADA)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECONOCIENDO la necesidad de establecer disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas,

TENIENDO EN CUENTA que, en su 43º periodo de sesiones, el Subcomité de Seguridad de la Navegación decidió que se debería considerar que las vías marítimas archipelágicas son sistemas de organización del tráfico marítimo,

HABIENDO EXAMINADO en su 69º periodo de sesiones el texto de las propuestas de enmiendas de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14) enmendada), encaminado a incorporar disposiciones relativas a la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas en forma de anexo adicional,

1. APRUEBA las enmiendas de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo relativas a la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas (resolución A.572(14) enmendada), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que las enmiendas de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, incluidas las enmiendas de las Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, aprobarán, pondrán en vigor y harán efectivas de conformidad con las disposiciones de la resolución A.572(14) enmendada;
3. INVITA a los gobiernos que tengan la intención de enviar propuestas relativas a la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas a que tengan en cuenta las Disposiciones generales adjuntas;
4. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes de dicho Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS DE LAS DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO (RESOLUCIÓN A.572(14) ENMENDADA)

- 1 El anexo existente pasa a ser el anexo 1.
- 2 Se añade el nuevo anexo 2 siguiente:

"ANEXO 2

DISPOSICIONES GENERALES PARA LA APROBACIÓN, DESIGNACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS

INTRODUCCIÓN

En la presente Parte se tiene en cuenta el carácter excepcional de las vías marítimas archipelágicas como sistema de organización del tráfico marítimo.

El régimen jurídico de las vías marítimas archipelágicas se recoge en la parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esta Convención establece que la designación y sustitución de una vía marítima archipelágica por un Estado archipelágico incluye automáticamente la ruta aérea correspondiente por encima de la vía marítima. La utilización por aeronaves civiles dedicadas a la navegación aérea internacional de una ruta aérea situada por encima de una vía marítima archipelágica designada se ajustará a las prescripciones pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Las rutas internacionales de los servicios de tránsito aéreo (STA) situadas por encima de las aguas archipelágicas que vayan a ser utilizadas por aeronaves civiles dedicadas a la navegación aérea internacional tendrán que someterse al procedimiento de aprobación de la OACI.

1 OBJETIVOS

1.1 El objetivo de las presentes disposiciones es facilitar orientación en lo que respecta a la elaboración, el examen y la aprobación de propuestas relativas a la adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas.

2 DEFINICIONES Y ACLARACIONES

2.1 Las expresiones utilizadas en relación con cuestiones relativas a las vías marítimas archipelágicas tienen el mismo significado que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Dichas expresiones son:

- .1 *Estado archipelágico*
- .2 *Vía marítima archipelágica*
- .3 *Paso por las vías marítimas archipelágicas*
- .4 *Paso inocente*

2.2 También se utilizan las expresiones siguientes en lo que respecta a cuestiones relacionadas con las vías marítimas archipelágicas:

- .1 *Todas las rutas de paso y todos los canales de navegación normales, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*

Todas las rutas normales de paso utilizadas como tales en la navegación o sobrevuelo internacionales a través de las aguas archipelágicas o sobre ellas, y dentro de tales rutas, en lo que se refiere a los buques, todos los canales normales de navegación, con la salvedad de que no será necesaria la duplicación de rutas de conveniencia similar entre los mismos puntos de entrada y salida.

- .2 *Propuesta de vías marítimas archipelágicas parciales*

Propuesta, presentada por un Estado archipelágico, de vías marítimas archipelágicas que no se ajustan a la prescripción de incluir todas las rutas de paso y todos los canales de navegación normales, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3 PROCEDIMIENTOS Y RESPONSABILIDADES

Procedimientos y funciones de la OMI

3.1 La OMI es la organización internacional con competencia reconocida para aprobar vías marítimas archipelágicas de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y con las presentes disposiciones.

3.2 Al aprobar una propuesta de vía marítima archipelágica, la OMI se asegurará de que dichas vías cumplen las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y determinará si se trata de una propuesta de vía marítima archipelágica parcial. La OMI sólo podrá aprobar las vías marítimas archipelágicas para las que haya dado su acuerdo el gobierno del Estado archipelágico que efectúa la propuesta.

3.3 Tras recibir una propuesta en que se designen vías marítimas archipelágicas y antes de examinarla con vistas a su aprobación, la OMI se cerciorará de que se distribuye a todos los gobiernos y a la OACI para brindarles la oportunidad de que formulen observaciones.

3.4 Una vez efectuada la propuesta por el Estado archipelágico a la OMI, otros Estados podrán solicitar que el Estado archipelágico proponga vías marítimas adicionales que incluyan todas las rutas de paso normales utilizadas como tales para la navegación o el sobrevuelo internacionales en aguas archipelágicas o sobre ellas, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3.5 Con objeto de garantizar que las vías marítimas cuya aprobación se propone incluyen todas las rutas de paso normales, la OMI ejercerá su jurisdicción (es decir, competencia) de manera ininterrumpida sobre el proceso de aprobación de las vías marítimas archipelágicas hasta el momento en que se hayan aprobado vías marítimas que incluyan todas las rutas normales de paso, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Responsabilidades de los gobiernos y prácticas recomendadas

3.6 El gobierno de un Estado archipelágico que desee proponer vías marítimas archipelágicas debería consultar lo antes posible con los otros gobiernos que las utilicen y con la OMI.

3.7 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3.9, el gobierno de un Estado archipelágico que desee designar vías marítimas archipelágicas propondrá a la OMI la aprobación de vías marítimas archipelágicas que incluyan todas las rutas de paso y todos los canales de navegación normales, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3.8 Toda propuesta de vías marítimas archipelágicas facilitará vías adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros del modo normal por o sobre las aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente. Al proponer vías marítimas archipelágicas, el gobierno explicará en su propuesta la idoneidad de tales vías para dicho paso ininterrumpido y rápido.

3.9 En la propuesta se indicará también si se trata de una vía marítima archipelágica parcial.

3.10 Al proponer vías marítimas archipelágicas, los gobiernos incluirán asimismo el número, la edición y, siempre que sea posible, el dátum geodésico de las cartas de referencia utilizadas para las vías marítimas propuestas, junto con copias de las cartas de referencia enumeradas en la propuesta en las que se indiquen los ejes de tales vías.

3.11 Se recomienda que en las zonas en se aplique la regla del 10% (véase el párrafo 6.3), se indiquen claramente en las cartas, en la medida de lo posible, los límites exteriores de la vía marítima.

3.12 Si la OMI aprueba una propuesta de vía marítima archipelágica parcial como sistema parcial de vías marítimas archipelágicas, el Estado archipelágico comunicará periódicamente a la OMI los nuevos levantamientos y estudios que tenga la intención de realizar con miras a presentar a la OMI propuestas para la aprobación de todas las rutas de paso y canales de navegación normales, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas, así como la ubicación general de dichas vías y el tiempo necesario para llevar a cabo esas actividades. En tal caso, el Estado archipelágico tendrá obligación de proponer finalmente la aprobación de vías marítimas archipelágicas que incluyan todas las rutas de paso y canales de navegación normales, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3.13 Las vías marítimas archipelágicas aprobadas por la OMI se harán efectivas en la fecha que promulgue el gobierno del Estado archipelágico que haya propuesto tales vías, la cual será comunicada a la OMI por dicho gobierno. El plazo entre la fecha de designación de las vías marítimas por el gobierno y la fecha en que éstas se hagan efectivas no será inferior a seis meses. Seis meses, como mínimo, antes de que se hagan efectivas las vías marítimas, se publicarán avisos de modificación de las cartas o cartas revisadas en las que se indiquen dichas vías marítimas.

4 CRITERIOS PARA EL EXAMEN Y LA APROBACIÓN DE PROPUESTAS

4.1 Las propuestas de vías marítimas archipelágicas serán conformes con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluido el artículo 53, y las prescripciones de la presente parte.

4.2 Se considerará la idoneidad de las ayudas a la navegación, los levantamientos hidrográficos y las cartas náuticas de la zona, así como la configuración del Estado archipelágico.

4.3 También se considerarán las medidas de organización del tráfico existentes en las proximidades.

5 SUSTITUCIÓN DE VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS Y DE DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

5.1 Cuando las circunstancias lo exijan, un Estado archipelágico podrá, tras dar la debida publicidad al hecho, sustituir cualquier vía marítima o dispositivo de separación del tráfico que haya designado o prescrito previamente por otras vías o dispositivos.

5.2 Las disposiciones de la presente parte relativas a la designación de vías marítimas archipelágicas se aplicarán igualmente a la sustitución de vías marítimas archipelágicas.

5.3 Las disposiciones de la presente parte y de la parte A de la publicación de la OMI sobre Organización del tráfico marítimo relativas al establecimiento de dispositivos de separación del tráfico se aplicarán igualmente a la sustitución de dispositivos de separación del tráfico.

6 UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS Y DE LAS RUTAS NORMALES DE PASO

6.1 Los buques y las aeronaves, de conformidad con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ejercerán su derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas de modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

6.2 Los buques y las aeronaves que pasen por las vías marítimas archipelágicas respetarán las vías marítimas aplicables y las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluido el artículo 39. Los buques respetarán además todo dispositivo de separación del tráfico de las vías marítimas archipelágicas establecido de conformidad con la parte A de la publicación de la OMI sobre Organización del tráfico marítimo.

6.3 Los buques y las aeronaves que pasen por las vías marítimas archipelágicas no se apartarán más de 25 millas marinas hacia uno u otro lado de los ejes que definen dichas vías, con la salvedad de que tales buques y aeronaves no navegarán a una distancia de la costa inferior al 10% de la distancia entre los puntos más cercanos de las islas que bordean la vía marítima.

6.4 Dentro de las vías marítimas archipelágicas el tráfico no está separado, salvo en los dispositivos de separación del tráfico.

6.5 Excepto en las aguas interiores situadas dentro de aguas archipelágicas, los buques de todos los Estados gozarán del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas y del mar territorial.

6.6 Si un Estado archipelágico no designase vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas se podrá ejercer a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

6.7 Cuando se haga efectiva una propuesta de vías marítimas archipelágicas parciales, el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas se podrá continuar ejerciendo a través de todas las rutas normales de paso utilizadas para la navegación o el sobrevuelo internacionales en otras partes de las aguas archipelágicas, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

6.8 No se suspenderá, impedirá u obstaculizará el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas.

6.9 El Estado archipelágico dará la publicidad debida a cualquier peligro para la navegación dentro de las vías marítimas archipelágicas del que tenga conocimiento.

7 REPRESENTACIÓN EN LAS CARTAS

7.1 Las líneas axiales de las vías marítimas archipelágicas se indican en las cartas con objeto de definir dichas vías. Tales líneas no indican rutas ni derrotas recomendadas, según se definen en la parte A de la publicación de la OMI sobre Organización del tráfico marítimo.

7.2 En todas las cartas de escala adecuada a las que se dará la debida publicidad y a las que se hará referencia en las publicaciones hidrográficas complementarias, se indicarán claramente los ejes de las vías marítimas archipelágicas designadas, incluida una lista de las coordenadas geográficas y el dátum geodésico que definen los puntos de giro de los ejes, siempre que sea posible, los límites exteriores de las vías marítimas en las que se aplica la regla del 10% (véanse los párrafos 3.11 y 6.3), y todo dispositivo de separación del tráfico prescrito.

7.3 Las leyendas, los signos y las notas que figuran en los párrafos 7.4, 7.5, 7.6 y 7.7 son los recomendados por la Organización Hidrográfica Internacional como orientación para representar en las cartas náuticas los detalles de los sistemas de organización del tráfico y las medidas conexas. Se incluyen aquí para ilustrar la información que probablemente se encontrará en dichas cartas y como ayuda para quienes diseñen las vías marítimas archipelágicas que se sometan a la aprobación de la OMI.

7.4 Uso de las leyendas en las cartas y en las notas

| Leyenda | Uso de la leyenda |
|----------------------------|--|
| Vía marítima archipelágica | No aparece por lo general en las cartas pero se utiliza en las notas |
| VMA | Aparece en las cartas junto con el signo de la línea axial (párrafo 7.5) |

7.5 Símbolo de las líneas axiales de las vías marítimas archipelágicas

Salvo indicación en otro sentido, los signos impresos en las cartas irán en color, generalmente magenta.

| | Descripción | Signo | Nota |
|---|--|--|------|
| 1 | Línea axial de la vía marítima archipelágica |  | 1 |
| 2 | Leyenda | VMA (véase la nota) | 2 |
| 3 | Punto de giro de la línea axial de la vía marítima archipelágica |  | 3 |

NOTAS:

- 1 La línea axial se indicará sin interrupción a través de otras medidas de organización del tráfico, ya que tal vez no coincida necesariamente con la línea central de una medida de organización del tráfico establecida en las vías marítimas archipelágicas de conformidad con la parte A de la publicación de la OMI sobre Organización del tráfico marítimo.
- 2 Se debería utilizar normalmente la leyenda *VMA (véase la nota)*. No obstante, se podrá utilizar la leyenda completa *Vía marítima archipelágica (véase la nota)* cuando se estime apropiado.
- 3 Los vértices se indican mediante líneas de trazos unidas.

7.6 Signo para los límites exteriores de las vías marítimas archipelágicas

Salvo indicación en otro sentido, los signos impresos en las cartas irán en color, generalmente magenta.

| | Descripción | Signo | Nota |
|---|---|---|------|
| 1 | Límite de la zona en que se aplica la regla del 10% |  | 1 |
| 2 | Límite exterior | No aparece por lo general en las cartas pero se utiliza en las notas | |

NOTA:

- 1 El semicírculo lleno está en el lado del límite de la zona que se halla a menos del 10% de la distancia entre los puntos más cercanos de las islas que bordean la vía marítima.

7.7 Advertencias y notas explicativas en las cartas

La nota siguiente es un ejemplo del tipo de información que se debe incluir en las notas:

VMA: VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS

En la zona de esta carta náutica se han designado vías marítimas archipelágicas según se definen en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Los buques que ejerzan el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas no se apartarán más de 25 millas desde la línea axial indicada en la carta y no navegarán, durante su paso por las vías marítimas archipelágicas, por las zonas indicadas con el signo:  . Cuando exista un dispositivo de separación del tráfico en un canal estrecho de una vía marítima semejante, serán aplicables las reglas de utilización de los dispositivos de separación del tráfico. Téngase en cuenta que la línea axial de la VMA no indica la máxima profundidad del agua ni ninguna ruta o derrota recomendada."

ANEXO 9**RESOLUCIÓN MSC.72(69)
(aprobada el 19 de mayo de 1998)****APROBACIÓN, DESIGNACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE
LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/8 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, que trata de la aprobación de los sistemas de organización del tráfico marítimo, y el artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, que trata de la aprobación, designación y sustitución de las vías marítimas archipelágicas,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), mediante la que se autoriza al Comité a aprobar y modificar, en nombre de la Organización, dispositivos de separación del tráfico y a tomar medidas sobre la organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y sobre los sistemas de notificación para buques,

TENIENDO EN CUENTA las disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de las vías marítimas archipelágicas, aprobadas mediante la resolución MSC.71(69),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA, de conformidad con la regla V/8 del Convenio SOLAS, con la resolución MSC.71(69) y con el artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia, que figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA que toda norma o reglamentación que apruebe el Gobierno de Indonesia para regular el uso de dichas vías marítimas archipelágicas, sea acorde con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluido su artículo 42;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Miembros de la Organización y de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, 1974.

ANEXO

SISTEMA PARCIAL DE VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS EN LAS AGUAS ARCHIPELÁGICAS DE INDONESIA

PARTE I

VÍA MARÍTIMA I: MAR DE LA CHINA MERIDIONAL - MAR DE NATUNA - ESTRECHO DE KARIMATA - MAR OCCIDENTAL DE JAVA - ESTRECHO DE SUNDA - OCÉANO ÍNDICO

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 2, septiembre de 1988, corregida al 17 febrero 1997, 1:4 000 000, (I-1) - (I-5), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 38, febrero de 1989, corregida al 11 de mayo de 1996, 1:1 000 000, (I-1) - (I-7), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 66, junio de 1990, corregida al 15 de septiembre de 1997, 1:1 000 000, (I-8) - (I-15), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 147, marzo de 1993, corregida al 6 de marzo de 1993, 1:500 000, (I-1) - (I-2), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 148, diciembre de 1995, corregida al 9 de diciembre de 1995, 1:500 000, (I-3) - (I-4), WGS 84

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 149, septiembre de 1981, corregida al 15 de febrero de 1992, 1:500 000, (I-5) - (I-8), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 78, marzo de 1995, corregida al 15 September de 1997, 1:200 000, (I-9) - (I-13), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 71, marzo de 1995, corregida al 11 de marzo 1995, 1:200 000, (I-13) - (I-15), WGS 72

Descripción de la vía archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

- (I-1) 03°35',00 N; 108°51',00 E
- (I-2) 03°00',00 N; 108°10',00 E
- (I-3) 00°50',00 N; 106°16',20 E
- (I-4) 00°12',33 S; 106°44',00 E
- (I-5) 02°01',00 S; 108°27',00 E
- (I-6) 02°16',00 S; 109°19',30 E
- (I-7) 02°45',00 S; 109°33',00 E
- (I-8) 03°46',75 S; 109°33',00 E
- (I-9) 05°12',50 S; 106°54',30 E
- (I-10) 05°17',25 S; 106°44',50 E
- (I-11) 05°17',25 S; 106°27',50 E
- (I-12) 05°15',00 S; 106°12',50 E
- (I-13) 05°57',25 S; 105°46',33 E
- (I-14) 06°18',50 S; 105°33',25 E
- (I-15) 06°24',75 S; 104°41',42 E

Notas para la utilización de esta vía archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (I-1) a (I-3) definen el eje desde el Mar de la China meridional al mar de Natuna.
- b) Las posiciones geográficas (I-3) a (I-5) definen el eje desde el mar de Natuna al estrecho de Karimata.
- c) Las posiciones geográficas (I-5) a (I-7) definen el eje a través del estrecho de Karimata.
- d) Las posiciones geográficas (I-7) a (I-12) definen el eje que pasa por el mar de Java occidental.
- e) Las posiciones geográficas (I-12) a (I-15) definen el eje desde el estrecho de Sunda al Océano Índico (India).

VÍA MARÍTIMA IA: RAMAL DEL NORTE DE P. MERAPAS AL PUNTO (I-3)

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 38, febrero de 1989, corregida al 11 de mayo de 1996, 1:1 000 000, (IA-1) - (I-3), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 2, septiembre de 1988, corregida al 17 de febrero 1997, 1:4 000 000, (IA-1) - (I-3), Bessel 1841

Descripción de la vía marítima archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

(IA-1) 01°52',00 N; 104°55',00 E

(I-3) 00°50',00 N; 106°16',33 E

Notas para la utilización de esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (IA-1) a (I-3) definen el eje desde el estrecho de Singapur al mar de Natuna.

PARTE II

VÍA MARÍTIMA II: MAR DE CELEBES (SULAWESI) - ESTRECHO DE MAKASAR - ESTRECHO DE LOMBOK - OCÉANO ÍNDICO

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 2, septiembre de 1988, corregida al 17 de febrero de 1997, 1:4 000 000, (II-1) - (II-8), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 121, octubre de 1993, corregida al 7 de julio de 1997, 1:1 000 000, (II-1) - (II-4), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 111, agosto de 1997, corregida al 4 de agosto 1997, 1:1 000 000 (II-4) - (II-8), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 128, octubre de 1997, corregida al 20 de octubre de 1997, 1:500 000, (II-4) - (II-5), WGS 72

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 113, julio de 1988, corregida al 2 de julio de 1988, 1:500 000, (II-6) - (II-8), WGS 72

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 291, junio de 1996, corregida al 20 julio de 1996, 1: 200 000, (II-7)-(II-8) ,WGS 72

Descripción de la vía marítima archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

- (II-1) 00°57',00 N; 119°33',00 E
- (II-2) 00°00',00; 119°00',00 E
- (II-3) 02°40',00 S; 118°17',00 E
- (II-4) 03°45',00 S; 118°17',00 E
- (II-5) 05°28',00 S; 117°05',00 E
- (II-6) 07°00',00 S; 116°50',00 E
- (II-7) 08°00',00 S; 116°00',00 E
- (II-8) 09°01',00 S; 115°36',00 E

Notas para la utilización de esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (II-1) a (II-2) definen el eje desde el mar de Celebes (Sulawesi) al estrecho de Makasar.
- b) Las posiciones geográficas (II-3) a (II-6) definen el eje entre Borneo (Kalimantan) y las islas Celebes (Sulawesi).
- c) Las posiciones geográficas (II-6) a (II-7) definen el eje por el mar de Bali.
- d) Las posiciones geográficas (II-7) a (II-8) definen el eje desde el estrecho de Lombok al Océano Índico.

PARTE III

VÍA MARÍTIMA IIIA: OCÉANO PACÍFICO - MAR DE MALUKU - MAR DE SERAM - MAR DE BANDA - ESTRECHO DE OMBAI - MAR DE SAWU - OCÉANO ÍNDICO

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 3, marzo de 1985, corregida al 13 de octubre de 1997, 1:4 000 000, (IIIA-1) - (IIIA-11), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 403, septiembre de 1996, corregida al 14 de septiembre de 1996, 1: 500 000, (IIIA-1) - (IIIA-3), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 357, diciembre de 1985, corregida al 17 de febrero de 1997, 1:1 000 000, (IIIA-1) - (IIIA-3), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 142, mayo de 1991, corregida al 24 de agosto de 1996, 1:1 000 000, (IIIA-4) - (IIIA-8), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 366, julio de 1993, corregida al 15 de septiembre de 1997, 1:1 000 000, (IIIA-10) - (IIIA-13), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 367, agosto de 1993, corregida al 7 de julio de 1997, 1:1 000 000, (IIIA-9) - (IIIA-10), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 112, junio de 1991, corregida al 10 de junio de 1995, 1:1 000 000, (IIIA-9) - (IIIA-13), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 363, enero de 1990, corregida al 15 de junio de 1996, 1:1 000 000, (IIIA-3) - (IIIA-6), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 404, octubre de 1993, corregida al 13 de noviembre de 1993, 1: 500 000, (IIIA-4)-(IIIA-5), Bessel 1841

Descripción de la vía marítima archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

(IIIA-1) 03°27',00 N; 127°40',50 E

(IIIA-2) 01°40',00 N; 126°57',50 E

(IIIA-3) 01°12',00 N; 126°54',00 E

(IIIA-4) 00°09',00 N; 126°20',00"E

(IIIA-5) 01°53',00 S; 127°02',00 E

(IIIA-6) 02°37',00 S; 126°30',00 E

(IIIA-7) 02°53',00 S; 125°30',00 E

(IIIA-8) 03°20',00 S; 125°30',00 E

(IIIA-9) 08°25',00 S; 125°20',00 E

(IIIA-10) 09°03',00 S; 123°34',00 E

(IIIA-11) 09°23',00 S; 122°55',00 E

(IIIA-12) 10°12',00 S; 121°18',00 E

(IIIA-13) 10°44',50 S; 120°45',75 E

Notas para utilizar esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (IIIA-1) a (IIIA-5) definen el eje desde el Océano Pacífico al mar de Maluku.
- b) Las posiciones geográficas (IIIA-5) a (IIIA-7) definen el eje por el mar de Seram.
- c) Las posiciones geográficas (IIIA-7) a (IIIA-9) definen el eje por el mar de Banda occidental hasta el estrecho de Ombai.
- d) Las posiciones geográficas (IIIA-9) a (IIIA-13) definen el eje a través del estrecho de Ombai y por el mar de Sawu, entre las islas de Sumba y Sawu, hasta el Océano Índico.

VÍA MARÍTIMA IIIE: RAMAL DESDE EL PUNTO IIIA-2 HASTA EL IIIE-2

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 3, marzo de 1985, corregida al 13 de octubre de 1997, 1:4 000 000, (IIIA-2) - (IIIE-2), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 403, septiembre de 1996, corregida al 14 de septiembre de 1996, 1:500 000, (IIIA-2) - (IIIE-2), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 357, diciembre de 1985, corregida al 17 de febrero de 1997, 1:1 000 000, (IIIA-2) - (IIIE-1), Bessel 1841

Descripción de la vía marítima archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

- (IIIA-2) 01°40',00 N; 126°57',50 E
- (IIIE-1) 04°12',10 N; 126°01',00 E
- (IIIE-2) 04°32',20 N; 125°10',40 E

Notas para utilizar esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (IIIA-2) a (IIIE-2) definen el eje desde el mar de Maluku al mar de Celebes (Sulawesi).

VÍA MARÍTIMA IIIB: RAMAL DESDE EL PUNTO IIIA-8 HASTA EL IIIB-2; MAR DE BANDA-ESTRECHO DE LETI - MAR DE TIMOR

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

- Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 3, marzo de 1985, corregida al 13 de octubre de 1997, 1:4 000 000, (IIIA-8) - (IIIB-2), Bessel 1841
- Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 142, mayo de 1991, corregida al 24 de agosto de 1996, 1:1 000 000, (IIIA-8) - (IIIB-1), Bessel 1841
- Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 367, agosto de 1993, corregida al 7 de julio de 1997, 1:1 000 000, (IIIB-2), Bessel 1841
- Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 146, octubre de 1993, corregida al 1 de abril de 1995, 1:1 000 000, (IIIB-2), Bessel 1841

Descripción de la vía marítima archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

- (IIIA-8) 03°20',00 S; 125°30',00 E
- (IIIB-1) 04°00',00 S; 125°40',00 E
- (IIIB-2) 08°31',00 S; 127°33',00 E

Notas para utilizar esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (IIIA-8) a (IIIB-2) definen el eje por el mar de Banda y el estrecho de Leti hasta el mar de Timor.

VÍA MARÍTIMA IIIC: RAMAL DESDE EL PUNTO IIIA-8 HASTA EL IIIE-2; MAR DE BANDA-MAR DE ARAFURU

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

- Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 3, marzo de 1985, corregida al 13 de octubre de 1997, 1:4 000 000, (IIIA-8) - (IIIC-2), Bessel 1841
- Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 142, mayo de 1991, corregida al 24 de agosto de 1996, 1:1 000 000, (IIIA-8) - (IIIB-1), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 367, agosto de 1993, corregida al 7 de julio de 1997 1:1 000 000, (IIIC-1) - (IIIC-2), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 146, octubre de 1993, corregida al 1 de abril de 1995, 1:1 000 000, (IIIC-1)-(IIIC-2), Bessel 1841

Descripción de la vía marítima archipelágica

El eje une las siguientes posiciones geográficas:

(IIIA-8) 03°20',00 S; 125°30',00 E

(IIIB-1) 04°00',00 S; 125°40',00 E

(IIIC-1) 06°10',00 S; 131°45',00 E

(IIIC-2) 06°44',00 S; 132°35',00 E

Notas para utilizar esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (IIIA-8) a (IIIC-2) definen el eje por el mar de Banda hasta el mar de Arafuru.

VÍA MARÍTIMA IIID: RAMAL DESDE EL PUNTO IIIA-11 HASTA EL IIID-1 ; MAR DE SAWU - MAR ENTRE LAS ISLAS DE SAWU Y ROTI - OCÉANO ÍNDICO

(Cartas de referencia: Editorial, número de la carta, escala y puntos reflejados en la carta)

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 3, marzo de 1985, corregida al 13 de octubre de 1997, 1:4 000 000, (IIIA-11) - (IIID-1), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 112, junio de 1991, corregida al 10 de junio de 1995, 1:1 000 000, (IIIA-11) - (IIID-1), Bessel 1841

Oficina Hidrográfica de la Marina de Indonesia, Carta N° 366, julio de 1993, corregida al 15 de septiembre de 1997, 1:1 000 000, (IIIA-11) - (IIID-1), Bessel 1841

Descripción de la vía marítima archipelágica

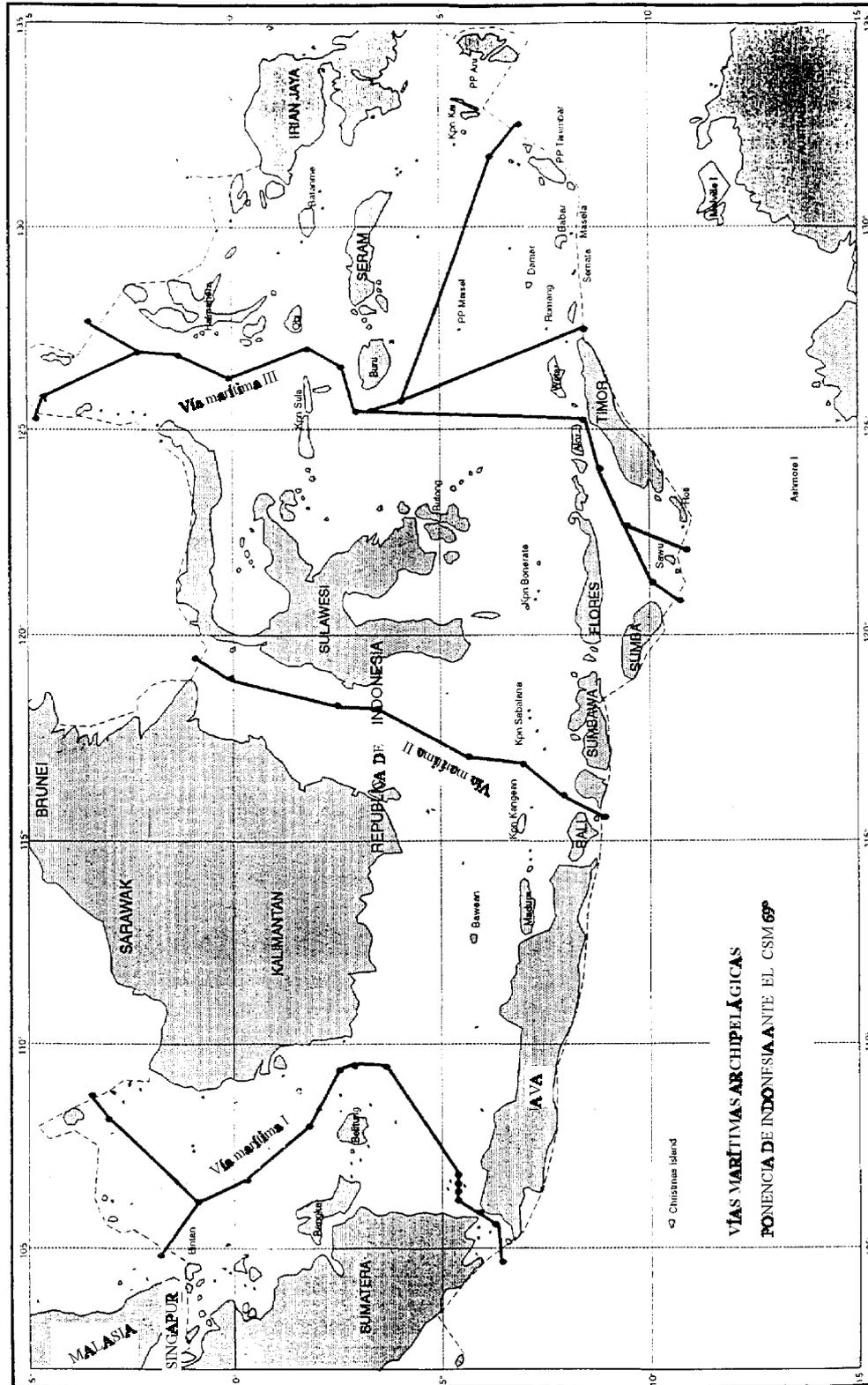
El eje une las siguientes posiciones geográficas:

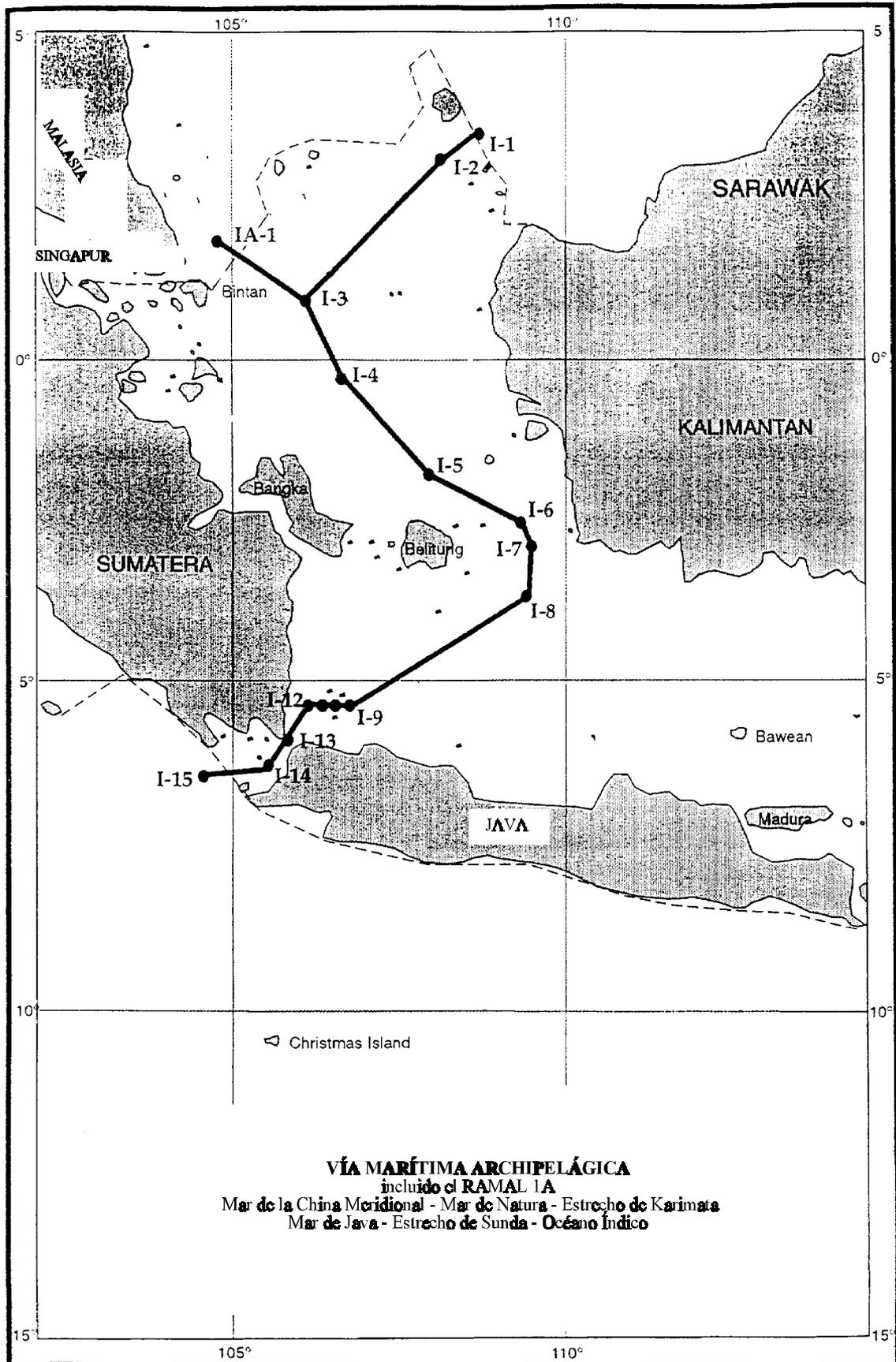
(IIIA-11) 09°23',00 S; 122°55',00 E

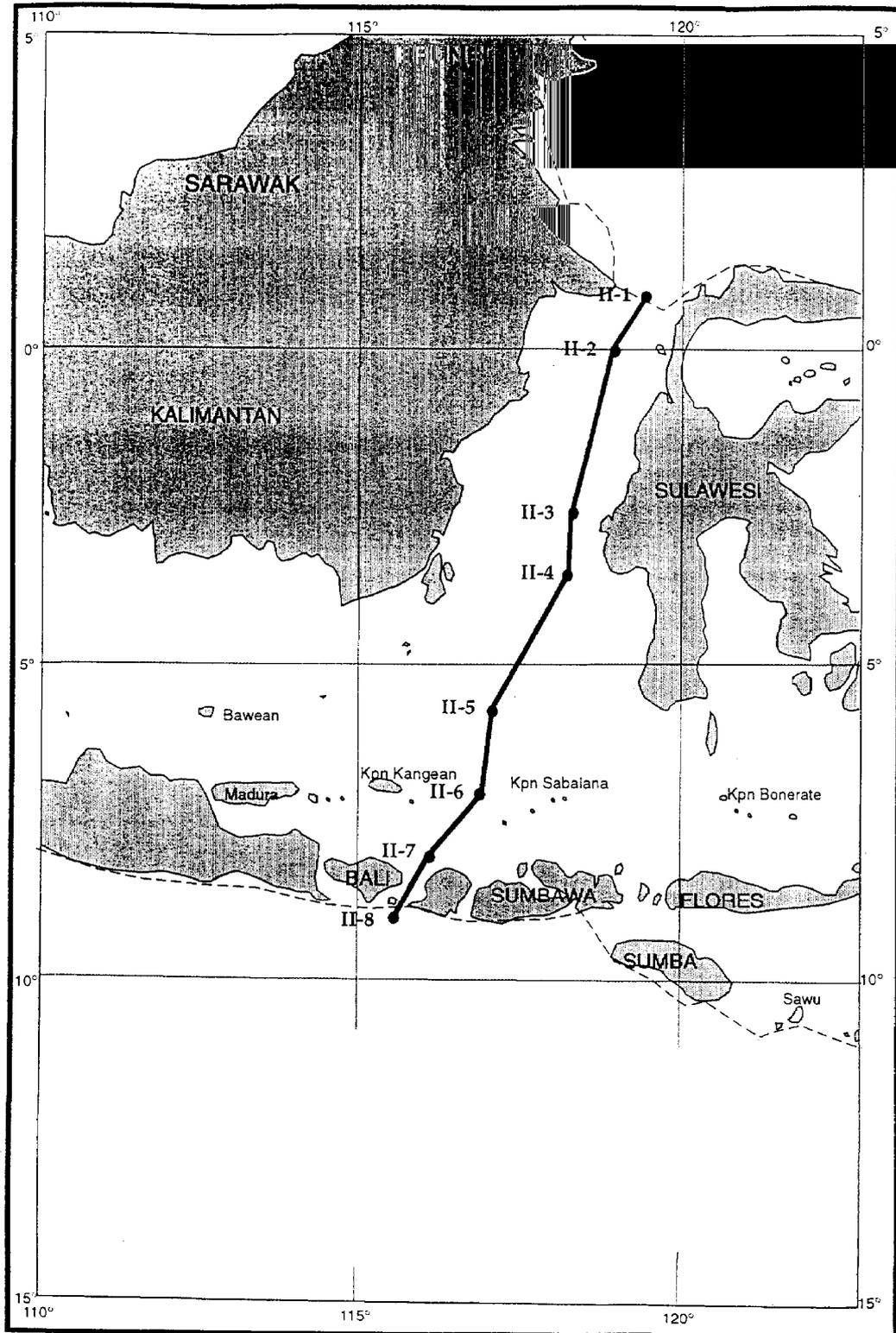
(IIID-1) 10°58',00 S; 122°11',00 E

Notas para utilizar esta vía marítima archipelágica:

- a) Las posiciones geográficas (IIIA-11) a (IIID-1) definen el eje desde el mar de Sawu, por el mar situado entre las islas de Sawu y Roti, hasta el Océano Índico.

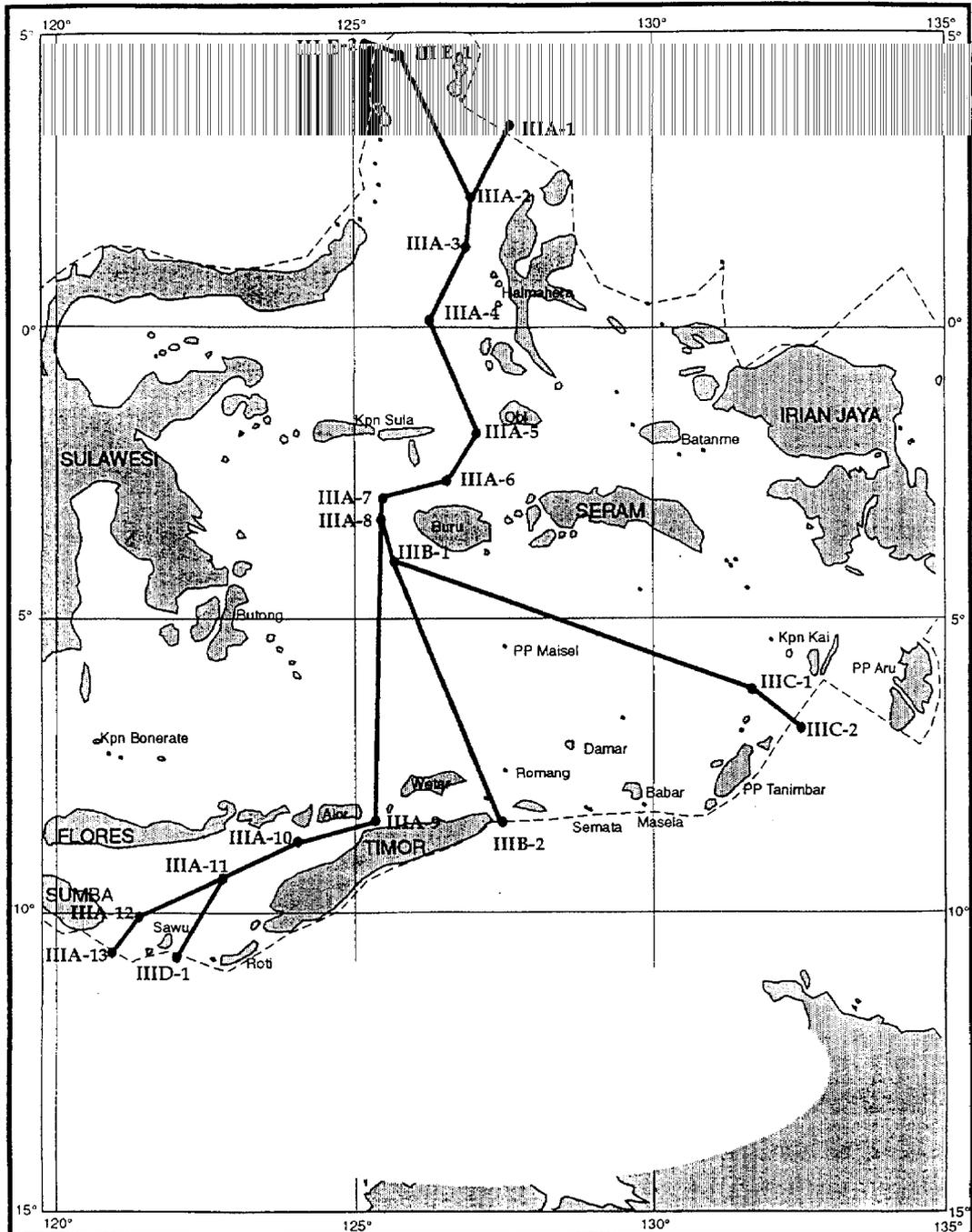






VÍA MARÍTIMA ARCHIPELÁGICA II

Mar de Sulawesi - Estrecho de Makasar -
Estrecho de Lombok - Océano Índico



VÍA MARÍTIMA ARCHIPELÁGICA III
incluidos los Ramales IIIA, IIIB, IIIC y IIID

Océano Pacífico - Mar de Maluku - Mar Seram - Mar Banda
Estrecho de Ombai - Mar de Sawu - Mar Timor - Mar Arafura

ANEXO 10**RESOLUCIÓN MSC.73(69)
(aprobada el 19 de mayo de 1998)****SISTEMAS OBLIGATORIOS DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la regla V/8-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, relativa a la aprobación por la Organización de sistemas de notificación para buques,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20) en la que se autoriza al Comité a que desempeñe la función de aprobar los sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, aprobadas mediante la resolución MSC.43(64),

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA, de conformidad con la regla V/8-1 del Convenio SOLAS, los sistemas obligatorios de notificación para buques:

- "En los estrechos de Malaca y Singapur", descrito en el anexo 1 de la presente resolución; y
- "En el estrecho de Bonifacio" descrito en el anexo 2;

2. DECIDE que los mencionados sistemas obligatorios de notificación para buques entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC el 1 de diciembre de 1998;

3. PIDE al Secretario General que ponga esta resolución y sus anexos en conocimiento de los Miembros de la Organización y de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA OBLIGATORIO DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EN LOS ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR

1 CATEGORÍAS DE BUQUES A LOS QUE SE EXIGE PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Los buques de las siguientes categorías tienen obligación de participar en el sistema de notificación para buques:

- .1 buques de arqueo bruto igual o superior a 300;
- .2 buques de eslora igual o superior a 50 m;
- .3 buques dedicados al remolque o empuje, cuyo arqueo bruto conjunto sea igual o superior a 300 o cuya eslora conjunta sea igual o superior a 50 m;
- .4 buques de cualquier arqueo que transporten cargas potencialmente peligrosas, según se definen éstas en el párrafo 1.4 de la resolución MSC.43(64);
- .5 todos los buques de pasaje que lleven instalado equipo de ondas métricas, independientemente de su eslora o arqueo bruto; y
- .6 buques de cualquier categoría, de eslora inferior a 50 m o de arqueo bruto inferior a 300, que lleven instalado equipo de ondas métricas y que, en caso de emergencia, utilicen la oportuna vía de circulación o zona de separación a fin de evitar un peligro inmediato.

2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA Y NÚMERO Y EDICIÓN DE LA CARTA DE REFERENCIA UTILIZADA PARA DELIMITAR EL SISTEMA

2.1 La zona de operaciones del STRAITREP abarca los estrechos de Malaca y Singapur entre las longitudes 100° 40' E y 104° 23' E, según se indica en los gráficos que figuran en los apéndices 1 y 2. Dicha zona incluye el sistema de organización del tráfico en los estrechos de Malaca y Singapur y se divide en nueve sectores, a cada uno de los cuales se ha asignado un canal de ondas métricas, según se indica en el apéndice 3.

2.2 Las cartas de referencia que comprenden la zona operacional del STRAITREP pertenecen a la Serie de cartas de Malasia MAL 515, 521 y 523 del Instituto Hidrográfico de la Marina Real de Malasia, o cartas equivalentes publicadas por la autoridad hidrográfica competente.

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LA NOTIFICACIÓN, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES, AUTORIDAD A LA QUE DEBEN TRANSMITIRSE, SERVICIOS DISPONIBLES

Las notificaciones de los buques para el STRAITREP se transmitirán a las autoridades del servicio de tráfico marítimo (STM) como se indica a continuación:

3.1 Formato

La notificación de los buques se redactará de conformidad con el formato que figura en el apéndice 4. La información que se pide a los buques se ajusta al Formato de notificación normalizado que figura en el párrafo 2 de la resolución A.851(20) de la OMI.

3.2 Contenido

La notificación que se exige a los buques contiene únicamente información esencial para cumplir los objetivos del STRAITREP:

- .1 Información que se considera esencial;
 - A - Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO de identificación (si procede);
 - C o D - Situación;
 - P - Carga potencialmente peligrosa, clase, si procede; y
 - Q o R - Defecto, avería o deficiencias que afecten a la estructura, la carga o el equipo del buque, o cualquier otra circunstancia que afecte a la navegación normal, de conformidad con las disposiciones de los convenios SOLAS y MARPOL.
- .2 Información que se considera necesaria cuando la solicite la autoridad del STM;
 - E y F - Rumbo y velocidad del buque.

Nota: Al recibir un mensaje sobre la situación, los operadores del STM establecerán una relación entre la situación del buque y la información facilitada por las instalaciones de que dispongan. La información sobre el rumbo y la velocidad ayudará a los operadores del STM a determinar el buque de que se trate entre los de un grupo.

3.3 Situaciones geográficas en que se han de transmitir las notificaciones

- .1 Los buques que entren en la zona de operaciones transmitirán una notificación cuando crucen los límites indicados en el párrafo 3, cuando crucen la línea que une Tg. Piai (01° 15',50 N, 103° 30',75 E) y Pulau Karimun Kecil (01° 09',20 N, 103° 24',35 E), cuando salgan de un puerto o fondeadero de la zona o antes de unirse a la vía de circulación del DST.

- .2 Los buques que entren en la zona de operaciones también transmitirán una notificación al aproximarse desde el sur por Selat Riau, cuando tengan por el través del faro de Karang Galang (01°09',58 N, 104°11',47 E), o si vienen por Selat Durian, cuando tengan por el través la baliza de Pulau Jangkat (00°57',89 N, 103°42',72 E), y al aproximarse desde el estrecho de East Johor, cuando tengan por el través la boya oriental (01°17',87 N, 104°05',99 E).
- .3 Los buques que se aproximen desde cualquier dirección que no sea una de las antedichas transmitirán una notificación al llegar a los sectores 7, 8 ó 9, según proceda, indicando su situación mediante la marcación y distancia con relación a uno de los siguientes puntos de referencia:
- | | | |
|------|-----------------------------|-------------------------------|
| i) | faro de Pu Iyu Kechil | (01° 11',48 N, 103° 21',23 E) |
| ii) | faro de Sultan Shoal | (01° 14',38 N, 103° 38',98 E) |
| iii) | faro de Raffles | (01° 09',60 N, 103° 44',55 E) |
| iv) | baliza luminosa de Sakijang | (01° 13',30 N, 103° 51',37 E) |
| v) | faro de Bedok | (01° 18',54 N, 103° 56',06 E) |
| vi) | faro de Tg. Stapa | (01° 20',57 N, 104° 08',24 E) |
| vii) | faro de Horsburgh | (01° 19',81 N, 104° 24',44 E) |

También se puede expresar la situación en latitud y longitud.

3.4 Autoridad

Las autoridades del STM para el STRAITREP son las siguientes:

- | | | | |
|------|---------------------|---|------------------|
| i) | sector 1 a sector 5 | - | STM de Klang; |
| ii) | sector 6 | - | STM de Johor; y |
| iii) | sector 7 a sector 9 | - | STM de Singapur. |

4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE PROPORCIONAR A LOS BUQUES Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR

4.1 Mediante el STRAITREP también se proporciona información a los buques sobre situaciones específicas y críticas que podrían causar movimientos incompatibles del tráfico, así como otras informaciones relativas a la seguridad de la navegación.

4.2 Según el sector en que se encuentre, todo buque mantendrá también una escucha radiotelefónica en el canal de ondas métricas pertinente. La información de interés general para los buques se emitirá en el canal 16 de ondas métricas y en cualquier otro canal que especifique la autoridad competente del STM. Estas emisiones estarán precedidas por un aviso en el canal de ondas métricas pertinente asignado al sector.

5 RADIOCOMUNICACIONES EXIGIDAS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE SE HA DE NOTIFICAR

Las radiocomunicaciones exigidas para el STRAITREP son las siguientes:

- 5.1 El STRAITREP estará basado en radiocomunicaciones telefónicas de ondas métricas y será interactivo. Las llamadas a las autoridades apropiadas del STM se efectuarán en el canal de ondas métricas asignado al sector particular en que se encuentre el buque, según se indica en el apéndice 3, y la notificación se transmitirá en ese mismo canal o en cualquier otro canal disponible asignado por las autoridades pertinentes del SMT.
- 5.2 En las comunicaciones se utilizará el idioma inglés, empleando las *Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas* siempre que sea necesario.
- 5.3 La información comercial de naturaleza confidencial se podrá transmitir mediante medios no verbales.

6 REGLAS Y REGLAMENTOS EN VIGOR EN LA ZONA DEL SISTEMA

- 6.1 El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, es aplicable en toda la zona de operaciones del STRAITREP.
- 6.2 Las Reglas para buques que naveguen por los estrechos de Malaca y Singapur, aprobadas por la OMI, son aplicables en toda la zona.

7 INSTALACIONES EN TIERRA NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

Las instalaciones del sistema STRAITREP son las siguientes:

- .1 **STM de Klang**
 - Comunicaciones por teléfono, facsímil y télex
 - Seis equipos de radiocomunicaciones de ondas métricas
 - Seis consolas de visualización en tiempo real para las señales de radar de las bandas "X" y "S" procedentes de las estaciones remotas de radar.
- .2 **STM de Johor**
 - Comunicaciones por teléfono, facsímil y télex
 - Cuatro equipos de radiocomunicaciones de ondas métricas
 - Cuatro consolas de visualización en tiempo real para las señales de radar de las bandas "X" y "S" procedentes de las estaciones remotas de radar.
- .3 **STM de Singapur**
 - Comunicaciones por teléfono, facsímil y télex
 - Once equipos de radiocomunicaciones de ondas métricas
 - Cuatro consolas de visualización en tiempo real para las señales de radar de la banda "X" procedentes de las estaciones remotas de radar
 - Cuatro radiogoniómetros de ondas métricas en las bandas marítimas.

- .4 **Estaciones remotas:**
- .1 **Pulau Angsa**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .2 **Bukit Jugra**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .3 **Cabo Rachado**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .4 **Pulau Undan**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .5 **Bukit Segenting**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .6 **Tanjung Piai**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .7 **Bukit Pengerang**
- Una instalación de radar de banda "X"
 - Una instalación de radar de banda "S"
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
- .8 **Faro de Sultan Shoal**
- Transmisores y receptores de ondas métricas
 - Una instalación de radar de banda "X"
- .9 **Faro de Raffles**
- Una instalación de radar de banda "X"
- .10 **Isla St. John**
- Una instalación de radar de banda "X"
- .11 **Faro de Bedok**
- Dos equipos radiogoniométricos de ondas métricas
- .12 **Bedok**
- Una instalación de radar de banda "X"

- .13 **Faro de Horsburgh**
 - Transmisores y receptores de ondas métricas
 - Una instalación de radar de banda "X"

- .14 **Puesto de control de Jurong**
 - Dos equipos radiogoniométricos de ondas métricas.

8 COMUNICACIONES ALTERNATIVAS SI SE PRODUCE UNA AVERÍA EN LAS INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LA AUTORIDAD EN TIERRA

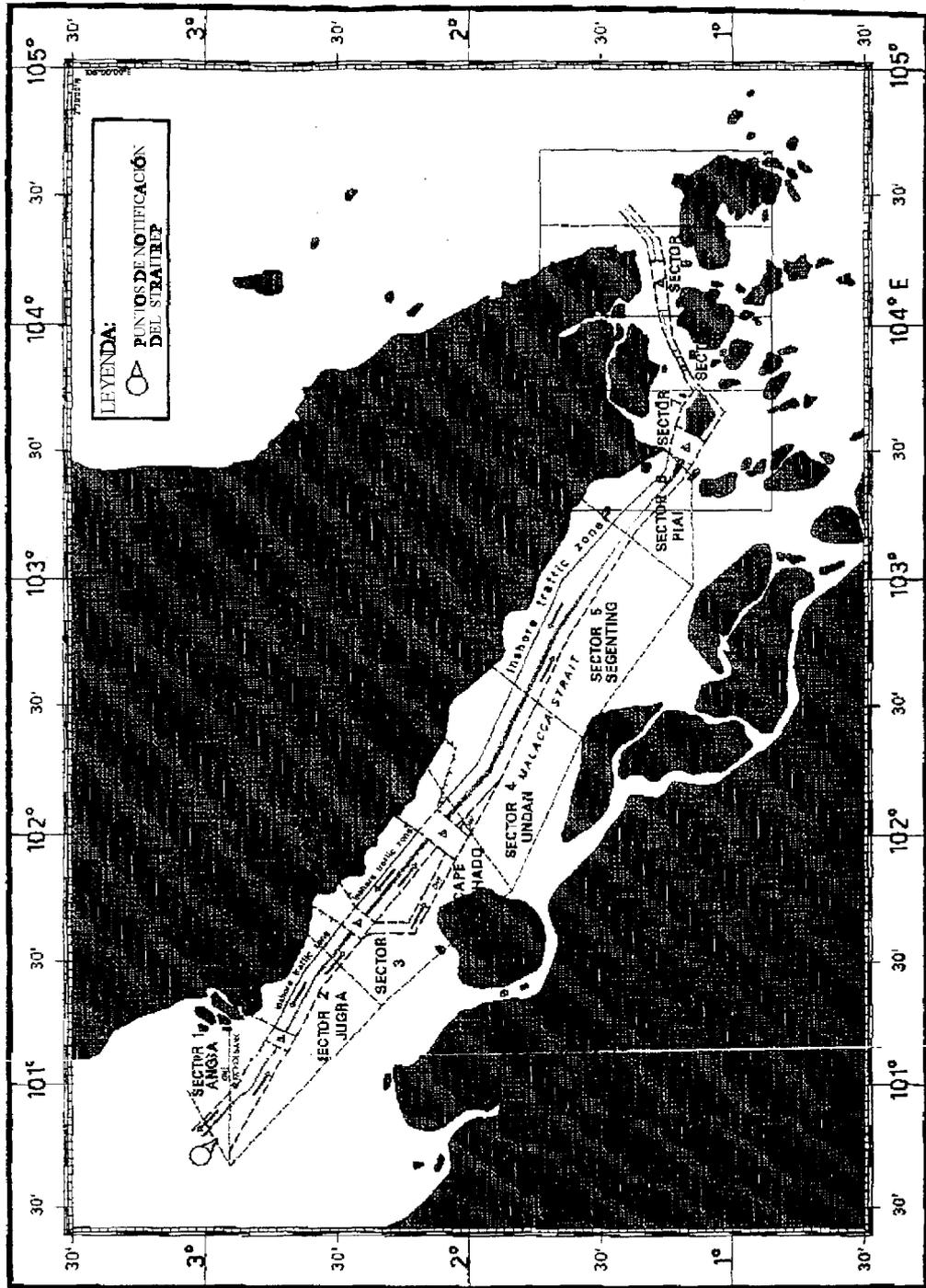
8.1 El sistema STRAITREP está proyectado para evitar, en la medida de lo posible, cualquier avería irreparable del equipo que pueda entorpecer el funcionamiento de los servicios que facilitan habitualmente las correspondientes autoridades de los STM.

8.2 Los aparatos más importantes del equipo, así como las fuentes de energía, están duplicados, y las instalaciones están provistas de generadores de emergencia y de unidades de suministro de energía ininterrumpible. Asimismo, se dispone de un grupo de mantenimiento que está disponible durante las 24 horas del día para reparar cualquier avería.

8.3 El sistema STRAITREP está también proyectado de tal manera que si una estación deja de funcionar, la estación adyacente facilita la cobertura necesaria.

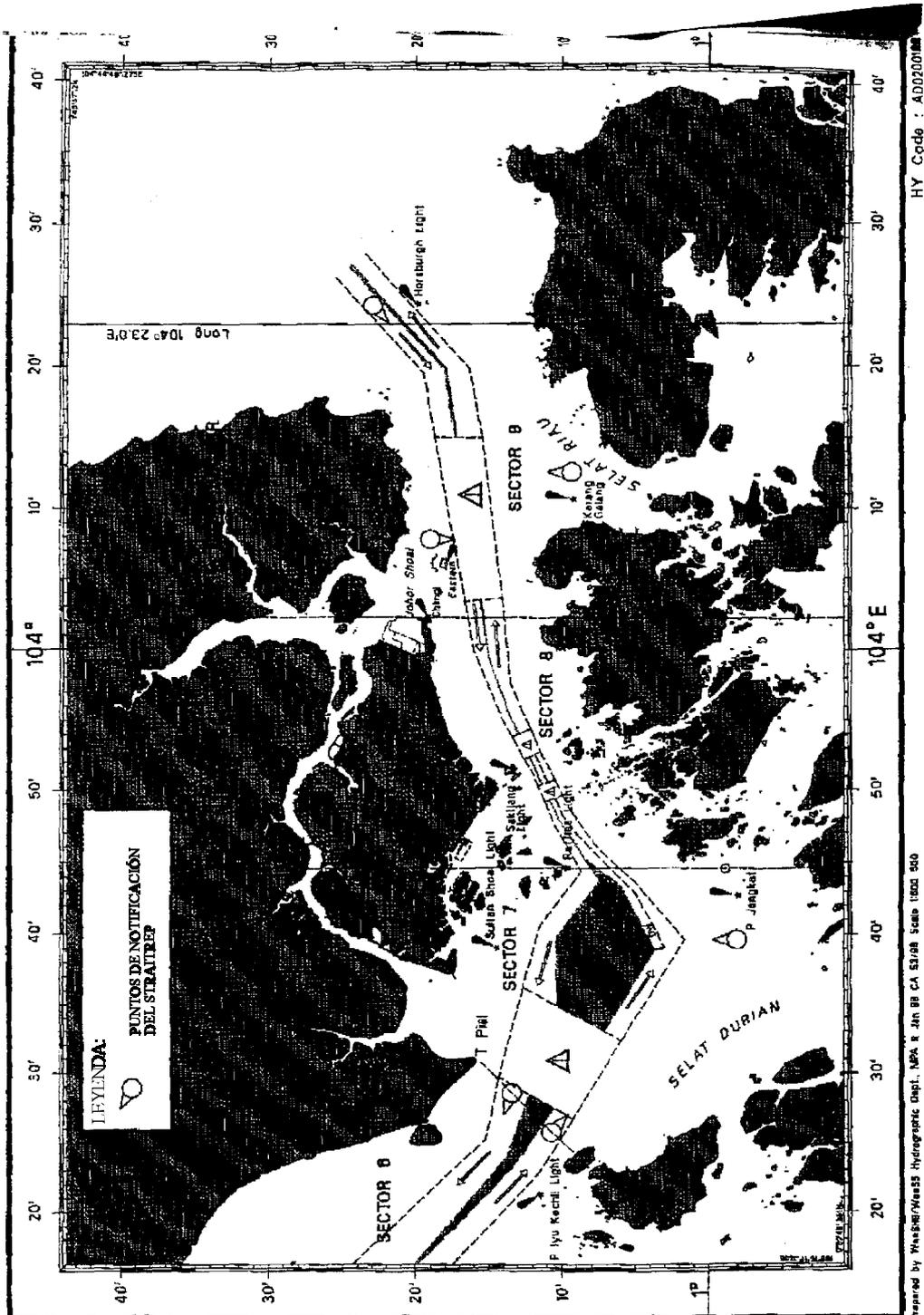
APÉNDICE 1

ZONA DE OPERACIONES DEL STRAITREP (SECTORES 1 A 9)



APÉNDICE 2

ZONA DE OPERACIONES DEL STRAITREP (SECTORES 7 A 9)



APÉNDICE 3

**CANALES DE ONDAS MÉTRICAS ASIGNADOS A LOS SECTORES DEL
SISTEMA OBLIGATORIO DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EN
LOS ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR (STRAITREP)**

| SECTOR | CANALES DE ONDAS MÉTRICAS | AUTORIDADES DE LOS STM |
|---------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Sector 1 | Canal 66 de ondas métricas | STM KLANG |
| Sector 2 | Canal 88 de ondas métricas | STM KLANG |
| Sector 3 | Canal 84 de ondas métricas | STM KLANG |
| Sector 4 | Canal 61 de ondas métricas | STM KLANG |
| Sector 5 | Canal 88 de ondas métricas | STM KLANG |
| Sector 6 | Canal 88 de ondas métricas | STM JOHOR |
| Sector 7 | Canal 73 de ondas métricas | STM SINGAPUR |
| Sector 8 | Canal 14 de ondas métricas | STM SINGAPUR |
| Sector 9 | Canal 10 de ondas métricas | STM SINGAPUR |

APÉNDICE 4

**REDACCIÓN DE LOS INFORMES RADIOTRANSMITIDOS AL SISTEMA
 OBLIGATORIO DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EN LOS
 ESTRECHOS DE MALACA Y SINGAPUR (STRAITREP)**

| Designación | Función | Información requerida |
|--------------------|--|---|
| A | Buque | Nombre y distintivo de llamada |
| C | Situación | Un grupo de cuatro cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con sufijo N (norte) o S (sur), y un grupo de cinco cifras para indicar la longitud en grados y minutos, con sufijo E (este) o W (oeste); o |
| D | Situación | Demora verdadera (tres primeras cifras) y distancia en millas marinas a un punto fácilmente identificable (indíquese la marca terrestre) |
| E | Rumbo verdadero | Un grupo de tres cifras |
| F | Velocidad en nudos y en décimas de nudo | Un grupo de tres cifras |
| P | Carga potencialmente peligrosa a bordo | Indíquese "Sí" o "No" para especificar si el buque transporta o no carga potencialmente peligrosa. En caso afirmativo, especifíquese la clase, si procede |
| Q | Defectos/averías/deficiencias/otras limitaciones | Indicación sucinta de los defectos, las deficiencias u otras limitaciones |
| R | Descripción de la contaminación observada o de las mercancías peligrosas caídas al mar | Indicación sucinta del tipo de contaminación (por hidrocarburos, productos químicos, etc.), o de las mercancías peligrosas caídas al mar y situación expresada como en (C) o (D) |

ANEXO 2

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA OBLIGATORIO DE NOTIFICACIÓN PARA BUQUES EN EL ESTRECHO DE BONIFACIO

1 CATEGORÍAS DE BUQUES A LOS QUE SE EXIGE PARTICIPAR EN EL SISTEMA

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 tienen obligación de participar en el sistema.

2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA - CARTA DE REFERENCIA

El sistema de notificación abarca un área circular con un radio de 20 (veinte) millas marinas cuyo centro está en Bonifacio. La carta de referencia es la Carta francesa N° 7024 del SHOM (Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina Francesa), carta internacional N° 3350.

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LA NOTIFICACIÓN, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES, AUTORIDAD A LA QUE DEBEN TRANSMITIRSE, SERVICIOS DISPONIBLES

3.1 Contenido

El informe exigido incluirá:

- la información que se considera esencial:
 - nombre del buque, distintivo de llamada o número IMO de identificación (letra A)
 - hora y situación (letras C o D)
 - rumbo y velocidad (letras E y F)
 - calado (letra O)
- información adicional, si procede
- carga (en caso de que se transporten productos derivados del petróleo, sustancias peligrosas o contaminantes) (letra P)
- defectos o averías (letra Q)

Además, de conformidad con las disposiciones de los convenios SOLAS y MARPOL, los buques tendrán que notificar cualquier defecto, avería, deficiencia o limitación, así como, en caso de ser necesario, información relativa a sucesos que hayan causado contaminación o a pérdidas de la carga. Esa información permite a los operadores difundir mensajes de seguridad a los otros buques que navegan por la zona y garantizar un seguimiento más eficaz de las trayectorias de los buques pertinentes.

Los buques transmitirán sus notificaciones al entrar en las zonas de precaución definidas en los documentos sobre medidas de organización del tráfico en el estrecho de Bonifacio, o cuando crucen las líneas siguientes:

- en dirección este:
 - la línea que une la baliza del cabo de Fano en Córcega con la posición geográfica 41°19',18 N 009°06',51 E (extremo occidental del límite septentrional de la derrota de dos direcciones)

- la línea que une la baliza del cabo Testa en Cerdeña con la posición geográfica 41°16',75 N 009°06',18 E
(extremo occidental del límite meridional de la derrota de dos direcciones)
- en dirección oeste:
- la línea que une los puntos de Rondinara en Córcega con la posición geográfica 41°22',55 N 009°22',38 E
(extremo oriental del límite septentrional de la derrota de dos direcciones)
- la línea que une punta Galera en Cerdeña con la posición geográfica 41°21',58 N 009°23',30 E
(extremo oriental del límite meridional de la derrota de dos direcciones).

3.2 Receptores de la notificación

Las autoridades en tierra son la estación de guardacostas de La Maddalena (Cerdeña, Italia) y el semáforo de Pertusato (Córcega, Francia), cuyo distintivo de llamada común es **Bonifacio Traffic**.

4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE PROPORCIONAR A LOS BUQUES Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR

Los buques detectados e identificados son seguidos por radar, lo cual no exime a los capitanes de su responsabilidad en lo que respecta a la seguridad de la navegación.

Tras recibir una notificación, **Bonifacio Traffic** facilitará:

- información sobre las condiciones de navegación (estado de las ayudas a la navegación, presencia de otros buques y su posición en el momento de establecer el contacto); e
- información sobre las condiciones meteorológicas.

5 RADIOCOMUNICACIONES EXIGIDAS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE SE HA DE NOTIFICAR

5.1 El equipo de radiocomunicaciones exigido para el sistema es de ondas métricas. Las notificaciones de los buques se transmitirán por telefonía en el canal de ondas métricas 10 y en el canal de reserva 16 de ondas métricas, ambos permanentemente escuchados por la estación. Una circular de la OMI establecerá otro canal de reserva en ondas métricas, si es necesario, después del 1 de febrero de 1999. El uso del sistema de identificación automática se implantará de conformidad con las decisiones de la OMI.

5.2 En el apéndice titulado "Resumen" figura la notificación exigida a los buques que se indica en el párrafo 3.1 *supra*. El idioma utilizado será el inglés o los idiomas indicados en las publicaciones náuticas.

5.3 La información comercial de naturaleza confidencial se podrá transmitir por medios no verbales. El número de facsímil se publicará en los documentos de información náutica.

6 REGLAS Y REGLAMENTOS EN VIGOR EN LA ZONA DEL SISTEMA

6.1 El Reglamento internacional para prevenir los abordajes es aplicable en toda la zona de cobertura del sistema.

6.2 La resolución A.766(18) de la OMI sobre Navegación en el estrecho de Bonifacio, aprobada el 4 de noviembre de 1993, sigue en vigor en cuanto que recomienda a todo Estado de abanderamiento que prohíba o, en todo caso, desaliente el tránsito de determinadas categorías de buques (párrafo dispositivo 1). Sus disposiciones relativas a la notificación para buques se sustituyen por las del presente documento.

6.3 La regla (*arrêté*) N° 23/83 de la Prefectura marítima de la región mediterránea, de fecha 6 de mayo de 1983, regula la navegación en los accesos a la costa francesa con objeto de evitar la contaminación marina accidental por buques que transporten cargas peligrosas o contaminantes. Dicho documento establece las disposiciones siguientes:

- .1 por lo que respecta a los buques que tengan el propósito de entrar en aguas territoriales francesas, notificación obligatoria con una antelación de seis horas. Además de la información relativa a la identidad del buque, la notificación debe especificar el lugar y la hora de entrada en aguas francesas, el puerto de que proviene y el destino, la carga y la situación por lo que respecta a la capacidad de maniobra y navegación del buque;
- .2 escucha obligatoria en el canal 16 de ondas métricas mientras se navega por las aguas territoriales; y
- .3 notificación obligatoria de toda avería ocurrida a menos de 50 millas de la costa francesa.

6.4 Las reglas (*arrêté*) N° 1/83 de la Prefectura marítima francesa, de fecha 15 de febrero de 1983, y N° 7/93, de fecha 5 de marzo de 1993, y el decreto del Ministro italiano de la Marina Mercante, de fecha 26 de febrero de 1993, prohíben la navegación por el estrecho de Bonifacio de buques franceses e italianos que transporten productos derivados del petróleo o mercancías potencialmente peligrosas. Estas disposiciones seguirán estando en vigor.

7 INSTALACIONES EN TIERRA NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 Las estaciones estarán dotadas de instalaciones de radar apoyadas por computador que cubrirán la totalidad de la zona.

7.2 Las estaciones estarán dotadas de equipo duplicado de ondas métricas.

7.3 Personal a cargo del sistema: las estaciones tendrán una dotación de personal de la marina durante las 24 horas del día. Los oficiales de guardia son suboficiales principales titulados.

8 COMUNICACIONES ALTERNATIVAS SI SE PRODUCE UNA AVERÍA EN LAS INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LA AUTORIDAD EN TIERRA

Cada estación garantizará la sustitución de la otra en caso de fallo.

APÉNDICE

RESUMEN (Sistema de notificación para buques)

1 GENERALIDADES

1.1 Buques interesados

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300.

1.2 Zona en la que los buques transmitirán una notificación al entrar

Los buques transmitirán sus notificaciones al entrar en las zonas de precaución definidas en los documentos sobre medidas de organización del tráfico en el estrecho de Bonifacio, o cuando crucen las líneas siguientes:

- en dirección este:
 - la línea que une la baliza del cabo de Fano en Córcega con la posición geográfica 41°19',18 N 009°06',51 E (extremo occidental del límite septentrional de la derrota de dos direcciones)
 - la línea que une la baliza del cabo Testa en Cerdeña con la posición geográfica 41°16',75 N 009°06',18 E (extremo occidental del límite meridional de la derrota de dos direcciones)
- en dirección oeste:
 - la línea que une la punta de Rondinara en Córcega con la posición geográfica 41°22',55 N 009°22',38 E (extremo oriental del límite septentrional de la derrota de dos direcciones)
 - la línea que une punta Galera en Cerdeña con la posición geográfica 41°21',58 N 009°23',30 E (extremo oriental del límite meridional de la derrota de dos direcciones).

1.3 Carta de referencia

Carta (SHOM) francesa N° 7024; carta internacional N° 3350.

2 FORMATO DE NOTIFICACIÓN (de conformidad con la resolución A.851(20) - Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar).

Nombre del sistema: BONIFREP

Información que se ha de transmitir:

| Encabezamiento | Información |
|----------------|---|
| A | Nombre + distintivo de llamada + N° IMO |
| C o D | Hora y situación |
| E y F | Rumbo y velocidad |
| O | Calado |
| P | Carga (en caso de que se transporten hidrocarburos, sustancias potencialmente peligrosas o contaminantes) |
| Q | Defectos o averías (si procede) |
| P | Mercancías peligrosas o contaminantes caídas al mar (si procede) |

En caso de defecto, contaminación o caída de mercancías al mar, podrá solicitarse información adicional.

3 AUTORIDAD A LA QUE SE ENVIARÁ LA NOTIFICACIÓN

Semáforo de Pertusato (Francia) - Estación de guardacostas de La Maddalena (Italia): distintivo de llamada común: BONIFACIO TRAFFIC.

4 COMUNICACIONES

Los informes se transmitirán en el canal 10 de ondas métricas (o en el canal 16 si aquél no está disponible).

ANEXO 11**MANDATO DEL GRUPO OMI/OHI SOBRE ARMONIZACIÓN DE LOS SIVCE**

El Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI decidió establecer un pequeño grupo para que trabajase principalmente por correspondencia y en colaboración con la OHI.

Dicho Grupo deberá estar integrado por representantes de los Estados Miembros de la OMI y de la OHI y de las respectivas secretarías, así como de organizaciones que tengan carácter oficial de observadores en la OMI/OHI.

El Grupo informará al Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) de la OMI y a la OHI a través del Comité de Dirección del BHI.

Dicho Grupo deberá:

- .1 examinar las cuestiones relativas a los sistemas de cartas electrónicas que soliciten la OMI y la OHI y elaborar la documentación apropiada; y
- .2 examinar los resultados de los estudios realizados por la OMI, la OHI y otras organizaciones conexas que se ocupen de aspectos relacionados con los sistemas de visualización de las cartas electrónicas y asesorar a la OMI y a la OHI acerca de si son compatibles con el principio de sistema total.

ANEXO 12**RESOLUCIÓN MSC.74(69)
(aprobada el 12 de mayo de 1998)****APROBACIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO NUEVAS Y ENMENDADAS**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.825(19), mediante la que la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargase, en nombre de la Organización, de desempeñar la función de aprobar las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico, así como las enmiendas a dichas normas,

HABIENDO EXAMINADO las nuevas normas de funcionamiento y las enmiendas a las normas existentes aprobadas por la Asamblea, elaboradas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las nuevas recomendaciones sobre normas de funcionamiento siguientes, que figuran en los anexos 1 a 3 de la presente resolución:

- a) Recomendación sobre las normas de funcionamiento del equipo receptor GPS/GLONASS combinado de a bordo (anexo 1);
- b) Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas de control de la derrota (anexo 2); y
- d) Recomendación sobre las normas de funcionamiento del sistema de identificación automática (SIA) universal (anexo 3);

2. APRUEBA también las enmiendas a las siguientes normas de funcionamiento aprobadas por la Asamblea, que figuran en el anexo 4 de la presente resolución:

- a) Resolución A.224(VII) - Recomendación sobre las normas de funcionamiento para el equipo de sondeo acústico (anexo 4);

3. RECOMIENDA a los Gobiernos Miembros que se aseguren de que:

- a) el equipo receptor combinado GPS/GLONASS de a bordo, los sistemas de control de la derrota y los SIA que se instalen el 1 de enero del año 2000, o posteriormente, se ajustan a unas normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en los anexos 1 a 3 de la presente resolución;
- b) el equipo de ecosonda que se instale el 1 de enero de 2001, o posteriormente, se ajusta a unas normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo 4 de la presente resolución; y
- c) el equipo de ecosonda que se instale antes del 1 de enero de 2001 se ajusta como mínimo a las normas de rendimiento especificadas en la resolución A.224(VII).

ANEXO 1

RECOMENDACIÓN SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO RECEPTOR GPS/GLONASS COMBINADO DE A BORDO

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Sistema universal de determinación de la situación (GPS) y el Sistema universal de navegación por satélite (GLONASS) son dos sistemas espaciales que permiten determinar la situación, la velocidad y la hora. El segmento espacial del GPS constará normalmente de 24 satélites distribuidos en seis órbitas. La separación de los satélites en órbita se dispondrá de manera que haya por lo menos cuatro satélites visibles para los usuarios de todo el mundo con una dilución de precisión de la situación (DPS) ≤ 6 . El segmento espacial de GLONASS constará normalmente de 24 satélites situados en tres planos orbitales, con ocho satélites en cada plano. La separación entre los satélites en órbita se dispondrá de manera que haya por lo menos cuatro satélites visibles para los usuarios de todo el mundo con una dilución de precisión de la situación (DPS) ≤ 6 .

1.2 La ventaja de un equipo receptor combinado sobre un equipo receptor GPS o GLONASS es que ofrece unas mejores características de disponibilidad, integridad, precisión y resistencia a las interferencias, una mayor facilidad de instalación y la capacidad de funcionar en las modalidades diferenciales GPS (DGPS) o GLONASS (DGLONASS), o en la modalidad combinada DGPS y DGLONASS cuando se encuentre disponible.

1.3 Los equipos receptores capaces de combinar las mediciones individuales enviadas por los satélites de los sistemas GPS y GLONASS para obtener una solución única se destinan a la navegación en buques cuya velocidad máxima no supere los 50 nudos. Dichos equipos, además de cumplir las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17), deberán cumplir las prescripciones mínimas de funcionamiento que se indican a continuación.

1.4 Las presentes normas contienen únicamente las prescripciones básicas sobre determinación de la situación para fines de navegación, y no consideran otros medios informáticos con que pueda contar el equipo.

2 EQUIPO RECEPTOR GPS/GLONASS COMBINADO

2.1 La expresión "equipo receptor GPS/GLONASS combinado" que se utiliza en las presentes normas de funcionamiento comprende todos los componentes y unidades que necesita el sistema para desempeñar adecuadamente las funciones previstas. El equipo deberá incluir como mínimo los elementos siguientes:

- .1 una antena capaz de recibir señales tanto GPS como GLONASS;
- .2 un receptor y procesador GPS/GLONASS combinado;
- .3 medios de acceso a la latitud/longitud de la situación calculada;
- .4 un control de datos y una interfaz; y
- .5 un medio de presentación de la situación.

2.2 La antena deberá estar proyectada de modo que se pueda instalar en un lugar del buque que permita una visión clara de la constelación satelitaria.

3 NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO RECEPTOR GPS/GLONASS COMBINADO

3.1 El equipo receptor GPS/GLONASS combinado deberá:

- .1 poder recibir y procesar las señales del servicio normal de determinación de la situación (SNDS) del GPS, modificadas mediante la disponibilidad selectiva (DS) y las señales del código de distancia de GLONASS, y proporcionar información sobre la situación en coordenadas de latitud y longitud respecto al datum geodésico WGS 84, en grados, minutos y milésimas de minuto. Es posible proveer medios que transformen la situación calculada en datos que sean compatibles con el datum de la carta náutica que se esté utilizando. Cuando exista tal posibilidad, la presentación visual y los datos de salida deberán indicar que se está realizando una conversión de coordenadas e identificar el sistema de coordenadas en el que viene expresada la situación;
- .2 funcionar con la señal de frecuencia L1 y el código C/A en GPS y con la señal de frecuencia L1 y el código de distancia en GLONASS;
- .3 estar provisto por lo menos de una salida desde la que se pueda facilitar información sobre la situación a otro equipo. La salida de la información sobre la situación deberá ajustarse a la norma internacional establecida*;
- .4 tener una precisión estática tal que la situación de la antena se pueda determinar con un error inferior a 35 m (95%) en la modalidad no diferencial y a 10 m (95%) en la modalidad diferencial, con una dilución horizontal de la situación (DHS) ≤ 4 o una dilución de precisión de la situación (DPS) ≤ 6 ;
- .5 tener una precisión dinámica tal que la situación del buque se pueda determinar con un error inferior a 35 m (95%) en la modalidad no diferencial y a 10 m (95%) en la modalidad diferencial, con una DHS ≤ 4 o una DPS ≤ 6 en las condiciones de estado del mar y de movimiento del buque que se puedan encontrar a bordo de los buques**;
- .6 poder seleccionar automáticamente las señales adecuadas transmitidas por los satélite para determinar la situación del buque con la precisión y el régimen de actualización exigidos;
- .7 poder captar las señales del satélite cuando los niveles de portadora de la señal de entrada se encuentren comprendidos entre - 130 dBm y - 120 dBm. Una vez captadas las señales del satélite, el equipo deberá continuar funcionando satisfactoriamente aunque los niveles de portadora de la señal del satélite descendan a - 133 dBm;
- .8 poder determinar la situación con la precisión requerida en menos de 30 minutos cuando no se disponga de datos de un almanaque válido;

* Publicación IEC 1162.

** Resolución A.694(17); Publicaciones IEC 721-3-6, IEC 945 e IEC 1108-3.

- .9 poder determinar la situación con la precisión requerida en menos de cinco minutos cuando se disponga de datos de un almanaque válido;
- .10 poder volver a determinar la situación con la precisión requerida en menos de cinco minutos cuando se interrumpan las señales GPS y GLONASS durante un periodo de 24 horas por lo menos, siempre que no se haya producido pérdida de energía;
- .11 poder volver a determinar la situación con la precisión requerida en menos de dos minutos cuando se produzca una interrupción de energía de 60 segundos;
- .12 poder volver a captar la señal de un satélite determinado y utilizarla para determinar la situación en menos de 10 s después de que haya estado bloqueada durante 30 segundos;
- .13 efectuar y entregar una nueva determinación de la situación cada segundo como mínimo;
- .14 tener una resolución mínima de la situación, es decir, de la latitud y la longitud, de 0,001 minutos; y
- .15 disponer de medios para procesar los datos DGPS y DGLONASS recibidos, de conformidad con la recomendación R M.823 de la UIT y la norma pertinente de la RTCM.

4 PROTECCIÓN

Se deberán tomar precauciones para garantizar que no se produzcan daños permanentes si ocurre accidentalmente un cortocircuito o la puesta a tierra de la antena o de sus conexiones de entrada y salida o de las entradas y salidas del equipo receptor GPS/GLONASS combinado durante cinco minutos.

5 AVISOS DE FALLO E INDICACIONES SOBRE EL ESTADO

5.1 El equipo deberá proporcionar una indicación cuando sea probable que la precisión de la situación calculada no cumpla las prescripciones establecidas en las presentes normas de funcionamiento.

5.2 El equipo receptor GPS/GLONASS combinado deberá proporcionar como mínimo:

- .1 una indicación en menos de cinco segundos si:
 - a) se ha sobrepasado el DHS especificado; o
 - b) no se ha calculado una nueva situación durante más de un segundo.

En estas condiciones, hasta que se reanude el funcionamiento normal, se deberá presentar la situación más reciente determinada al realizarse el último cálculo válido, con una indicación explícita de dicho estado, de manera que no pueda existir ambigüedad alguna;

- .2 un aviso de pérdida de la situación; y

- .3 una indicación de que se están utilizando los sistemas DGPS y DGLONASS que comunique:
- a) la recepción de señales DGPS y DGLONASS; y
 - b) si se están aplicando las correcciones DGPS y DGLONASS a la situación indicada del buque.

ANEXO 2

RECOMENDACIÓN SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE LA DERROTA

1 ALCANCE

Los sistemas de control de la derrota, junto con las fuentes de información sobre la situación, el rumbo y la velocidad, tienen por objeto mantener el rumbo preestablecido del buque con respecto al fondo en condiciones diversas y dentro de sus límites de maniobrabilidad. Un sistema de control de la derrota puede incluir asimismo un sistema de control del rumbo.

2 ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1 Las presentes normas de funcionamiento son aplicables a los sistemas de control de la derrota que funcionen:

- a una velocidad del buque comprendida entre la velocidad mínima de maniobrabilidad y 30 nudos; y
- a una velocidad máxima de giro del buque que no sea superior a 10°/s.

2.2 Los sistemas de control de la derrota instalados en los buques deberán satisfacer todas las prescripciones de las presentes normas de funcionamiento relativas a derrotas rectas. Los sistemas instalados en buques que requieran un control de derrotas curvas deberán satisfacer además todas las prescripciones relativas a las derrotas curvas.

3 REFERENCIAS

Resoluciones de la OMI:

- | | |
|---|---|
| - MSC.64(67), anexo 3 | Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas de control del rumbo |
| - A.830(19) | Código de alarmas e indicadores |
| - A.694(17) | Prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos |
| - Regla V/12 del Convenio SOLAS de la OMI | Aparatos náuticos de a bordo |

4 Definiciones

| | |
|---|--|
| Rumbo | Según las definiciones internacionales normalizadas |
| Velocidad | Según las definiciones internacionales normalizadas |
| Derrota | Trayectoria que se ha de seguir con respecto al fondo |
| Tramo activo | Tramo en que se está efectuando el control de la derrota |
| Control del rumbo | Control del rumbo del buque |
| Control de la derrota | Control del movimiento del buque a lo largo de una derrota |
| Monitor del rumbo | Dispositivo que supervisa el actual sensor del rumbo mediante una segunda fuente independiente |
| Monitor de la situación | Dispositivo que supervisa el actual sensor de la situación mediante una segunda fuente independiente |
| Puesto principal de órdenes de maniobra | Puesto del puente con gran visibilidad en el que se dispone de la información y el equipo necesarios para que el oficial dé órdenes de maniobra pueda desempeñar sus funciones |
| Función neutralizadora | Cambio rápido intencional del control automático al control manual temporal |
| Dispositivo neutralizador | Mecanismo para activar la función neutralizadora |
| Derrota curva | Derrota no recta entre dos tramos rectos |
| Velocidad de giro | Cambio del rumbo por unidad de tiempo |
| Radio de giro | Radio de una derrota curva |
| Tramo | Línea entre dos puntos de control de derrota |
| Rumbo de la derrota | Dirección desde un punto de control de derrota al siguiente |
| Distancia transversal a la derrota | Distancia perpendicular del buque a la derrota |
| Límite transversal a la derrota | Máxima distancia transversal a la derrota admisible antes de que se active una alarma |
| Piloto auxiliar | Toda persona designada por el capitán del buque, normalmente un oficial, para que esté disponible si se necesita ayuda en el puente |
| Punto de control de derrota próximo | Punto de control de derrota al que se está aproximando el buque |

| | |
|---------------------------------------|--|
| Punto de control de derrota anterior | Punto de control de derrota por el que ha pasado previamente el buque |
| Punto de control de derrota siguiente | Punto de control de derrota que sigue al punto de control de derrota próximo |
| Posición de cambio de rumbo | Posición en que el buque ha de iniciar una derrota curva |

5 PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

5.1 Funcionalidad

5.1.1 Modalidades de gobierno

Un sistema de control de la derrota deberá permitir dirigir el buque desde su situación actual:

- .1 hasta un punto de control de derrota único; o
- .2 a lo largo de una serie de puntos de control de derrota.

5.1.2 Prescripciones sobre la activación

El sistema deberá permitir que el oficial de guardia pueda activar el control de la derrota únicamente si:

- la situación del buque,
- la diferencia entre la derrota y el rumbo real,
- la maniobrabilidad del buque,

permiten realizar una maniobra segura para volver a la derrota.

5.1.3 Sistema primario de determinación de la situación

El sistema primario de determinación de la situación utilizado para el control de la derrota deberá ser un sistema electrónico de determinación de la situación (SEDS) aprobado por la Organización.

5.1.4 Supervisión de la situación

La situación del buque se deberá supervisar continuamente mediante un segundo método independiente. Dicha supervisión no tiene necesariamente que ser realizada por el sistema de control de la derrota.

5.1.5 Indicación temprana de cambio de rumbo

En caso de que el control de la derrota se efectúe mediante una serie de puntos de control de derrota, se deberá facilitar una indicación temprana del cambio del rumbo a más tardar 1 min antes de llegar a la posición de cambio de rumbo.

5.1.6 Cambio del rumbo actual y confirmación

- 1) En caso de que el control de la derrota se efectúe mediante una serie de puntos de control de derrota, se deberá activar una alarma en la posición de cambio de rumbo.
- 2) El sistema deberá disponer de medios para que el oficial de guardia confirme el cambio de rumbo.
- 3) Independientemente de que se efectúe o no la confirmación, el buque deberá seguir automáticamente el rumbo.
- 4) Si el oficial de guardia no confirma que se ha activado una alarma por el cambio de rumbo actual en un plazo de 30 segundos de haberse efectuado el cambio, se deberá activar una alarma de piloto auxiliar.

5.1.7 Cambio de los puntos de control de derrota

En caso de que el control de la derrota se efectúe mediante una serie preestablecida de puntos de control de derrota, no se deberán poder modificar el punto de control de derrota próximo, el punto de control de derrota anterior y el punto de control de derrota siguiente mientras se esté en la modalidad de control de derrota sin que se haya establecido una nueva derrota y hasta que:

- .1 se haya ultimado la planificación de la nueva derrota; y
- .2 se satisfagan las prescripciones sobre la activación (sección 5.1.2).

5.1.8 Capacidad de giro

El sistema de control de la derrota deberá permitir al buque pasar de un tramo a otro mediante giros basados en:

- .1 un radio de giro preestablecido; o
- .2 un radio calculado en función de la velocidad de giro actual de acuerdo con la capacidad de giro del buque.

5.1.9 Adaptación a las características de gobierno

El sistema de control de la derrota deberá poder ajustarse de forma manual o automática a las distintas características de gobierno en diferentes condiciones meteorológicas, de velocidad y de carga.

5.1.10 Tolerancia admisible

Se deberá disponer de medios para evitar que se active innecesariamente el timón debido a una guiñada normal o un movimiento transversal y a errores de situación estadísticamente dispersos.

5.1.11 Función neutralizadora

Un sistema de control de la derrota deberá poder aceptar una señal procedente de los dispositivos neutralizadores para poner fin a la modalidad de control de la derrota y conmutarse a dichos dispositivos.

5.1.12 Modalidad de control del rumbo

Un sistema de control de la derrota podrá funcionar en la modalidad de control del rumbo. En este caso, se aplicarán las normas de funcionamiento de los sistemas de control del rumbo.

5.1.13 Cambio manual del control de la derrota al gobierno manual

- 1) El cambio del control de la derrota al gobierno manual se deberá poder efectuar en cualquier ángulo del timón.
- 2) El cambio del control de la derrota al gobierno manual se deberá poder efectuar en todas las circunstancias, incluido el fallo del sistema de control de la derrota.
- 3) Una vez realizado el cambio al gobierno manual, para volver a poner en funcionamiento el control automático se deberá requerir la intervención del operador.

5.1.14 Cambio manual del control de la derrota al control del rumbo

- 1) Se deberá poder efectuar un cambio del control de la derrota al control del rumbo en todas las circunstancias.
- 2) El sistema de control del rumbo deberá considerar el rumbo actual como rumbo preestablecido.
- 3) Para volver a poner en funcionamiento el sistema de control de la derrota se deberá requerir la intervención del operador.

5.1.15 Indicación de la modalidad de gobierno

Se deberá indicar debidamente el método de gobierno en funcionamiento.

5.1.16 Supervisión del rumbo

Se deberá mantener una supervisión del rumbo para supervisar la información sobre el rumbo actual mediante métodos independientes de comprobación del rumbo. El dispositivo de supervisión del rumbo no tiene necesariamente que formar parte del sistema de control de la derrota.

5.2 Precisión

5.2.1 Se deberá facilitar al usuario mediante la documentación oportuna una breve descripción cualitativa de los efectos de:

- .1 la precisión de los sensores de la situación, el rumbo y la velocidad;
- .2 los cambios de rumbo y la velocidad;
- .3 la velocidad actual en el agua; y
- .4 las condiciones ambientales

sobre el sistema de control de la derrota.

5.3 Alarmas e indicadores

5.3.1 Fallo o reducción del suministro de energía

Si se produce un fallo o una reducción del suministro de energía del sistema de control de la derrota que afecte la seguridad del funcionamiento del mismo, deberá activarse una alarma.

5.3.2 Alarma de supervisión de la situación

Se deberá activar una alarma cuando el dispositivo de supervisión de la situación detecte una desviación superior a un límite preestablecido.

5.3.3 Alarma de supervisión del rumbo

Se deberá activar una alarma cuando el dispositivo de supervisión del rumbo detecte una desviación superior a un límite preestablecido.

5.3.4 Estado de fallo y alarma indicados por el sensor

Si el sensor de determinación de la situación o el sensor del rumbo indican una situación de fallo o de alarma:

- .1 se deberá activar una alarma en el sistema de control de la derrota;
- .2 el sistema deberá orientar al usuario sobre la utilización de una modalidad de gobierno segura; y
- .3 se deberá activar una alarma auxiliar para el piloto cuando el oficial de guardia no confirme un estado o fallo de alarma en un plazo de 30 segundos.

En la sección 9 se indican los procedimientos de emergencia que se han de seguir si se produce un estado de fallo o de alarma.

5.3.5 Utilización de señales defectuosas

No se deberá poder seleccionar ninguna señal de un sensor en estado de fallo o de alarma.

5.3.6 Alarma de desviación transversal

Se deberá disponer de una alarma de desviación transversal cuando la desviación de la situación actual con respecto a la derrota sobrepase un límite de desviación transversal prefijado.

5.3.7 Señal de diferencia de rumbo

Se deberá activar una alarma cuando el rumbo actual del buque se desvíe del rumbo de la derrota más allá de un valor prefijado.

5.3.8 Alarma de baja velocidad

Si la velocidad en el agua es inferior al límite preestablecido necesario para gobernar el buque, se deberá activar una alarma.

6 CRITERIOS ERGONÓMICOS

6.1 Mandos operacionales

6.1.1 Mandos para el control de la derrota

Se deberá disponer de medios para:

- .1 aceptar o calcular el rumbo entre puntos de control de derrota sucesivos; y
- .2 ajustar el radio o la velocidad de giro, todos los límites relacionados con el control de la derrota, las funciones de alarma y otros parámetros relacionados con el control.

6.1.2 Mandos de conmutación

- 1) Control de la derrota a control manual

Se deberá poder efectuar un cambio de control de la derrota al gobierno manual mediante una única maniobra del operador.

- 2) Control de la derrota a control del rumbo

Si el sistema de control de la derrota puede funcionar con un sistema de control del rumbo, se deberá poder efectuar un cambio del control de la derrota al control del rumbo mediante una única maniobra del operador.

- 3) Ubicación de los mandos de conmutación

El conmutador que seleccione la modalidad de gobierno deberá estar ubicado en el puesto de órdenes de maniobra o en sus proximidades.

6.2 Presentación de la información

6.2.1 Información presentada continuamente

Se deberá presentar de forma clara y continua la información siguiente:

- .1 modalidad de gobierno;
- .2 fuentes indicadoras de la situación, el rumbo y la velocidad actuales;
- .3 estado y fallo de los sensores (en caso de que los hubiere);
- .4 rumbo de la derrota y rumbo actual;
- .5 situación, distancia transversal con respecto a la derrota y velocidad actuales;

- .6 punto de control de derrota próximo y punto de control de derrota siguiente;
- .7 tiempo y distancia hasta el punto de control de derrota próximo;
- .8 rumbo de la derrota siguiente; y
- .9 identificación de la derrota elegida.

Los puntos .4, .5, .7 y .8 deberán estar presentados numéricamente.

6.2.2 Información que se ha de facilitar cuando se solicite

Cuando se solicite, se deberá facilitar la información siguiente:

- .1 lista de puntos de control de derrota preestablecidos que incluya números, coordenadas, rumbos y distancias de dichos puntos, radios de giro y velocidades de giro; y
- .2 todos los límites relacionados con el control de la derrota y otros parámetros de control preestablecidos.

6.2.3 Presentación

Los valores que estén relacionados de forma lógica, como por ejemplo, los valores preestablecidos y los valores actuales, se deberán presentar en pares.

7 INTERFACES

7.1 Sensores

El dispositivo de control de la derrota deberá estar conectado a unos sensores de la situación, el rumbo y la velocidad que satisfagan las normas de la Organización. El sistema de medición del rumbo deberá consistir en un girocompás.

7.2 Información sobre el estado

Todos los sensores que estén conectados deberán poder facilitar información sobre su estado, incluidos los fallos.

7.3 Normas

El sistema de control de la derrota deberá poder mantener una comunicación digital en serie con el sistema de navegación del buque y satisfacer las normas internacionales pertinentes sobre interfaces*.

* IEC 1162.

8 MEDIOS DE EMERGENCIA

8.1 Fallo del control de la derrota o del sensor de la situación

- 1) Si todavía funciona el control del rumbo, el sistema deberá conmutar automáticamente al mismo y considerar el rumbo actual como rumbo preestablecido a efectos de control.
- 2) Si el control del rumbo no funciona, se deberá mantener el ángulo del timón.

8.2 Fallo del sistema de medición del rumbo

- 1) Se deberá mantener el ángulo actual del timón.

Las alarmas conexas se indican en la sección 5.3.

ANEXO 3

RECOMENDACIÓN SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) UNIVERSAL DE A BORDO

1 Alcance

- 1.1 Las presentes normas de funcionamiento especifican prescripciones relativas al SIA universal.
- 1.2 El SIA permitirá mejorar la seguridad de la navegación mediante el aumento de la eficacia de la misma en los buques, la protección del medio ambiente y las operaciones de los servicios de tráfico marítimo (STM), al satisfacer las prescripciones funcionales siguientes:
- .1 en la modalidad buque-buque para prevenir los abordajes;
 - .2 como medio utilizado por los estados ribereños para obtener información sobre los buques y su carga; y
 - .3 como herramienta de los STM, es decir, buque-costera (ordenación del tráfico).
- 1.3 El SIA podrá transmitir automáticamente información desde un buque a otros buques y a las autoridades competentes con la exactitud y frecuencia requeridas para mantener un seguimiento preciso. La transmisión de datos se deberá poder llevar a cabo con una participación mínima del personal del buque y con un alto grado de disponibilidad.
- 1.4 La instalación, además de satisfacer lo estipulado en el Reglamento de Radiocomunicaciones, las recomendaciones del UIT-R y las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17), deberá cumplir las normas de funcionamiento siguientes.

2 Funcionalidad

- 2.1 El sistema deberá poder operar en diversas modalidades, a saber:
- .1 una modalidad "autónoma y continua" para funcionar en cualquier zona. Una autoridad competente podrá efectuar la conmutación de esta modalidad a cualquiera de las otras modalidades siguientes, y viceversa;
 - .2 una modalidad "asignada" para funcionar en la zona controlada por una autoridad competente responsable de la supervisión del tráfico, de tal modo que dicha autoridad puede establecer por telemando los intervalos de transmisión de datos y/o los segmentos de tiempo; y
 - .3 una modalidad de "interrogación secuencial" o controlada, en la que la transferencia de datos se activa como respuesta a la interrogación recibida de otro buque o de una autoridad competente.

3 Aptitudes

3.1 El SIA deberá constar de los elementos siguientes:

- .1 un procesador de comunicaciones que pueda funcionar dentro de una gama de frecuencias marítimas, con un método apropiado de selección y conmutación de canales, para apoyo de las aplicaciones de larga y corta distancia;
- .2 un medio de procesar los datos procedentes de un sistema electrónico de determinación de la situación que tenga una resolución de una diezmilésima de minuto de arco y que utilice el dátum WGS-84;
- .3 un medio automático de introducir datos procedentes de otros sensores que se ajusten a lo prescrito en el párrafo 6.2;
- .4 un medio manual de introducir y recuperar datos;
- .5 un medio de comprobar errores en los datos recibidos y transmitidos; y
- .6 un equipo de pruebas incorporado.

3.2 El SIA deberá poder:

- .1 suministrar información de manera automática y continua a la autoridad competente y a otros buques sin la participación del personal del buque;
- .2 recibir y procesar información procedente de otras fuentes, incluida la que se reciba de una autoridad competente y de otros buques;
- .3 responder con un retardo mínimo a las llamadas de alta prioridad y las relacionadas con la seguridad; y
- .4 suministrar información sobre la situación y las maniobras a un régimen adecuado de transmisión de datos que permita a la autoridad competente y a otros buques mantener un seguimiento preciso.

4 Interfaz de usuario

Para que el usuario pueda tener acceso a la información, seleccionarla y presentarla en otro sistema, el SIA deberá contar con una interfaz que se ajuste a una norma internacional apropiada sobre interfaces marítimas.

5 Identificación

Para identificar a los buques y a los mensajes se deberán utilizar los números apropiados de las identidades del servicio móvil marítimo (ISMM).

6 Información

6.1 Entre la información facilitada por el SIA debe figurar la siguiente:

.1 Estática:

- Número IMO (cuando se conozca)
- Nombre y distintivo de llamada
- Eslora y manga
- Tipo de buque
- Emplazamiento en el buque de la antena de determinación de la situación (a proa o a popa y a babor o a estribor de crujía)

.2 Dinámica:

- Situación del buque, con indicación de su precisión y estado de integridad
- Hora UTC*
- Rumbo con respecto al fondo
- Velocidad con respecto al fondo
- Rumbo
- Estado de navegación (es decir, sin gobierno, fondeado, etc. - introducción manual)
- Velocidad de giro (cuando se conozca)
- Optativa - Ángulo de escora (cuando se conozca)**
- Optativa - Cabeceo y balance (cuando se conozcan)**

.3 Relacionada con la travesía:

- Calado del buque
- Carga potencialmente peligrosa (tipo)***
- Destino y hora estimada de llegada (a discreción del capitán)
- Optativa - Plan de navegación (puntos de control de derrota)**

.4 Mensajes breves relativos a la seguridad

* La fecha la determinará el equipo receptor.

** Campo no incluido en el mensaje básico.

*** Cuando lo requiera la autoridad competente.

6.2 Régimen de actualización de la información en la modalidad autónoma:

Los diversos tipos de información tienen un plazo de validez diferente, por lo que su régimen de actualización ha de ser distinto:

- Información estática: Cada 6 minutos y cuando se solicite;
- Información dinámica: Depende de los cambios de velocidad y rumbo, según se indica en el cuadro 1;
- Información relacionada con la travesía: Cada 6 minutos, cuando se hayan modificado los datos y cuando se solicite;
- Mensaje relativo a la seguridad: Según sea necesario.

CUADRO 1

| Tipo de buque | Intervalo de notificación |
|--|----------------------------------|
| Buque fondeado | 3 minutos |
| Buque de 0-14 nudos | 12 segundos |
| Buque de 0-14 nudos y cambiando el rumbo | 4 segundos |
| Buque de 14-23 nudos | 6 segundos |
| Buque de 14-23 nudos y cambiando el rumbo | 2 segundos |
| Buque a más de 23 nudos | 3 segundos |
| Buque a más de 23 nudos y cambiando el rumbo | 2 segundos |

Capacidad de notificación del buque - el sistema deberá ser capaz de tratar 2 000 informes por minuto como mínimo con objeto de prever todas las posibles situaciones de funcionamiento.

6.3 Seguridad

Se deberá disponer de un mecanismo de seguridad para detectar la desactivación y evitar que puedan modificarse sin autorización los datos de entradas o los transmitidos. Con objeto de impedir la difusión no autorizada de datos se deberán cumplir las directrices de la OMI (Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques*).

7 Periodo admisible de inicialización

El equipo deberá estar en condiciones de funcionar en un plazo de 2 min desde que se haya conectado.

* Resolución MSC.43(64).

8 Suministro de energía

El SIA y los sensores conexos deberán estar alimentados por la fuente de energía eléctrica principal del buque. Además, el SIA y los sensores conexos deberán poder funcionar con otra fuente de energía eléctrica.

9 Características técnicas

Las características técnicas del SIA, tales como la potencia de salida variable del transmisor, las frecuencias de funcionamiento (especializadas a nivel internacional y seleccionadas a nivel regional), la modulación y el sistema de antena deberán ajustarse a las recomendaciones pertinentes del UIT-R.

ANEXO 4

ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.224(VII) - NORMAS DE RENDIMIENTO DE LA ECOSONDA

Sustitúyase el anexo por el siguiente:

"ANEXO

RECOMENDACIÓN SOBRE LAS NORMAS DE RENDIMIENTO DE LA ECOSONDA

1 ALCANCE

La ecosonda tiene por objeto facilitar información fidedigna acerca de la profundidad del agua bajo los buques para ayudar a la navegación, sobre todo en aguas poco profundas.

2 APLICACIÓN

La ecosonda deberá ajustarse a las prescripciones de funcionamiento que figuran a continuación. Las presentes normas de rendimiento son aplicables a buques que naveguen a una velocidad comprendida entre 0 y 30 nudos.

3 REFERENCIAS

- | | |
|--|---|
| - Resolución A.694(17) de la OMI | <i>Prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y el equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del SMSSM</i> |
| - Resolución A.830(19) de la OMI | <i>Código de alarmas e indicadores</i> |
| - Regla 12 del capítulo V del Convenio SOLAS | <i>Prescripciones relativas al equipo de a bordo (actualmente en revisión)</i> |

4 DEFINICIONES

A efectos de las presentes normas se considerará que la velocidad del sonido en el agua es de 1 500 m/s.

5 PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

5.1 Funcionalidad

5.1.1 Alcance de profundidad

En condiciones normales de propagación y reflectividad del fondo marino, el equipo deberá poder medir una profundidad de agua bajo el transductor comprendida entre 2 m y 200 m.

5.1.2 Escalas de alcance

El equipo deberá disponer como mínimo de dos escalas de alcance, una de las cuales, la de poca profundidad, deberá tener un alcance de 20 m, y la otra, de más profundidad, de 200 m.

5.1.3 Presentación principal

La presentación principal deberá consistir en una imagen gráfica adecuada que indique la profundidad inmediata y proporcione un registro visible de los sondeos. El registro mostrado deberá abarcar como mínimo 15 min de sondeos.

5.1.4 Otras presentaciones

Se podrán incluir otras formas de presentación, si bien éstas no deberán afectar al funcionamiento normal de la presentación principal.

5.1.5 Régimen de repetición de impulsos

El régimen de repetición de impulsos no deberá ser inferior a 12 impulsos por minuto en la escala de mayor profundidad ni a 36 impulsos por minuto en la de poca profundidad.

5.1.6 Balance y cabeceo

El funcionamiento del aparato deberá ser tal que cuando el buque tenga un balance de $\pm 10^\circ$ y/o un cabeceo de $\pm 5^\circ$ siga satisfaciendo las prescripciones de las presentes normas de funcionamiento.

5.1.7 Instalaciones múltiples

5.1.7.1 Se podrá instalar más de un transductor con su transmisor-receptor conexo.

5.1.7.2 Cuando se utilice más de un transductor:

- se deberá disponer de medios para presentar por separado las profundidades indicadas por los diferentes transductores; y
- se deberá indicar claramente el transductor o los transductores de que se trate.

5.1.8 Almacenamiento de datos

Se deberá poder registrar en papel u otros medios la información relativa a:

- la(s) profundidad(es), y
- la hora correspondiente durante las últimas 12 horas.

Se deberá disponer de medios para recuperar la información registrada.

5.2 Precisión

5.2.1 Precisión de la medición

Basándose en una velocidad del sonido en el agua de 1 500 m/s, la tolerancia de la profundidad indicada deberá ser:

- $\pm 0,5$ m en la escala de distancia de 20 m, o ± 5 m en la escala de distancia de 200 m; o
- $\pm 2,5\%$ de la profundidad indicada,

si este valor es mayor.

5.2.2 Discriminación

La escala de presentación no deberá ser inferior a 5,0 mm por metro de profundidad en la escala de poco alcance y a 0,5 mm por metro de profundidad en la escala de mayor alcance.

5.3 Averías, alarmas e indicaciones

5.3.1 Alarma de profundidad

Se deberán activar unas señales de alarma -tanto visual como acústica con función silenciadora- cuando la profundidad del agua sea inferior a un valor preestablecido.

5.3.2 Fallo o reducción del suministro de energía eléctrica

Deberán existir unas señales de alarma, tanto visual como acústica (con función silenciadora), que indiquen al piloto de guardia si se produce un fallo o una reducción del suministro de energía de la ecosonda que pueda afectar al funcionamiento seguro del equipo.

6 CRITERIOS ERGONÓMICOS

6.1 Mandos operacionales

Se deberá tener acceso directo a la función de selección de la escala de alcance.

Se deberá poder identificar el ajuste correspondiente a las siguientes funciones en todas las condiciones de iluminación posibles:

- escala de alcance; y
- alarma de profundidad preestablecida.

6.2 Presentación de la información

6.2.1 Marcas

La presentación gráfica deberá poder mostrar:

- las marcas de profundidad a intervalos que no superen un décimo de la escala/el alcance que se esté utilizando; y
- las marcas del tiempo a intervalos que no excedan de 5 minutos.

6.2.2 Registro en papel

Si se utiliza papel para el registro, se deberá indicar claramente, ya sea mediante marcas en el mismo u otros medios, cuando quede una longitud de papel inferior a 1 m.

7 PROYECTO E INSTALACIÓN

El equipo deberá cumplir lo dispuesto en la resolución A.694(17)* de la OMI.

8 INTERFACES

Se deberá disponer de salida(s) que facilite(n) información sobre la profundidad a otros equipos, tales como presentaciones digitales remotas, registradores de datos de la travesía y el sistema de control de seguimiento.

Dichas salidas deberán consistir en medios de comunicación digital en serie que se ajusten a las normas internacionales pertinentes**.

* IEC 945.

** IEC 1162.

ANEXO 13

ENMIENDAS PROPUESTAS A LAS REGLAS II-2/17 Y 18 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-2

CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Regla 17 - Equipo de bombero

1 En el párrafo 3, añádanse las palabras "y, como mínimo, dos aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia de tipo aprobado*" después de la expresión "párrafo 1".

* Véanse las Directrices elaboradas por la Organización.

2 En la tercera frase del párrafo 4, añádanse las palabras "y dos aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia de tipo aprobado*" después de la palabra "bombero".

* Véanse las Directrices elaboradas por la Organización.

Regla 18 - Cuestiones diversas

3 Añádase el nuevo párrafo 9 siguiente después del párrafo 8 existente:

"9 En los espacios de máquinas de todos los buques habrá aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia fácilmente accesibles y listos para ser utilizados inmediatamente.

El número requerido y la ubicación de tales aparatos estará indicado en el plano de lucha contra incendios."



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
69º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MSC 69/22/Add.2
8 junio 1998
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
CORRESPONDIENTE A SU 69º PERIODO
DE SESIONES**

En el presente documento figuran los anexos 14 a 24 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 69º periodo de sesiones (MSC 69/22).

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

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 14 PROYECTO DE ENMIENDA A LA PARTE 5 DE LA SECCIÓN B-VIII/2 DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN
- ANEXO 15 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA: RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO
- ANEXO 16 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC: APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MSC.75(69) - APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA PARA TODOS LOS TIPOS DE BUQUES REGIDOS POR LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (RESOLUCIÓN A.749(18))
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.76(69) - AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS NOTAS EXPLICATIVAS DE LAS REGLAS DEL SOLAS SOBRE COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD CON AVERÍA DE LOS BUQUES DE CARGA DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 100 METROS (RESOLUCIÓN A.684 (17))
- ANEXO 19 PROPUESTA DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS PARA HACER OBLIGATORIO EL CÓDIGO CNI
- ANEXO 20 PROYECTO DE CÓDIGO CNI REVISADO
- ANEXO 21 RESOLUCIÓN MSC.77(69) - MANTENIMIENTO POR LOS BUQUES REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS MIENTRAS ESTÉN EN LA MAR DE UNA ESCUCHA DIRECTA CONTINUA EN EL CANAL 16 DE ONDAS MÉTRICAS DESPUÉS DEL 1 DE FEBRERO DE 1999 E INSTALACIÓN DEL EQUIPO DE LSD DE ONDAS MÉTRICAS EN BUQUES NO REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 22 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 23 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS PARA SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES
- ANEXO 24 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE GRECIA, LA FEDERACIÓN DE RUSIA Y TURQUÍA

(Véase el documento MSC 69/22/Add.1 para los anexos 1 a 13)

ANEXO 14

**PROYECTO DE ENMIENDA A LA PARTE 5 DE LA SECCIÓN B-VIII/2
DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN**

- 1 Añadir el siguiente nuevo párrafo 37:

"Orientaciones sobre el establecimiento de programas

37 Los encargados de implantar programas de prevención del uso indebido de drogas y alcohol tendrán en cuenta las orientaciones que ofrece la publicación de la OIT titulada "Programas de prevención del uso de drogas y alcohol en el sector marítimo (Manual para los planificadores)", en la forma en que pueda enmendarse*".

- 2 Añadir la siguiente nueva nota de pie de página:

"* El anexo III del Manual contiene "Principios rectores para las pruebas de alcohol y de drogas mundialmente aplicables en la industria marítima". Estos Principios rectores fueron aprobados por el Comité mixto OIT/OMS sobre la salud de la gente de mar (mayo de 1993)."

- 3 Suprimir en la nota de pie de página la referencia a las circulares MSC/Circ.595 y MSC/Circ.634.

ANEXO 15**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN DEL PERSONAL
DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO**

LA ASAMBLEA,

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

CONSIDERANDO que el personal de las unidades móviles que operan mar adentro ha de trabajar a menudo en condiciones potencialmente peligrosas y que si ha recibido la debida formación tendrá más posibilidades de protegerse asimismo y a los demás en caso de emergencia,

RECONOCIENDO la necesidad de formar en los aspectos de seguridad marítima y preparación para casos de emergencia, a todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 69º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los gobiernos interesados a que implanten las competencias definidas en tales Recomendaciones lo antes posible y expidan los títulos y demás documentos al personal titulado que haya seguido con éxito la formación recomendada en la presente resolución;
3. INSTA TAMBIÉN a los gobiernos a que examinen la conveniencia de aceptar los títulos y documentación en la presente resolución;
4. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima a que mantenga sometidas a examen las recomendaciones adjuntas, enmendándolas según sea necesario;
5. REVOCA las resoluciones A.538(13), A.712(17) y A.828(19).

ANEXO

RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 Las presentes recomendaciones constituyen una norma internacional para la formación de todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro, y su fin es garantizar niveles adecuados de seguridad de la vida humana y los bienes en el mar y de protección del medio marino, complementarios de los prescritos por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada, y por el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

1.2 Las disposiciones de esta recomendación no van en detrimento de los derechos que tienen los Estados ribereños, en virtud del derecho internacional, de imponer sus propias prescripciones adicionales sobre la formación, competencia y titulación del personal a bordo de unidades dedicadas, o que se vayan a dedicar, a la exploración o la explotación de los recursos naturales en aquellas partes del fondo marino del subsuelo sobre las cuales dichos Estados ejercen sus derechos de soberanía.

2 TÉRMINOS Y DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes recomendaciones, regirán las siguientes definiciones:

- .1 **Unidades móviles que operan mar adentro:** naves cuyo emplazamiento se puede cambiar fácilmente y que pueden ejercer una función industrial que entrañe operaciones mar adentro distintas de las desempeñadas tradicionalmente por los buques sujetos a lo dispuesto en el capítulo I del Convenio SOLAS 1974. Entre dichas unidades figuran, como mínimo, las siguientes:
 - .1 **unidad estabilizada por columnas:** toda unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones;
 - .2 **unidad sin propulsión propia:** toda unidad no homologada para navegar independientemente;
 - .3 **unidad autoelevadora:** toda unidad dotada de patas móviles, con capacidad para elevar la plataforma por encima de la superficie del mar;
 - .4 **unidad autopropulsada:** toda unidad homologada para navegar independientemente;
 - .5 **unidad sumergible:** toda unidad con formas de buque o de gabarra, o con casco de diseño innovador (que no sea autoelevadora), destinada a operar mientras descansa sobre el fondo;
 - .6 **unidad de superficie:** toda unidad con formas de buque o de gabarra y casco de desplazamiento, ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote;

- .2 **Unidad móvil de perforación mar adentro:** toda unidad apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración, o explotación, de los recursos naturales del subsuelo marino, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.
- .3 **Buque para perforaciones submarinas:** toda unidad móvil monocasco de superficie y autopropulsada, para perforaciones mar adentro.
- .4 **Unidad móvil de alojamiento que opera mar adentro:** toda unidad cuyo fin principal es alojar al personal que trabaja mar adentro.
- .5 **Otras unidades móviles que operan mar adentro:** toda unidad que pueda participar en una sola actividad o combinación de actividades tales como:
- construcción;
 - mantenimiento (incluido el mantenimiento de pozos);
 - operaciones de elevación;
 - tendido de tuberías y operaciones conexas;
 - preparación para casos de emergencia, incluida la lucha contra incendios;
 - unidades empleadas para sistemas de producción mar adentro; y
 - buceo.

Las unidades móviles que operan mar adentro no incluyen buques tales como:

- buques de suministro;
 - buques de reserva;
 - buques para el manejo de anclas;
 - buques para prospecciones sísmicas; y
 - buques de apoyo para inmersiones, con monocasco tradicional.
- .6 **Formación en seguridad marítima:** toda formación relacionada con la seguridad de la vida humana en el mar, incluida la supervivencia individual y en grupo.
- .7 **Formación para casos de emergencia:** toda formación que prepara para responder de forma segura y adecuada a las situaciones de emergencia previstas.
- .8 **Director de instalación mar adentro (el Director):** la persona competente que el propietario nombra por escrito como persona encargada, que ejerce el mando total y definitivo de la unidad, y ante quien responde todo el personal de a bordo.
- .9 **Supervisor de gabarra:** la persona que puede proporcionar apoyo al Director en ciertas materias náuticas esenciales. El supervisor de gabarra en algunas unidades móviles puede ser también denominado jefe de la sección de estabilidad o patrón de gabarra.
- .10 **Operario de control de lastre:** la persona responsable del control diario del asiento, el calado y la estabilidad.

- .11 **Supervisor de mantenimiento:** la persona responsable de la inspección, funcionamiento y comprobación, según proceda, de todas las máquinas y equipos especificados por el propietario de la unidad móvil. El supervisor de mantenimiento en algunas unidades móviles puede ser también llamado jefe de máquinas, jefe de la sección técnica o mecánico de la plataforma.
- .12 **Personal especial:** todas las personas transportadas a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro, en relación con la finalidad especial a que se destine la unidad o con el trabajo especial que se realice en ella, y que no sean gente de mar ni, directa o indirectamente, pasajeros sujetos a un pago.
- .13 **Tripulación marítima:** comprende ésta el Director, el supervisor de gabarra, el operario de control de lastre y el supervisor de mantenimiento, así como otros oficiales de puente y de máquinas, radiooperadores y marineros, tal como se definen en el capítulo 1, regla I/1, del Convenio de Formación, en su forma enmendada.
- .14 **Modalidad operacional:** la condición o forma en que pueda operar o funcionar una unidad, hallándose ésta en el lugar de trabajo o en tránsito. Entre las modalidades operacionales de una unidad figuran las siguientes:
- .1 **Condiciones operacionales:** las que se dan cuando una unidad se halla en el lugar de trabajo para efectuar operaciones, incluidas de perforación y producción, y las cargas ambientales y operacionales están dentro de los límites de proyecto establecidos para dichas operaciones. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso.
- .2 **Condiciones de supervivencia:** las que se dan cuando una unidad está sometida a cargas ambientales superiores a las estipuladas en el manual de operaciones de la unidad. Se supone que las operaciones ordinarias fueron interrumpidas debido a la rigurosidad de dichas cargas ambientales. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso.
- .3 **Condiciones de tránsito:** las que se dan cuando una unidad se está desplazando de un punto geográfico a otro.
- .4 **Operaciones combinadas:** las realizadas en asociación con, o muy cerca de, otra unidad móvil que opera mar adentro, y en las que las condiciones de la otra unidad o instalación pueden tener un efecto inmediato sobre la seguridad de la unidad; por ejemplo, una unidad móvil de perforación mar adentro atracada a una plataforma fija.
- .15 **Cuadro de obligaciones:** el prescrito por un convenio internacional o recomendación que sea aplicable a la unidad; de no ser aplicable ningún convenio o recomendación, un cuadro de obligaciones análogo con información esencial sobre las medidas que se habrán de tomar en caso de emergencia y que especialmente indique el puesto a que cada persona deberá acudir y los cometidos que deberá desempeñar, entre ellos la designación de responsabilidades concretas para la seguridad de los demás.
- .16 **Administración:** el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar la unidad.

- .17 **Administración del Estado ribereño:** el Gobierno del Estado ribereño en el que la unidad pueda estar dedicada a la exploración o la explotación de los fondos marinos o de su subsuelo, adyacente a la costa sobre la cual el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales.

3 RESPONSABILIDADES DE LAS COMPAÑÍAS Y EL PERSONAL

3.1 Las compañías que emplean personal asignado a unidades móviles que operan mar adentro, los directores de instalaciones mar adentro y el personal de las unidades son responsables de asegurar que se cumplan plena y cabalmente las normas establecidas en las presentes recomendaciones. Asimismo, deberán tomarse las medidas necesarias para que el personal haga aportes fundamentados e informados que contribuyan al funcionamiento seguro de la unidad.

3.2 Los propietarios de las unidades móviles que operan mar adentro deberían dar instrucciones por escrito a los directores especificando los procedimientos que se han de seguir para:

- .1 facilitar la documentación apropiada de formación a todo el personal empleado en las unidades móviles que operan mar adentro, en la que se indique que se ha recibido la debida formación con arreglo a la presente norma y, si procede, con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada; y

- .2 llevar en la unidad registros de formación.

3.3 El Director deberá designar a un empleado con experiencia, el cual se encargará de asegurar que a toda persona recién asignada se le dé la oportunidad de recibir información esencial en un idioma que entienda.

4 TRIPULACIÓN MARÍTIMA DE UNIDADES MÓVILES AUTOPROPULSADAS QUE OPERAN MAR ADENTRO Y, EN SU CASO, DE OTRAS UNIDADES

4.1 Todos los miembros de la tripulación marítima de las unidades móviles autopropulsadas que operan mar adentro y, en su caso, de otras unidades, deberán observar las prescripciones del Convenio de Formación, en su forma enmendada.

4.2 Además de cumplir lo prescrito en el párrafo 4.1, *supra*, todos los miembros de la tripulación marítima deberían recibir formación e instrucción a bordo sobre casos de emergencias que pueden ocurrir en el tipo específico de unidad móvil en la que prestan servicio.

5 NORMAS MÍNIMAS DE FAMILIARIZACIÓN Y FORMACIÓN, INSTRUCCIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS EN ASPECTOS DE SEGURIDAD PARA TODO EL PERSONAL

5.1 Por razones prácticas, el personal de las unidades móviles que operan mar adentro se divide en cuatro categorías:

- Categoría A: Visitantes y personal especial no asignado de modo regular que permanecen a bordo durante un periodo limitado de tiempo, por lo general no superior a tres días, y que no tienen tareas relacionadas con el funcionamiento normal de la unidad.

Categoría B: Otro personal especial, sin responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad y supervivencia de los demás tripulantes.

Categoría C: Personal especial asignado de modo regular, con responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad y supervivencia de los demás tripulantes.

Categoría D: Miembros de la tripulación marítima.

5.2 Familiarización (todo el personal)

5.2.1 Antes de que se le asignen tareas a bordo relacionadas con las operaciones normales de la unidad, todo el personal (categorías A, B, C y D) debería recibir formación orientativa mar adentro, de familiarización, o suficiente información e instrucción en técnicas de supervivencia personal y seguridad en el trabajo. Esta familiarización, información o instrucción debería capacitar al personal para:

- .1 comunicarse con otras personas a bordo en cuestiones básicas de seguridad y entender los símbolos y signos de seguridad y las señales de alarma, especialmente con respecto a saber actuar en caso de que:
 - .1 una persona caiga al mar;
 - .2 se detecte fuego, humo o sulfuro de hidrógeno, o
 - .3 suene la alarma de incendios, de abandono del buque, de gases tóxicos u otra alarma general;
- .2 localizar y ponerse chalecos salvavidas y, en su caso, trajes salvavidas;
- .3 identificar los puestos de reunión y de embarco, así como las vías de evacuación en caso de emergencia;
- .4 dar la alarma y tener un conocimiento básico del uso de extintores portátiles de incendios;
- .5 tomar inmediatamente medidas al encontrarse con un accidente u otra emergencia de tipo médico a bordo;
- .6 cerrar y abrir las puertas contraincendios, estancas y estancas a la intemperie instaladas en la unidad, distintas de las aberturas del casco;
- .7 seguir las prácticas básicas de seguridad en el trabajo de la unidad y el sistema de permisos de trabajo; y
- .8 conocer la estructura organizativa básica y la cadena de mando de la unidad.

5.2.2 En el caso de personas que no pernocten a bordo, el ámbito de las disposiciones de formación, información o instrucción especificadas en 5.2.1.1.4 a 5.2.1.1.8 *supra* podrá reducirse u omitirse, siempre y cuando dichas personas estén acompañadas por personas experimentadas mientras se hallen en la unidad.

5.2.3 Esta prescripción podría satisfacerse con un curso general de formación o instrucción en tierra sobre seguridad mar adentro, siempre que se complemente con la formación, la información o la instrucción especificadas en 5.2.1.1.3 y 5.2.1.1.8 *supra*.

5.2.4 La familiarización deberá impartirse a intervalos de no más de cinco años.

5.2.5 Se debería exigir a cada persona que acredite haber recibido dicha familiarización en los últimos cinco años.

5.3 Formación para todo el personal asignado de modo regular y para el personal especial

5.3.1 Antes de que se le asignen tareas relacionadas con las operaciones ordinarias de la unidad, todo el personal asignado de modo regular y demás personal sin responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad y supervivencia de los demás tripulantes (es decir, categorías B, C y D) deberá recibir formación en supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios, seguridad personal y responsabilidades sociales, tal como se indica en los cuadros 5.3.1 a 5.3.5. Convendrá realizar el máximo esfuerzo para impartir dicha formación antes de dirigirse mar adentro.

5.3.2 La siguiente formación se impartirá en tierra y/o a bordo de la unidad, según proceda, por personal competente y experimentado, a saber:

- .1 Familiarización y orientación sobre los medios generales de la unidad móvil que opera mar adentro, procesos centrales, sistemas operativos, equipo y procedimientos, organización, criterios de seguridad y planes para contingencias, así como sobre las medidas preventivas de seguridad, tales como los procedimientos de la compañía sobre permisos de trabajo, servicios médicos y de salud, y otros aspectos relacionados con la seguridad.
- .2 Familiarización práctica con las tareas de emergencia.
- .3 Comprensión de la necesidad crucial de informar de toda situación anómala a una persona encargada.
- .4 Conocimiento de los métodos y procedimientos de evacuación disponibles.
- .5 Conocimiento de los procedimientos de alarma para situaciones de emergencia.
- .6 Conocimiento de los procedimientos de seguridad.
- .7 Formación en lo referente al sulfuro de hidrógeno (H₂S), si procede.
- .8 Operaciones y emergencias en las que participen buceadores, si procede.

5.3.3 Se debería establecer un programa regular de ejercicios y prácticas para impartir formación y/o suplementarla, previendo asimismo su evaluación y valoración. La orientación sobre los ejercicios y prácticas figura en el apéndice.

5.3.4 Se debería exigir a cada persona que acredite haber alcanzado, en los últimos cinco años, el nivel de competencia requerido para desempeñar las tareas, obligaciones y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 de los cuadros 5.3.1 a 5.3.5, mediante demostración de aptitud, examen, o por evaluación

continúa como parte de un programa de formación aprobado. En el apéndice se facilita orientación sobre el uso de las prácticas para evaluar la aptitud.

5.4 Formación especializada

5.4.1 Debería impartirse al personal de las categorías C y D formación especializada y acorde con las obligaciones asignadas a cada cual en el cuadro de obligaciones.

5.4.2 Atendiendo al cuadro de obligaciones, el personal debería recibir instrucción y formación en los siguientes aspectos:

- .1 para los encargados de las embarcaciones de supervivencia: suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, tal como se especifica en el cuadro A-VI/2-1 del Código de Formación;
- .2 para los asignados a los botes de rescate rápidos: competencia en el manejo de botes de rescate rápidos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/2-2 del Código de Formación;
- .3 para los que están a cargo de la unidad, y para los asignados al control de las operaciones de lucha contra incendios: competencia en técnicas avanzadas de lucha contra incendios, tal como se especifica en el cuadro A-VI/3 del Código de Formación;
- .4 para los encargados de prestar primeros auxilios a bordo: competencia en primeros auxilios, tal como se especifica en el cuadro A-VI/4-1 del Código de Formación; y
- .5 para los encargados de la asistencia médica a bordo: competencia en los cuidados médicos, como se especifica en el cuadro A-VI/4-2 del Código de Formación.

5.4.3 Como es posible que no se imparta formación especializada en la unidad, conviene asegurar que el personal recientemente asignado con responsabilidades concretas para la supervivencia de otros tripulantes tenga suficiente experiencia, instrucción, información o formación respecto del equipo que va a utilizar.

Cuadro 5.3.1**Especificación de las normas mínimas de competencia en supervivencia personal**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|----------------------------|---|---|---|
| Señales de emergencia | <p>El personal debería recibir una orientación inicial sobre los tipos de señales de emergencia y cómo identificarlas</p> <p>El personal debería estar familiarizado con el emplazamiento del cuadro de obligaciones como referencia para poder reconocer las señales de emergencia</p> <p>En el caso de operaciones combinadas, el personal debería recibir información suplementaria sobre alarmas y procedimientos adicionales</p> | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Las medidas adoptadas durante las prácticas y las emergencias son las correctas para la señal de emergencia |
| Reunión del personal | <p>Durante la orientación a bordo, se enseñarán al personal los puestos de reunión que tenga asignados</p> <p>El personal debería estar familiarizado con el emplazamiento del cuadro de obligaciones</p> | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Las medidas adoptadas durante las prácticas y las emergencias son las correctas para la señal de emergencia |
| Uso de chalecos salvavidas | El personal recibirá instrucción sobre el emplazamiento, tipos e inspección de los chalecos salvavidas y cómo colocárselos | Colocarse el chaleco salvavidas | El chaleco salvavidas se coloca correctamente |

*Cuadro 5.3.1 (continuación)***Especificación de las normas mínimas de competencia en supervivencia personal**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|---|
| Uso de trajes salvavidas | El personal recibirá instrucción sobre el emplazamiento, tipos e inspección de los trajes salvavidas, y cómo ponérselos | Ponerse el traje salvavidas | Los trajes salvavidas se ponen correctamente |
| Procedimientos de botes salvavidas | El personal recibirá instrucción sobre cómo subir correctamente a los botes salvavidas y el uso de los cinturones de seguridad | Subir al bote salvavidas durante las prácticas y abrocharse el cinturón de seguridad | La subida al bote salvavidas es correcta |
| Modalidades de evacuación | El personal recibirá instrucción sobre la selección y el uso de las modalidades de evacuación disponibles. Éstas pueden ser: - helicóptero - pasarelas o puentes - buque de apoyo - bote salvavidas - balsa salvavidas - escaleras/dispositivos de evacuación - saltar desde una cierta altura (no es recomendable) | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas |
| Subida a balsas salvavidas o aparatos flotantes | El personal recibirá instrucción sobre cómo subir a una balsa salvavidas o un aparato flotante, desde el nivel de la cubierta y desde el agua | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas |

Cuadro 5.3.1 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia en supervivencia personal**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|---|
| Técnicas de supervivencia en el agua | El personal recibirá, según proceda, instrucción sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - uso de luces, silbatos y otros dispositivos de señalización - las posiciones correctas del cuerpo para mantener la temperatura y evitar la hipotermia - cómo adrizar una balsa salvavidas - cómo subir a una embarcación de salvamento desde el agua | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas |
| Despliegue de aros salvavidas y equipo conexo | El personal recibirá instrucción sobre los procedimientos para desplegar los aros salvavidas y el equipo conexo El personal recibirá instrucción sobre los procedimientos para dar la alarma | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas |

Cuadro 5.3.2

Especificación de las normas mínimas de competencia en prevención y lucha contra incendios

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|---|--|--|
| <p>Reducir al mínimo los riesgos de incendio y mantener un estado de preparación que permita responder en todo momento a situaciones de emergencia debidas a incendios</p> | <p>El personal debería recibir instrucción que incluya, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 elementos del fuego y la explosión (el triángulo del fuego) .2 tipos y fuentes de ignición .3 materiales inflamables, riesgo de que se produzca y propague un incendio .4 necesidad de una vigilancia constante .5 clasificación de los incendios y de los agentes extintores que pueden utilizarse <p>El personal debería recibir una orientación inicial e instrucción de familiarización que, sin carácter exhaustivo, incluya lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 organización de la lucha contra incendios a bordo y cuadro de obligaciones .2 ubicación del equipo de lucha contra incendios y vías de evacuación en caso de emergencia .3 sistemas de detección de fuego y humo y de alarma automática a bordo .4 medidas que se deben tomar al descubrir humo o fuego | <p>Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas</p> | <p>Las medidas iniciales adoptadas durante las prácticas o en respuesta a la emergencia se ajustan a los procedimientos establecidos</p> |

Cuadro 5.3.2 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia en prevención y lucha contra incendios**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|--|---|---|
| | <p>.5 en el caso de operaciones combinadas, instrucción suplementaria sobre los procedimientos y alarmas adicionales</p> <p>El personal debería recibir instrucción sobre las medidas que proceda tomar en función del puesto que se desempeña a bordo</p> | | |
| Luchar contra incendios y extinguirlos | <p>El personal debería recibir una instrucción inicial y de familiarización que incluya lo siguiente:</p> <p>.1 selección y uso del equipo de lucha contra incendios y su ubicación a bordo</p> <p>.2 selección y uso del equipo de protección personal</p> <p>.3 métodos de lucha contra incendios y de contención de incendios</p> <p>.4 agentes de lucha contra incendios</p> | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Las medidas adoptadas durante las prácticas o en respuesta a la emergencia se ajustan a los procedimientos establecidos |

Cuadro 5.3.3

Especificación de las normas mínimas de competencia en primeros auxilios

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|---|
| Tomar las medidas oportunas en caso de accidente o de urgencia médica | Evaluación de las necesidades de los accidentados y de los riesgos personales | Evaluación de los resultados obtenidos en instrucción aprobada o al participar en un curso aprobado | Se da la alarma de la manera y en el momento oportunos habida cuenta del caso de accidente o urgencia médica |
| | Conocimientos de anatomía y de las funciones del organismo | | |
| | <p>Comprensión de las medidas que deben tomarse inmediatamente para hacer frente a una urgencia, entre las que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 colocación del accidentado .2 empleo de técnicas de reanimación .3 control de las hemorragias .4 tratamiento básico de traumatismos .5 tratamiento adecuado de quemaduras y escaldaduras, y también en caso de accidentes causados por corriente eléctrica .6 rescate y transporte del accidentado .7 improvisación de vendas y uso del botiquín de primeros auxilios | | <p>Se toman inmediatamente medidas para evaluar la naturaleza y el alcance de las lesiones y determinar el grado de urgencia del tratamiento. Se dan los primeros auxilios adecuados, una vez diagnosticadas las lesiones, en función del periodo de formación recibida</p> <p>Se reduce al mínimo en todo momento el riesgo de sufrir las lesiones personales y de agravar las del accidentado</p> |

Cuadro 5.3.4**Especificación de las normas mínimas de competencia en seguridad personal**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|---|
| Observar los procedimientos de emergencia | <p>Tipos de emergencia que pueden producirse, tales como abordaje, incendio, hundimiento, etc.</p> <p>Conocimiento general de los planes para contingencias y de las obligaciones que en ellos se asignen a cada cual</p> <p>Señales de emergencia; cuadro de obligaciones; puestos de reunión y uso correcto del equipo personal de seguridad</p> <p>Medidas que deben adoptarse al detectar una posible emergencia, incluidos los casos de incendio, abordaje, hundimiento y entrada de agua</p> <p>Medidas que deben adoptarse al oír las señales de la alarma de emergencia</p> <p>Conocimiento de las vías de evacuación y de los sistemas de comunicación internos y de alarma</p> | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Las medidas adoptadas durante las prácticas o en respuesta a emergencias se ajustan a los procedimientos establecidos |
| Prevención de la contaminación | El personal recibirá instrucción sobre: los efectos potencialmente peligrosos de la contaminación y las medidas para identificar y prevenir la contaminación | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | Se siguen los procedimientos establecidos de prevención de la contaminación |

Cuadro 5.3.4 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia en seguridad personal

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|--|
| Observar prácticas de seguridad en el trabajo | <p>Importancia de seguir en todo momento las prácticas de seguridad en el trabajo</p> <p>Dispositivos de protección y seguridad disponibles contra los posibles peligros</p> <p>Precauciones que deben adoptarse antes de entrar en espacios cerrados</p> | Examen o evaluación de los resultados obtenidos tras la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas | En todo momento se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza el equipo de seguridad y protección adecuado |
| Comprender las órdenes e instrucciones y hacerse entender en relación con la tareas asignadas | <p>Aptitud para entender las órdenes e instrucciones y para comunicarse con los demás en relación con las tareas asignadas</p> <p>El personal será debidamente informado sobre la cadena de mando y la importancia de acatar las órdenes e instrucciones de sus superiores</p> | Cumplir las órdenes e instrucciones | Se cumplen las órdenes e instrucciones recibidas |

Cuadro 5.3.5**Especificación de las normas mínimas de competencia en responsabilidades sociales**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|---|---|--|
| Contribuir a que las relaciones humanas a bordo de la unidad sean buenas | <p>El personal debería recibir instrucción de familiarización que incluya, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Importancia de mantener buenas relaciones profesionales y humanas a bordo .2 Hacer hincapié en lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> .1 Responsabilidades sociales, derechos y responsabilidades individuales, y respeto hacia los compañeros de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> .1 no hacer bromas ni acosar por razones étnicas, raciales, religiosas ni sexuales .2 no jugar ni gastar bromas pesadas .3 no blasfemar .4 controlar los niveles de ruido .5 vestirse adecuadamente .6 mantener la higiene personal .7 mantener ordenados y limpios los espacios de alojamiento y de trabajo .8 respetar la intimidad de los demás .9 respetar la propiedad de los demás .10 ajustarse a las normas de la compañía en lo relativo a artículos prohibidos | <p>La documentación relativa a las orientaciones dadas al personal debería reflejar que este tema se trata adecuadamente</p> <p>Ello puede demostrarse mediante una videocinta, formación asistida por ordenador, un programa de formación o un cursillo en el que el personal recibe la información verbalmente</p> <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 instrucción o formación impartida antes del embarco en una unidad .2 instrucción o formación impartida a bordo de la unidad, o .3 observación directa de la actuación o la conducta durante la formación o la instrucción, bien en el trayecto hacia la unidad o estando ya a bordo de la misma | Demostrar que se tienen los conocimientos necesarios |

Cuadro 5.3.5 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia en responsabilidades sociales

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|-------------|---|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> .2 Peligros del uso indebido de drogas y del alcohol: <ul style="list-style-type: none"> .1 normas de la compañía .2 normas del operador (si difieren) .3 sanciones penales .3 Factores que afectan a las relaciones humanas en un entorno mar adentro: <ul style="list-style-type: none"> .1 rigurosas condiciones climáticas y de trabajo .2 físicamente duro .3 largos periodos de trabajo y aislamiento de la tierra firme .4 estar preparado para prolongadas estadías a bordo sin previo aviso .5 artículos prohibidos | | |

6 FORMACIÓN ESPECIALIZADA Y COMPETENCIA DEL PERSONAL CLAVE

6.1 Generalidades

A bordo de toda unidad debería haber suficiente personal clave con los conocimientos, la competencia, las aptitudes y la experiencia necesarias para garantizar el funcionamiento sin riesgos de la unidad. Se entiende que la naturaleza de las unidades móviles y de sus operaciones hace necesario prever una formación y competencia especializadas. Las administraciones deben determinar la suficiencia de los conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia del personal responsable de las funciones esenciales de seguridad y prevención de la contaminación basándose en los parámetros de proyecto, tipo, dimensiones y operaciones de cada unidad móvil. Se invita a las administraciones a que examinen las funciones esenciales enumeradas a continuación para determinar los conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia que debe reunir el personal clave.

6.2 Director de instalación mar adentro

6.2.1 Los conocimientos, competencia y aptitudes que permitan a los directores desempeñar las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación que se les encomienden dependerán del tipo de unidad de que se trate y de su modalidad operacional.

- .1 La persona a cargo de la unidad debería estar bien familiarizada con las características, la capacidad y las limitaciones de ésta y tener conocimientos amplios de la organización y las medidas que se deben tomar en caso de emergencia, así como de la necesidad de organizar prácticas y una formación de emergencia y llevar registros de las mismas.
- .2 La persona que esté a cargo o aquéllas en la que ésta haya delegado deben estar capacitadas para mantener y manejar todo el equipo de lucha contra incendios y los dispositivos de salvamento a bordo de la unidad y para poder formar a otros en dichas actividades.

6.2.2 A reserva de las indicaciones más detalladas que figuran en el cuadro 6.1, relativas a las prescripciones de formación, conocimientos, aptitud y competencia para los distintos tipos de unidades móviles que operan mar adentro, se considera necesario que, para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al director, éste tenga conocimientos y experiencia, y haya demostrado competencia en las siguientes materias:

- .1 estabilidad y construcción:
 - .1 principios generales de la construcción de las unidades móviles;
 - .2 estabilidad estática y dinámica de las unidades móviles flotantes; teoría y factores que afectan al asiento y la estabilidad; medidas para mantener un asiento y estabilidad seguros, concretamente un conocimiento suficiente de los cálculos de estabilidad y la utilización de cuadernillos de estabilidad; así como también la relación con las prescripciones reglamentarias respecto de las curvas de estabilidad para las condiciones operacionales y de supervivencia, teniendo en cuenta los efectos de las condiciones ambientales reinantes;
 - .3 forma en que se ven afectados el asiento y la estabilidad de una unidad móvil flotante en caso de avería, y posterior inundación, de cualquier compartimiento; medidas correctoras que deben adoptarse. Principio e importancia de mantener

- la integridad de estanquidad de la unidad móvil; procedimiento para conservar la integridad de estanquidad;
- .4 carga de provisiones y lastrado que permitan mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos a que estén sometidas las unidades;
- .5 miembros estructurales principales de una unidad e inspecciones periódicas exigidas. Conocimientos básicos de las consecuencias de las soldaduras. Efectos de la corrosión en la estructura;
- .6 consecuencias del sistema de amarre para la estabilidad; y
- .7 precarga y esfuerzos que por reacción se ejercen sobre las patas de las unidades autoelevadoras;
- .2 mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico:
 - .1 composición y características del fondo marino;
 - .2 comportamiento de los sistemas de amarre y la distribución de esfuerzos, así como los efectos de las condiciones ambientales;
 - .3 consecuencias de un fallo en el sistema de amarre;
 - .4 echar y levar las anclas, y maniobras con buques para la manipulación de éstas; y
 - .5 principios del posicionamiento dinámico, incluidas la capacidad y limitación de los impulsores, los sistemas de suministro de energía y la máxima desviación admisible de la posición deseada;
- .3 operaciones en tránsito:
 - .1 Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada;
 - .2 navegación y ayudas náuticas electrónicas adecuadas al tipo de unidad; y
 - .3 procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque;
- .4 procedimientos de emergencia y equipo de seguridad:
 - .1 procedimientos de salvamento y de lucha contra incendios, incluidos los ejercicios;
 - .2 mantenimiento e inspección de los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios de conformidad con las prescripciones reglamentarias;
 - .3 procedimientos de comunicación en situaciones de emergencia;
 - .4 precauciones que procede adoptar en previsión de temporal; y
 - .5 procedimientos de evacuación;

- .5 transbordos de personal:
 - .1 precauciones que procede adoptar durante el transbordo de personal;
 - .2 utilización de la canasta de transbordo de personal;
 - .3 transbordo por helicópteros; y
 - .4 transbordo por buque;
- .6 manipulación y estiba de suministros, incluidas mercancías peligrosas:
 - .1 manipulación, estiba y cuidado de equipos, suministros y mercancías peligrosas;
 - .2 grúas y equipo elevador, e inspecciones; y
 - .3 procedimientos para el embarque y desembarque desde helicópteros y buques de suministro;
- .7 prevención y contención de la contaminación:
 - .1 sistemas y equipos de prevención de la contaminación; y
 - .2 procedimientos de lucha contra la contaminación;
- .8 meteorología:
 - .1 características de los diversos sistemas meteorológicos;
 - .2 aptitud para utilizar la información meteorológica disponible, a fin de garantizar la seguridad de la unidad y suministrar esa información a otros buques o aeronaves que la soliciten;
 - .3 fuentes de información meteorológica; y
 - .4 efectos de las condiciones meteorológicas sobre las limitaciones a que está sometida la unidad en función del medio en que opere;
- .9 medidas de seguridad en el trabajo:
 - .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo;
 - .2 zonas peligrosas;
 - .3 permisos de trabajo;
 - .4 trabajo por encima del agua;
 - .5 trabajo en espacios cerrados;
 - .6 formación del personal;

- .7 conocimiento de la organización y las comunicaciones; y
- .8 conocimiento e inspección de los equipos de seguridad;
- .10 prescripciones reglamentarias y de certificación, así como una valoración de los reglamentos y recomendaciones, internacionales y nacionales, que afectan a las operaciones; y
- .11 operaciones industriales relacionadas con la seguridad marítima así como una valoración de la relación existente entre las operaciones náuticas y las actividades específicamente industriales, incluidas, cuando proceda, las siguientes:
 - .1 perforación y mantenimiento de pozos, según el caso;
 - .2 construcción, mantenimiento y reparaciones mar adentro;
 - .3 producción;
 - .4 apoyo para alojamiento;
 - .5 operaciones de elevación;
 - .6 tendido de tuberías;
 - .7 buceo; y
 - .8 apoyo para la lucha contra incendios;

6.2.3 Los métodos de demostración de la competencia de los directores y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.2.

6.3 Supervisor de gabarras

6.3.1 Para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al supervisor de gabarras, se considera necesario que éste tenga conocimientos, experiencia y competencia en las siguientes materias:

- .1 estabilidad y construcción:
 - .1 conceptos de estabilidad especificados para el operario de control del lastre, más un periodo de servicio en ese cargo;
- .2 construcción:
 - .1 principios de construcción, elementos estructurales, integridad de estanquidad y lucha contra averías;
- .3 obligaciones en casos de emergencia:
 - .1 responsabilidades definidas en el plan de emergencia o en el manual de operaciones sobre la seguridad de la unidad;

- .4 comunicaciones:
 - .1 procedimientos de comunicación para operaciones normales y en casos de emergencia;
- .5 medidas de seguridad en el trabajo:
 - .1 seguridad, salud e higiene del trabajo;
 - .2 zonas peligrosas;
 - .3 permisos de trabajo;
 - .4 trabajo por encima del agua;
 - .5 trabajo en espacios cerrados;
 - .6 formación del personal; y
 - .7 conocimiento e inspección de los equipos de seguridad;
- .6 prescripciones reglamentarias:
 - .1 reglamentos y recomendaciones, internacionales y nacionales, que afectan a las operaciones;
- .7 primeros auxilios:
 - .1 prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes hasta su traslado a un servicio médico;
- .8 operaciones en tránsito:
 - .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972;
 - .2 navegación y ayudas náuticas electrónicas adecuadas al tipo de unidad; y
 - .3 procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque;
- .9 competencia náutica:
 - .1 temporal;
 - .2 almacenamiento y trasiego de graneles líquidos;
 - .3 maniobras y determinación de la posición;
 - .4 manipulación de las anclas; y
 - .5 posicionamiento dinámico, cuando proceda;

6.3.2 Los métodos de demostración de la competencia de los supervisores de gabarras y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.3.

6.4 Operario de control de lastre

6.4.1 Para el debido desempeño de las funciones de seguridad y de prevención de la contaminación esenciales asignadas al operario de control del lastre en las unidades estabilizadas por columnas, se considera necesario que éste tenga conocimientos, experiencia y competencia en las siguientes materias:

- .1 conceptos básicos de estabilidad:
 - .1 comprensión de conceptos generales tales como desplazamiento, calado, asiento, escora, francobordo, flotabilidad, flotabilidad de reserva, etc.;
 - .2 comprensión de conceptos tales como centro de gravedad, centro de carena, posición del metacentro, brazo adrizante y sus efectos en la estabilidad transversal;
 - .3 equilibrio estable, inestable y neutro;
 - .4 teoría de los momentos según se aplica a la estabilidad, incluidos los efectos causados al izar cargas pesadas y al moverse las mismas;
 - .5 efectos de la adición, la sustracción o el desplazamiento de pesos. Cálculo de los desplazamientos vertical, transversal y longitudinal del centro de gravedad;
 - .6 comprensión del informe sobre la prueba de estabilidad y su utilización;
 - .7 efectos de superficie libre con respecto a la estabilidad y factores que afectan a ésta;
 - .8 comprensión general de los conceptos de cambio de asiento, momentos longitudinales, metacentro longitudinal y estabilidad longitudinal;
 - .9 utilización de las curvas hidrostáticas, escala de peso muerto y tablas hidrostáticas;
 - .10 utilización de las curvas cruzadas de estabilidad con objeto de producir una curva de estabilidad estática y de extraer información de dicha curva;
 - .11 estabilidad dinámica; balance sincrónico y ángulo de equilibrio indiferente; criterios de estabilidad aplicables a las unidades móviles que operan mar adentro;
 - .12 efectos del sistema de amarre sobre la estabilidad; y
 - .13 cálculos diarios de carga;
- .2 aplicación de los conocimientos sobre estabilidad; en este respecto los puntos que se enumeran a continuación deberían incluir la teoría y los cálculos pertinentes:
 - .1 cargas sobre cubierta y sus efectos en la estabilidad; modificación del peso en rosca;

- .2 examen de los sistemas de lastre y procedimientos;
 - .3 reacción ante fallos en los sistemas, incluidos los sistemas de mantenimiento en posición, daños en la estructura y medidas subsiguientes;
 - .4 procedimientos de lucha contra averías, inundación compensadora de compartimientos estancos, utilización de sistemas de bombeo y conexiones cruzadas;
 - .5 condiciones ambientales y sus efectos en la estabilidad;
 - .6 limitaciones ambientales y del buque, y criterios para pasar a la condición de supervivencia;
 - .7 zonas de estabilidad reducida, precauciones que procede tomar, lastrado/deslastrado asimétrico e importancia de la secuencia con respecto a los esfuerzos;
 - .8 teoría de los cálculos consignados en la hoja diaria de carga, variaciones con la cadena largada y efectos sobre el momento vertical; y
 - .9 procedimientos de emergencia;
- .3 formación complementaria;
- .1 la persona que haya adquirido la formación teórica antes indicada no deberá trabajar en una cámara de control de lastre si no es bajo la supervisión de un miembro competente del personal y durante un periodo que le permita familiarizarse cabalmente con los sistemas de lastre de dicha unidad. Antes de dejarle a cargo y de exigirle que reaccione por sí sola en caso de emergencia, la persona en cuestión habrá de adquirir la experiencia necesaria en simulacros de situaciones de emergencia.

6.4.2 Los métodos de demostración de la competencia de los operadores de control del lastre y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.4

6.5 Supervisor del mantenimiento

6.5.1 En las unidades autopropulsadas que operan mar adentro, la persona responsable del funcionamiento y mantenimiento de las maquinarias propulsoras principales y auxiliares deberá poseer los conocimientos necesarios que prescribe el capítulo III del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado. (Véase la sección 4.1 relativa a las unidades móviles autopropulsadas que operan mar adentro)

6.5.2 En las unidades móviles sin propulsión propia que operan mar adentro, la persona responsable del funcionamiento y mantenimiento del sistema propulsor y las máquinas auxiliares deberá tener conocimientos y experiencia en las siguientes materias:

- .1 funcionamiento y mantenimiento de los motores;

- .2 funcionamiento y mantenimiento de máquinas auxiliares, incluidos los sistemas de bombeo y de tuberías, los sistemas de control conexos y, cuando proceda, los sistemas elevadores;
- .3 detección de defectos de las máquinas, localización de fallos para impedir o reducir al mínimo las averías;
- .4 problemas de mantenimiento y reparaciones;
- .5 funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios;
- .6 medidas de seguridad en el trabajo;
- .7 mantenimiento de las embarcaciones de supervivencia y de los dispositivos de puesta a flote; y
- .8 procedimientos de prevención de la contaminación;

6.5.3 Los métodos de demostración de la competencia de los supervisores del mantenimiento de las unidades móviles sin propulsión propia y los criterios para evaluarlas se indican en el cuadro 6.5.

Cuadro 6.1
Prescripciones sobre conocimientos y formación para los distintos tipos
de unidades móviles que operan mar adentro

| Conocimientos/ experiencia/ enumerados en 6.2.2 | Tipo de unidad | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|----------------|------------------------------------|----------------------|
| | Buque para perforaciones submarinas | Unidad autopropulsada | | Unidad sin propulsión propia | | Unidad que descansa sobre el fondo | |
| | | Unidad estabilizada por columnas | Otras | Unidad estabilizada por columnas | Otras | Sumergible | Unidad autoelevadora |
| .1.1 | X | X | X | X | X | X | X |
| .1.2 | X | X | X | X | ³ | ² | ² |
| .1.3 | X | X | X | X | X | ² | ² |
| .1.4 | X | X | X | X | X | X | X |
| .1.5 | X | X | X | X | X | X | X |
| .1.6 | X ¹ | X ¹ | X ¹ | | X | X | |
| .1.7 | | | | | | | X |
| .2.1 | X | X | X | X | X | X | X |
| .2.2 | X ¹ | X ¹ | X ¹ | | X | X | |
| .2.3 | X ¹ | X ¹ | X ¹ | | X | X | |
| .2.4 | X | X | X | X | X | X | X |
| .2.5 | X | X | X | | | | |
| .3.1 | X | X | X | X ³ | ³ | ^{2,3} | ^{2,3} |
| .3.2 | X | X | X | X ³ | ³ | ^{2,3} | ^{2,3} |
| .3.3 | X | X | X | X | X ³ | ² | ² |
| .4 a .11 | X | X | X | X | X | X | X |

¹ Excluidas las unidades en la modalidad de posicionamiento dinámico.

² Unidades que descansan sobre el fondo mientras flotan.

³ Depende del tipo de unidad y de la modalidad operacional (a determinar por la Administración).

Cuadro 6.2

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|---|
| <p>Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y compensación de los cambios de las cargas en cubierta</p> | <p>Conocimientos y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad que pueda figurar en, o derivarse de los diagramas de estabilidad y asiento, el manual de operaciones y/o programas informáticos de carga y estabilidad</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>El lastrado y el deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> |
| <p>Control operacional de asiento, estabilidad y esfuerzos</p> | <p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de las unidades móviles que operan mar adentro, incluidos los miembros estructurales principales y las inspecciones periódicas exigidas</p> <p>Conocimiento básico de los efectos de la soldadura y de la corrosión en la estructura</p> <p>Comprensión de los principios fundamentales y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad, y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad (modalidad a flote)</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>La estructura de la unidad, y las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad</p> |

Cuadro 6.2 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|---|---|---|
| Control operacional de asiento, estabilidad y esfuerzos (cont.) | <p> Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades móviles que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad </p> <p> Comprensión de la prueba de estabilidad, reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad </p> <p> Uso de los cálculos diarios de carga </p> <p> Conocimiento de: </p> <ol style="list-style-type: none"> .1 la forma en que se ven afectados el asiento y la estabilidad de una unidad móvil en caso de avería, y posterior inundación, de un compartimiento, y medidas correctoras que deben adoptarse (modalidad a flote) .2 la carga y el lastrado que permitan mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos a que estén sometidas las unidades .3 los sistemas de amarre y los fallos de las amarras .4 la precarga y los esfuerzos sobre las patas de las unidades autoelevadoras .5 los efectos de la pérdida de flotabilidad | | |

Cuadro 6.2 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|---|
| <p>Atender a la seguridad del personal de la unidad móvil y a las condiciones de funcionamiento de los sistemas de salvamento y de lucha contra incendios y otros sistemas de seguridad</p> | <p>Conocimiento de las reglas relativas a los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar) aplicables a las unidades móviles que operan mar adentro</p> <p>Organización de ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque</p> <p>Mantenimiento del estado operacional de los sistemas de salvamento y de lucha contra incendios y otros sistemas de seguridad</p> <p>Medidas que deben tomarse para proteger y cuidar a todas las personas a bordo en caso de emergencia, incluida la evacuación</p> <p>Medidas que deben tomarse para limitar los daños producidos por incendio, explosión, abordaje o varada</p> <p>Precauciones que procede adoptar en previsión de temporal</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Los procedimientos para la vigilancia de los sistemas de detección de incendios y de seguridad garantizan que todas las alarmas son detectadas con prontitud y que se responde con arreglo a los procedimientos de emergencia establecidos</p> <p>El mantenimiento de los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se lleva a cabo con arreglo a las normas prescritas</p> |

Cuadro 6.2 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|---|--|---|
| Elaborar planes de emergencia y de lucha contra averías, y controlar las situaciones de emergencia | <p>Preparación de planes para contingencias y de respuesta a emergencias</p> <p>Construcción del buque, incluida la lucha contra averías</p> <p>Métodos y equipos auxiliares para la prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Funciones y uso de los dispositivos de salvamento</p> <p>Evacuación desde la unidad móvil</p> <p>Precauciones que procede adoptar en previsión de temporal</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | Los procedimientos de emergencia se ajustan a los planes establecidos para situaciones de emergencia |
| Hacer frente a las emergencias | <p>Conocimiento de:</p> <p>.1 los procedimientos de emergencia</p> <p>.2 los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar</p> <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Los procedimientos establecidos se observan durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p> |

Cuadro 6.2 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|---|--|---|
| <p>Garantizar que las condiciones de la unidad móvil son seguras para el tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico</p> | <p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada .2 la navegación y las ayudas náuticas electrónicas correspondientes al tipo de unidad .3 los procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque .4 la composición y las características del fondo marino .5 el comportamiento de los sistemas de amarre y la distribución de los esfuerzos, así como los efectos de las condiciones ambientales .6 las consecuencias de un fallo en el sistema de amarre .7 echar y levar anclas, y maniobras con buques para la manipulación de éstas .8 los principios de posicionamiento dinámico, que incluyen la capacidad y limitación de los impulsores, los sistemas de suministro de energía y la máxima desviación admisible de la posición deseada (sólo para los buques que cuenten con equipo de posicionamiento dinámico)* | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las operaciones de tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico se efectúan en todo momento de manera segura</p> <p>Las comunicaciones son eficaces y se ajustan a los procedimientos establecidos</p> |

* Resolución MSC.38(63), anexo 2.

Cuadro 6.2 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|--|--|---|
| Previsión de las condiciones meteorológicas y oceanográficas | <p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 las características de los sistemas meteorológicos .2 cómo aplicar la información meteorológica disponible a la hora de garantizar la seguridad de la unidad y, si se solicita, facilitar dicha información a otros buques o aeronaves .3 las fuentes de información meteorológica .4 los efectos de las condiciones meteorológicas sobre los límites ambientales de funcionamiento de la unidad | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>Las medidas adoptadas para garantizar la seguridad de la navegación y de las maniobras reducen al mínimo los riesgos para la unidad</p> |
| Planificar y garantizar la seguridad del transbordo del personal | <p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 las precauciones que procede adoptar durante el transbordo de personal .2 utilización de la canasta de transbordo de personal .3 transbordo por helicóptero .4 transbordo por buque .5 efectos de las condiciones ambientales para cada método de transbordo del personal | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>El transbordo de personal se efectúa de manera segura</p> |

Cuadro 6.2 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|---|--|--|
| <p>Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de carga, estiba sujeción y manipulación de suministros, incluidas las mercancías peligrosas</p> | <p>Conocimiento de:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 los efectos de las cargas y de las operaciones de carga sobre el asiento y la estabilidad .2 la manipulación sin riesgos, estiba y mantenimiento del equipo, los suministros y las mercancías peligrosas .3 las grúas y dispositivos de izada, e inspección de los mismos .4 los procedimientos para la carga y descarga de helicópteros y buques de suministro .5 las precauciones durante las operaciones de carga, descarga y la manipulación de mercancías peligrosas, potencialmente peligrosas o nocivas | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>La estiba y sujeción de las cargas y suministros garantizan que las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen dentro de márgenes de seguridad y se ajustan a las directrices generalmente aceptadas y a las prescripciones jurídicas</p> <p>La información relativa a los peligros, riesgos y prescripciones especiales está recogida en un formato adecuado, que facilite su consulta en caso de producirse un suceso</p> |
| <p>Prevención de la contaminación</p> | <p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 los sistemas y mecanismos de prevención de la contaminación .2 los procedimientos de control de la contaminación, que incluyen el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos contemplado en la regla I/26 del MARPOL y en el artículo 3 del Convenio de Cooperación, el plan de gestión de desechos especificado en el Anexo V del MARPOL y todo plan que trate de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las operaciones se realizan sin poner en peligro el medio ambiente por derrames de hidrocarburos, mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas, ni basuras</p> |

Cuadro 6.2 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|--|
| Supervisar y controlar las prácticas de seguridad en el trabajo | <p>Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo, que incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo .2 zonas peligrosas .3 permisos de trabajo .4 trabajo por encima del agua .5 trabajo en espacios cerrados <p>Conocimientos de la formación de personal, así como del sistema organizativo y de las comunicaciones</p> <p>Conocimiento del equipo de seguridad e inspección del mismo</p> <p>Identificación, evaluación y contención de nuevos riesgos mediante controles técnicos o el establecimiento de prácticas de seguridad en el trabajo</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | Las operaciones están concebidas de modo que se reducen al mínimo los riesgos para el personal |

Cuadro 6.2 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|---|
| <p>Supervisar y controlar la observancia de las prescripciones jurídicas y las medidas encaminadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino</p> | <p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se prestará atención a los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos que los convenios o acuerdos internacionales prescriben llevar a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro .2 responsabilidades derivadas de lo prescrito en: <ul style="list-style-type: none"> - el Convenio internacional sobre líneas de carga; - el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; - el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; .3 declaraciones sanitarias marítimas y prescripciones del Reglamento sanitario internacional .4 responsabilidades derivadas de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la unidad, los visitantes, la tripulación y la carga .5 métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio marino por las unidades móviles que operan mar adentro .6 legislación nacional por la que se implantan estos acuerdos y convenios internacionales | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Los procedimientos para supervisar las operaciones y el mantenimiento se ajustan a lo prescrito en los instrumentos jurídicos</p> <p>Los posibles incumplimientos se detectan de manera rápida y plena</p> <p>La renovación y prórroga de los certificados garantiza la continuidad de la validez de los dispositivos y el equipo sometidos a inspección</p> |

Cuadro 6.2 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|--|
| Supervisión y control de las operaciones industriales que afectan a la seguridad marítima | <p>Conocimiento y comprensión de la interacción entre las operaciones marítimas y las actividades industriales específicas, que incluyen, según el caso, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 perforación o mantenimiento de pozos .2 construcción, mantenimiento y reparaciones mar adentro .3 producción .4 apoyo para el alojamiento .5 operaciones de elevación .6 tendido de tuberías .7 buceo .8 apoyo para la lucha contra incendios | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las operaciones industriales se realizan de manera segura</p> |

Cuadro 6.3

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de gabarras

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|---|--|--|
| Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas en cubierta | <p>Conocimiento y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad de la carga que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>El lastrado y el deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan de acuerdo con los procedimientos establecidos</p> |
| Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos | <p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de las unidades móviles que operan mar adentro, incluidos los miembros estructurales principales, las inspecciones periódicas exigidas, la estanquidad y el control de averías</p> <p>Conocimiento básico de los efectos de la soldadura y de la corrosión en la estructura</p> <p>Comprensión de los principios fundamentales y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad, y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Conocimiento de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>La estructura de la unidad y las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad</p> |

Cuadro 6.3 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de gabarras**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--------------------------------|---|--|---|
| Hacer frente a las emergencias | <p>Conocimiento de:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 los procedimientos de emergencia .2 los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad y control de averías</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Los procedimientos establecidos se observan durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p> |
| Competencia náutica | <p>Conocimiento de:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada .2 la navegación y las ayudas náuticas electrónicas correspondientes al tipo de unidad .3 los procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque <p>Competencia en lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 mar gruesa .2 almacenamiento y trasiego de líquidos a granel .3 maniobras y posicionamiento .4 manejo del ancla .5 posicionamiento dinámico, si procede <p>Comunicación eficaz de la información sobre los aspectos náuticos y de manipulación de la carga</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las operaciones de tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico se efectúan en todo momento de manera segura</p> <p>Las comunicaciones son eficaces y se ajustan a los procedimientos establecidos</p> |

Cuadro 6.3 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de gabarras

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|--|
| Planificar y garantizar la seguridad de la carga, estiba, sujeción y manipulación de los suministros, incluidas las mercancías peligrosas | <p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los efectos de las cargas y de las operaciones de carga sobre el asiento y la estabilidad .2 la manipulación sin riesgos, estiba y protección del equipo, los suministros y las mercancías peligrosas .3 las grúas y dispositivos de izada, e inspección de los mismos .4 los procedimientos para la carga y descarga de helicópteros y buques de suministro .5 las precauciones durante las operaciones de carga, descarga y la manipulación de mercancías peligrosas, potencialmente peligrosas o nocivas | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>La estiba y sujeción de las cargas y suministros garantizan que las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen dentro de márgenes de seguridad y se ajustan a las directrices generalmente aceptadas y a las prescripciones jurídicas</p> <p>La información relativa a los peligros, riesgos y prescripciones especiales está recogida en un formato adecuado, que facilite su consulta en caso de producirse un suceso</p> |
| Supervisar y controlar las prácticas de seguridad en el trabajo | <p>Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo, que incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo .2 zonas peligrosas .3 permisos de trabajo .4 trabajo por encima del agua .5 trabajo en espacios cerrados <p>Conocimientos de la formación de personal, así como del sistema organizativo y de las comunicaciones</p> <p>Conocimiento del equipo de seguridad e inspección del mismo</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las operaciones están concebidas de modo que los riesgos para el personal se reducen al mínimo</p> |

Cuadro 6.3 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de gabarras**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|--|--|
| Supervisar y controlar la observancia de las prescripciones jurídicas y de las medidas encaminadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino | <p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se prestará atención a los siguientes aspectos:</p> <p>.1 certificados y otros documentos que los convenios o acuerdos internacionales prescriben llevar a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro</p> <p>.2 responsabilidades derivadas de lo prescrito en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - el Convenio internacional sobre líneas de carga; - el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; - el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; <p>.3 responsabilidades derivadas de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la unidad, los visitantes, la tripulación y la carga</p> <p>.4 métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio marino por las unidades móviles que operan mar adentro</p> <p>.5 legislación nacional mediante la que se implantan estos acuerdos y convenios internacionales</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Los procedimientos para supervisar las operaciones y el mantenimiento se ajustan a lo prescrito en los instrumentos jurídicos</p> <p>Los posibles incumplimientos se detectan de manera rápida y correcta</p> <p>La renovación y prórroga de los certificados garantiza la validez de los dispositivos y el equipo sometidos a inspección</p> |
| Prestar primeros auxilios a un accidentado antes de trasladarlo a la unidad médica | Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de Formación | Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de Formación | Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de Formación |

Cuadro 6.4

Especificación de las normas mínimas de competencia para los operadores de control del lastre

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|---|--|--|
| Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y compensación de los cambios de las cargas en cubierta | <p>Conocimiento y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las operaciones de lastrado o deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> |
| Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos | <p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de buques y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, el reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Estabilidad dinámica</p> <p>Conocimiento de los efectos de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad</p> |

Cuadro 6.4 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los operadores de control del lastre**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--------------------------------|--|--|--|
| Hacer frente a las emergencias | <p>Conocimiento de los procedimientos de emergencia</p> <p>Conocimiento de los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de la flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar</p> <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Los procedimientos establecidos se observan durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p> |
| Prevención de la contaminación | <p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de las prescripciones internacionales y nacionales pertinentes, prestándose especial atención a los siguientes aspectos:</p> <p>.1 certificados y otros documentos prescritos por los convenios internacionales o la legislación nacional, procedimientos para su obtención y periodo de validez de los mismos</p> <p>.2 responsabilidades derivadas de los acuerdos internacionales pertinentes</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Se siguen los procedimientos de prevención de la contaminación establecidos en los convenios internacionales, las prescripciones nacionales y en la política de la compañía</p> |

Cuadro 6.5

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores del mantenimiento en las unidades sin propulsión propia

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|--|---|---|
| Usar las herramientas apropiadas para las operaciones de fabricación y reparación llevadas a cabo normalmente en las unidades | Características y limitaciones de los materiales empleados en la construcción y reparación Características y limitaciones de los procesos usados para la fabricación y reparación Propiedades y parámetros considerados en la fabricación y reparación de sistemas y componentes Aplicación de las prácticas de seguridad en el trabajo | Examen u evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen | La identificación de los parámetros más importantes para la fabricación de componentes típicos relacionados con las unidades es idónea La selección del material es la oportuna. La fabricación se hace dentro de tolerancias determinadas El uso de equipos y maquinaria es seguro y oportuno |
| Manejar herramientas de mano y equipo de medición para el desmantelamiento, mantenimiento, reparación y rearmado de instalaciones y equipos de a bordo | Características del proyecto y elección de materiales para la construcción de equipos Interpretación de dibujos de máquinas y herramientas. Características de funcionamiento de los equipos y sistemas | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen | Los procedimientos de seguridad son los adecuados La selección de herramientas y de los equipos de respeto son los adecuados El desmantelamiento, inspección, reparación y rearmado de equipos se realiza de conformidad con las pautas estipuladas en los manuales Las pruebas de funcionamiento y la puesta en servicio se efectúan de conformidad con los manuales y las buenas prácticas |

Cuadro 6.5 (continuación)**Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores del mantenimiento en las unidades sin propulsión propia**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|---|---|---|
| Manejar herramientas de mano, equipos eléctricos y electrónicos de medición y prueba para detectar fallos, operaciones de mantenimiento y reparación | Prescripciones de seguridad para trabajar con sistemas eléctricos Características de construcción y operacionales de los sistemas y equipos eléctricos AC y DC de a bordo Construcción y operación de equipos de prueba y medición eléctricas | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o el examen | La implantación de los procedimientos de seguridad es satisfactoria La selección y el uso de los equipos de prueba son adecuados y la interpretación de los resultados es exacta La selección de procedimientos para realizar reparaciones y mantenimiento se ajusta a los manuales y las buenas prácticas La puesta en servicio y las pruebas de funcionamiento de los equipos y sistemas que vuelven a entrar en servicio tras ser reparados, se realizan de conformidad con los manuales y las buenas prácticas |
| Manejar alternadores, generadores y sistemas de control | Grupo electrógeno Conocimientos y aptitudes eléctricas básicas Preparación, iniciación, acoplamiento y carga de alternadores o generadores Detección de fallos comunes y medidas para prevenir daños Sistemas de control | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Experiencia en el empleo, formación con simulador, formación con equipos de laboratorio, o examen | Las operaciones se planifican y llevan a cabo de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos para garantizar la seguridad |

Cuadro 6.5 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores del mantenimiento en las unidades sin propulsión propia

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|---|
| Efectuar el mantenimiento de los sistemas de ingeniería, incluidos los sistemas de control | Conocimientos y aptitudes mecánicas básicas Aislamiento seguro de instalaciones y equipos eléctricos y de otro tipo, antes de permitir que se trabaje con dichas instalaciones o equipos Efectuar el mantenimiento y las reparaciones de tales instalaciones y equipos | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Experiencia en el empleo, formación con simulador, formación con equipos de laboratorio, o examen | El aislamiento, desmantelamiento y rearmado de instalaciones y equipos se realizan de conformidad con las prácticas y procedimientos aceptados. Las medidas adoptadas permiten restablecer la instalación por el método más oportuno y adecuado a las circunstancias y condiciones existentes |
| Manejar, supervisar y evaluar el rendimiento y la capacidad de los motores y de la maquinaria | Funcionamiento y mantenimiento de: motores maquinaria auxiliar, que incluye los sistemas de bombeo y trasiego, los sistemas de control conexos y, si procede, los sistemas elevadores | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen | Las medidas adoptadas durante los ejercicios o para hacer frente a las emergencias se ajustan a los procedimientos establecidos |
| Detectar y determinar la causa de fallos de la maquinaria y corregirlos | Detección de los fallos de la maquinaria y ubicación de los mismos para prevenir o reducir al mínimo la avería | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen | Los métodos comparativos de las condiciones operacionales existentes se ajustan a las prácticas y procedimientos recomendados Las medidas y decisiones adoptadas se ajustan a las especificaciones y limitaciones de funcionamiento recomendadas |

*Cuadro 6.5 (continuación)***Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores del mantenimiento en las unidades sin propulsión propia**

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|--|---|---|--|
| Habilitar procedimientos seguros de mantenimiento y reparación | Prácticas de mecánica naval Habilitar y ejecutar procedimientos seguros de mantenimiento y reparación | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen | Las actividades de mantenimiento se planifican y llevan a cabo de manera correcta y conforme a lo previsto en las especificaciones técnicas, jurídicas y de seguridad establecidas en los procedimientos Para las tareas de mantenimiento y reparación hay disponibles planos, materiales, especificaciones y equipo idóneo Las medidas adoptadas permiten reparar la instalación de la mejor manera posible |
| Manejo y mantenimiento de las embarcaciones de supervivencia y de los sistemas de puesta a flote, así como de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios | Mantenimiento de las condiciones operacionales de las embarcaciones de supervivencia y los sistemas de puesta a flote, así como de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios Medidas adoptadas para proteger la unidad y su personal y limitar las averías causadas por incendios, explosiones, abordajes o varadas | Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen | Los procedimientos para el mantenimiento del equipo garantizan su buen funcionamiento Las medidas adoptadas en caso de emergencia o durante los ejercicios se ajustan a los procedimientos establecidos |

Cuadro 6.5 (continuación)

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores del mantenimiento en las unidades sin propulsión propia

| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
|---|--|---|--|
| Prevenición de la contaminación | <p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de las prescripciones internacionales y nacionales pertinentes, prestándose especial atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos prescritos por convenios internacionales o la legislación nacional, procedimientos para su obtención, y periodo de validez de los mismos .2 responsabilidades derivadas de los acuerdos internacionales pertinentes | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p> | <p>Se siguen los procedimientos de prevención de la contaminación establecidos en los convenios internacionales, las prescripciones nacionales y en la política de la compañía</p> |
| Garantizar que se observan las prácticas de seguridad en el trabajo | Prácticas de seguridad en el trabajo | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>Experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simuladores o examen</p> | <p>Las prácticas de trabajo se ajustan a las prescripciones jurídicas, códigos de prácticas, aspectos de seguridad ambiental y a la política de la compañía</p> <p>Se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza correctamente en todo momento equipo adecuado de seguridad y protección</p> |

APÉNDICE

ORIENTACIÓN SOBRE EJERCICIOS Y PRÁCTICAS

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La presente guía tiene por objeto contribuir a la elaboración de un programa eficaz de ejercicios y prácticas de formación y evaluación para la respuesta básica en emergencias mar adentro. Los ejercicios y prácticas son fundamentales para la comprobación y mantenimiento de los medios de respuesta en casos de emergencia a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro. También se integran en el sistema de formación básica de seguridad y otra formación de respuesta para emergencias destinado a los miembros del personal, y para la evaluación de las aptitudes y conocimientos sobre tales procedimientos.

1.2 Definiciones

1.2.1 **Práctica:** prueba de los medios de respuesta para casos de emergencia a bordo de la unidad móvil que opera mar adentro en condiciones tan ajustadas a la realidad como sea posible y en las que participa todo el personal de la unidad.

1.2.2 **Ejercicio:** tipo de práctica en la que se ejercitan distintos elementos del sistema. Los ejercicios se efectúan en condiciones ajustadas a la realidad, y prevén a la vez instrucción y formación; por ejemplo ejercicios con aparato respiratorio para los equipos de lucha contra incendios, de atención a accidentados, de primeros auxilios, camilleros, etc.

1.3 Programa de ejercicios y prácticas

1.3.1 El programa de ejercicios y prácticas deberá estar integrado en el programa de formación de la unidad. El programa de ejercicios y prácticas consta de cuatro niveles:

Prácticas mar adentro/en tierra

1.3.2 Como muchas unidades móviles que operan mar adentro dependen del apoyo de tierra durante la respuesta a emergencias graves, estas prácticas están concebidas para comprobar y cimentar las comunicaciones y relaciones entre la propia unidad y los equipos de apoyo en tierra para casos de emergencia. Con el fin de sacar el mayor provecho de estas prácticas, es posible que se requiera un alto grado de coordinación y planificación.

1.3.3 Habrá que disponer observadores independientes, es decir, personas que no participan en la práctica en sí, pero que presencian tanto los aspectos mar adentro como en tierra, con el objeto de realizar una evaluación objetiva y formular comentarios.

1.3.4 Las prácticas mar adentro/en tierra se realizarán a intervalos que permitan la participación del director de la instalación mar adentro en una de ellas cada tres años como mínimo, es decir, que, en teoría, la frecuencia deberá ser de cada 18 meses aproximadamente.

Prácticas mar adentro

1.3.5 Estas prácticas tienen por objeto comprobar y cimentar las comunicaciones y las relaciones a bordo de la unidad y entre los equipos de apoyo en caso de emergencia de la unidad. También sirven para comprobar y planear medios integrados de respuesta para casos de emergencia en aquellas unidades que estén realizando operaciones combinadas.

1.3.6 En la medida de lo posible, habrá que disponer observadores independientes, es decir, personas que no participan en la práctica en sí, pero que la presencian con el objeto de realizar una evaluación objetiva y formular comentarios.

Ejercicios normales

1.3.7 Se establece un programa de ejercicios normales a fin de facilitar una formación práctica y experiencia sistemática sobre los elementos de la respuesta básica para casos de emergencia mar adentro. El programa deberá garantizar la comprobación regular de los diversos elementos de la competencia exigida a nivel individual y de equipo en la formación básica para casos de emergencia mar adentro. Durante un mismo ejercicio se podrán comprobar varios elementos.

1.3.8 También será preciso prever la ejecución de ejercicios para formar al personal y concienciarlo antes de realizar operaciones especiales o peligrosas.

Ejercicios de evaluación

1.3.9 Se deberá establecer un programa específico de ejercicios de evaluación que permita demostrar de manera periódica y sistemática la competencia a nivel individual en los diversos elementos de la formación básica de seguridad. También podrán evaluarse otros aspectos de la respuesta de emergencia que se consideren apropiados para la unidad.

1.4 Apresiasi3n y evaluaci3n

1.4.1 Se asignar3n evaluadores para cada pr3ctica y ejercicio. A ser posible 3stos no deber3an participar activamente en el ejercicio o la pr3ctica de modo que puedan dedicar tiempo y atenci3n a la formaci3n y la evaluaci3n

1.4.2 Todos los evaluadores deber3an:

- .1 poseer el nivel apropiado de conocimientos y comprensi3n de la competencia que van a evaluar;
- .2 ser competente en las tareas cuya evaluaci3n se realiza; y
- .3 haber recibido la orientaci3n apropiada sobre los m3todos y los aspectos pr3cticos de la evaluaci3n y haber adquirido experiencia pr3ctica en esta esfera.

1.4.3 Se adoptar3n disposiciones peri3dicas que permitan que el director u otros supervisores sean dispensados de sus funciones de respuesta para casos de emergencia, de modo que puedan presenciar los aspectos clave de las ejercicios de la unidad m3vil.

1.4.4 Por lo general, el personal que tenga asignadas funciones clave de respuesta para casos de emergencia deber3 vigilar la actuaci3n en su esfera de actividad y garantizar que se tomen las medidas apropiadas para resolver los problemas que se presenten.

1.4.5 Los ejercicios se estructurarán de modo tal que permitan también comprobar que los dispositivos y equipos conexos de emergencia están completos, en buen estado de funcionamiento, y listos para su uso inmediato.

1.4.6 Se deberá proceder al oportuno análisis tras cada práctica, con fines de formación y para complementar la apreciación y evaluación global.

1.5 Registros y seguimiento

1.5.1 Deberán llevarse registros, de formato similar al de los modelos que figuran en el documento adjunto 1, en los que se describa el alcance de todos los ejercicios realizados. Tratándose de prácticas, es posible que convenga elaborar informes más pormenorizados.

1.5.2 En los registros se anotarán todas las recomendaciones que se hayan juzgado oportunas para mejorar o modificar los procedimientos de emergencia, los procedimientos de ejercicios o prácticas, o los equipos.

1.5.3 Se llevará un registro de todos los ejercicios de evaluación, de formato similar al modelo que figura en el documento adjunto 2. Una vez ultimados los ejercicios de evaluación, se harán las anotaciones correspondientes en los registros de formación, en los documentos relativos a la formación o en otros registros apropiados de los miembros del personal.

1.5.4 Se establecerá un sistema que garantice el análisis cabal de todas las recomendaciones y la adopción de las medidas pertinentes.

1.6 Precauciones especiales

1.6.1 Respecto de las unidades que estén trabajando con pozos sin entubar, habrá que conceder especial atención al estado del pozo y a la seguridad de las operaciones conexas.

1.6.2 Respecto de las unidades que participen en operaciones combinadas, se tendrá en cuenta el efecto que puedan tener el ejercicio o la práctica en la otra unidad o instalación. No obstante, se recomienda la elaboración de marcos hipotéticos para los ejercicios y prácticas en el caso de operaciones combinadas.

2 PRÁCTICAS MAR ADENTRO

2.1 Marco hipotético de las prácticas

Las prácticas mar adentro deberán ser variadas y estimulantes. Los pormenores del marco hipotético deberán permitir la ejecución de prácticas realistas, pero no tan estructuradas que impidan la introducción de variantes y de factores imprevistos. En el documento adjunto 3 figura un modelo de marco hipotético de práctica.

2.2 Planificación de las prácticas

2.2.1 Las prácticas deberán realizarse en un momento que no trastorne mayormente las operaciones, sin que esto vaya en detrimento de los objetivos de la práctica.

2.2.2 La secuencia cronológica de la práctica deberá incluir elementos de sorpresa. No obstante, se deberán tener en cuenta las normas de seguridad y otras prescripciones operacionales.

2.2.3 En la medida de lo posible, las prácticas mar adentro deberán realizarse cuando personal de gestión u otro personal con la competencia adecuada se halle disponible en tierra para ayudar a vigilar la práctica y para incluir en el marco hipotético, al azar y de manera inesperada, variantes que podrían darse en la realidad. Si no se dispusiera de personas con los conocimientos o la experiencia necesaria en prácticas de emergencia, esta función deberá asignarse al director o a otro supervisor.

2.2.4 Las prácticas mar adentro deberán realizarse cada tres meses aproximadamente.

3 EJERCICIOS NORMALES

3.1 Marco hipotético de los ejercicios

3.1.1 Las ejercicios normales son un medio de practicar la respuesta para casos de emergencia, fomentar el trabajo en equipo, e impartir formación básica de seguridad y sobre otros aspectos conexos.

3.1.2 Es esencial que los ejercicios normales no acaben resultando repetitivos. Al prepararlos habrá que basarse en varios elementos relacionados con las operaciones actuales o previstas, de modo que sean variados y supongan un estímulo para el personal de la unidad.

3.1.3 El programa de ejercicios deberá abarcar, en cada periodo de tres meses, todos los elementos requeridos de la formación básica de seguridad. Cabrá añadir otros elementos de respuesta para casos de emergencia con el fin de tratar aspectos concretos de la unidad, tales como las operaciones combinadas (asistencia a otras unidades), la lucha contra incendios en la heliplataforma, etc. Los elementos que podrían utilizarse para la preparación de ejercicios normales figuran en el documento adjunto 4.

3.1.4 A menos que un ejercicio esté concebido para satisfacer un propósito de formación concreto, por ejemplo procedimientos de empleo del aparato respiratorio para los miembros del equipo de lucha contra incendios, durante cada ejercicio se deberá reunir todo el personal en sus puestos de reunión habituales y alternativos.

3.1.5 En el caso de unidades que operan (o que se prevé van a operar) en zonas donde el sulfuro de hidrógeno (H_2S) puede ser un problema, habrá que incluir los pertinentes procedimientos de reunión.

3.2 Frecuencia

3.2.1 Cada semana se realizará un ejercicio de abandono de la unidad y uno de lucha contra incendios. Estos ejercicios se organizarán de modo tal que todo el personal permanentemente asignado participe en ellos al menos una vez por mes. Deberá realizarse un ejercicio dentro de las 24 horas siguientes a un relevo de personal cuando más del 25% del personal no hubiera participado durante el mes anterior en los ejercicios de abandono de la unidad y de lucha contra incendios a bordo de la unidad de que se trate.

3.2.2 Deberán realizarse otros ejercicios con la frecuencia necesaria para alcanzar los niveles de competencia requeridos en seguridad básica y en preparación de la respuesta para casos de emergencia.

4 EJERCICIOS DE EVALUACIÓN

4.1 Los ejercicios de evaluación tienen por objeto específico facilitar un medio para que los miembros del personal demuestren que han alcanzado el nivel de competencia exigido en seguridad básica (es decir, supervivencia personal, lucha contra incendios, primeros auxilios y seguridad personal) y sobre otros aspectos de la respuesta de emergencia que se consideren apropiados para la unidad.

4.2 Puede suceder que el personal no asignado permanentemente a una unidad móvil que opera mar adentro tenga dificultades para probar que ha alcanzado el nivel requerido de competencia en seguridad básica en condiciones realistas (concretamente si sólo hubiera sido evaluado durante la formación en tierra). Por ello, se deberá alentar a los directores a que incluyan a esta categoría del personal en ejercicios de evaluación que se realicen

4.3 Dada la importancia que reviste la suficiencia en seguridad básica, quienes no puedan demostrar haber alcanzado el nivel exigido deberán recibir inmediatamente la debida formación compensatoria.

4.4 La orientación sobre los ejercicios de evaluación figura en el documento adjunto 5.

DOCUMENTO ADJUNTO 1

MODELO DE REGISTRO DE EJERCICIO/PRÁCTICA

Unidad:

Fecha:

Reseña del marco hipotético del ejercicio/práctica: (p. ej. incendio en oficio, puesto de reunión, etc.)

Elementos de la respuesta de emergencia que se ejercitan:

- | | | | |
|--|---|--|--|
| 1 Centro de control de emergencia | ! | Procedimiento para el aparato respiratorio | 8 Abordaje/inundación |
| ! Mando | ! | Búsqueda y salvamento | ! Accionamiento manual de válvulas |
| ! Comunicaciones | ! | Atender a accidentados | ! Conservación de la integridad de estanquidad |
| ! Información disponible | | | ! Desagüe de emergencia |
| ! Establecer un emplazamiento alternativo | 5 Primeros auxilios | | |
| | ! Gestión de accidentados | | 9 Hombre al agua |
| 2 Puestos de reunión | ! Atención a accidentados | | ! Puesta a flote de bote de rescate |
| ! Verificar que está todo el personal | ! Evacuación de accidentados | | ! Comunicación con buque auxiliar |
| ! Desplegar y controlar al personal | 6 Control de pozo (si procede) | | |
| ! Comunicaciones | ! Maniobras de entubación | | 10 Temporal muy duro |
| | ! Sacudidas del trépano | | ! Sujeción de equipo en cubierta |
| 3 Evacuación | ! Control de pozo | | ! Conservación de la integridad de estanquidad |
| ! Subida a embarcaciones de supervivencia | ! Matar pozo | | |
| ! Puesta a flote de embarcaciones de supervivencia | ! Gas poco profundo | | 11 Sulfuro de hidrógeno |
| ! Sistemas de evacuación | 7 Heliplataforma (si la hay) | | 12 Operaciones de buceo (si procede) |
| ! Equipo de protección | ! Liderazgo | | ! Emergencia a bordo con buzos sumergidos |
| ! Comunicaciones | ! Equipo de vigilancia de incendios y rescate | | ! Emergencias relacionadas con buzos |
| | ! Atención a accidentados | | |
| 4 Equipos de lucha contra incendios | | | 13 Asistencia a otras personas |
| ! Liderazgo | | | |
| ! Comunicaciones | | | |
| ! Contención y extinción de incendios | | | |
| ! Desagüe | | | |

Comentarios sobre los resultados:

Recomendaciones de mejoras:

Firma: _____

Cargo: _____

Fecha: _____

DOCUMENTO ADJUNTO 2

MODELO DE MARCO HIPOTÉTICO DE PRÁCTICA PARA LA RESPUESTA EN CASOS DE EMERGENCIA MAR ADENTRO

Objetivo:

Demostrar la aptitud de la unidad para enfrentarse a un suceso grave que empeora hasta tal punto que se hace necesaria la evacuación.

Reseña del marco hipotético:

- ! La práctica comienza con una alarma activada manualmente y un aviso de incendio, abordaje, pérdida de control de pozo, u otro suceso de gravedad creciente.
- ! Se inician los procedimientos de respuesta para casos de emergencia.
- ! Se identifica a la persona o personas que faltan.
- ! El suceso aumenta en gravedad hasta que los equipos de intervención concluyen que ya no es posible contenerlo.
- ! Se inician los procedimientos de abandono de la unidad.
- ! El personal se dirige a los puntos de evacuación controlada, según se les ordene.

Actuación esperada:

- ! El personal se cerciora de que los lugares de trabajo no presentan peligro y se dirige a los puestos de reunión.
- ! En las unidades que realizan operaciones de pozo, el personal de perforación cierra el pozo y se asegura de que no hay peligro.
- ! El director acude al punto de control de emergencia designado y dirige las operaciones.
- ! Se avisa de la práctica al buque auxiliar, a las organizaciones de respuesta para casos de emergencia y a la(s) base(s) en tierra, según el caso.
- ! En el puesto de reunión se identifica a la persona o personas que faltan y se establece dónde fueron vistas por última vez.
- ! Los equipos de lucha contra incendios, con la indumentaria adecuada, se encargan de las mangueras y comienzan la búsqueda de la zona.
- ! Si resulta oportuno y no hay peligro, se activan los sistemas fijos de lucha contra incendios y se verifica su funcionamiento.
- ! Los encargados de prestar primeros auxilios y/o los camilleros localizan a los accidentados y los trasladan a lugar seguro.
- ! El incendio se hace incontrolable y se ordena al personal que se dirija a los puntos de evacuación más adecuados.
- ! Los equipos de lucha contra incendios se repliegan y se da la alarma de abandono de la unidad.

Posibles variantes del marco hipotético: (no se deben usar todas en cada práctica)

- ! Fallo en las comunicaciones entre el líder del equipo de lucha contra incendios, el responsable del puesto de reunión y/o el director.
- ! El director queda incapacitado en un momento de la práctica.
- ! Otros miembros clave del personal quedan incapacitados.
- ! Están obstruidas las vías a los puestos de reunión y/o puntos de evacuación.
- ! Fallo de equipo crítico, p. ej. no funciona una bomba contraincendios.
- ! Los equipos de búsqueda están atrapados.
- ! Los accidentados en otros puntos de la unidad requieren atención médica inmediata.

DOCUMENTO ADJUNTO 3

ELEMENTOS POSIBLES DE LA RESPUESTA EN CASO DE EMERGENCIA PARA LA PREPARACIÓN DE EJERCICIOS NORMALES

- | | |
|--|--|
| 1 Centro de control de emergencia | 6 Control de pozo |
| ! Mando | (si procede) |
| ! Comunicaciones | ! Maniobras de entubación |
| ! Información disponible | ! Sacudidas del trépano |
| ! Establecer un emplazamiento alternativo | ! Control de pozo |
| | ! Matar pozo |
| | ! Gas poco profundo |
| 2 Puestos de reunión | 7 Heliplataforma |
| ! Verificar que está todo el personal | (si la hay) |
| ! Desplegar y controlar al personal | ! Liderazgo |
| ! Comunicaciones | ! Equipo de vigilancia de incendios y rescate |
| | ! Atención a accidentados |
| 3 Evacuación | 8 Abordaje/inundación |
| ! Subida a embarcaciones de supervivencia | ! Accionamiento manual de válvulas |
| ! Puesta a flote de embarcaciones de supervivencia | ! Conservación de la integridad de estanquidad |
| ! Sistemas de evacuación | ! Desagüe de emergencia |
| ! Equipo de protección | |
| ! Comunicaciones | 9 Hombre al agua |
| | ! Puesta a flote de bote de rescate |
| 4 Equipos de lucha contra incendios | ! Comunicación con buque auxiliar |
| ! Liderazgo | 10 Temporal muy duro |
| ! Comunicaciones | ! Sujeción de equipo en cubierta |
| ! Contención y extinción de incendios | ! Conservación de la integridad de estanquidad |
| ! Desagüe | |
| ! Procedimiento para el aparato respiratorio | 11 Sulfuro de hidrógeno |
| ! Búsqueda y salvamento | |
| ! Atender a accidentados | 12 Operaciones de buceo |
| | (si procede) |
| 5 Primeros auxilios | ! Emergencia a bordo con buceadores sumergidos |
| ! Gestión de accidentados | ! Emergencias relacionadas con buzos |
| ! Atención a accidentados | |
| ! Evacuación de accidentados | 13 Asistencia a otras personas |
| | (especialmente durante operaciones combinadas) |

DOCUMENTO ADJUNTO 4

IMPRESO DE EJERCICIO DE EVALUACIÓN
(se debe rellenar uno por cada ejercicio)

Nombre de la unidad:

Emplazamiento:

Fecha del ejercicio:

Nº de ejercicio:

Designación del ejercicio:

Participantes evaluados

| Nombre: | Empleador: | Cartilla o registro de formación Nº: | Resultado: |
|----------------|-------------------|---|-------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Evaluador:

Nombre:

Cargo:

Confirmo que he evaluado la actuación de los antemencionados participantes en los objetivos del ejercicio y que ésta ha sido a mi juicio satisfactoria. Por consiguiente, he hecho las anotaciones correspondientes en sus registros.

Firma:

Fecha:

Director:

Confirmo que se realizaron el ejercicio y la evaluación antemencionados.

Firma:

Fecha:

DOCUMENTO ADJUNTO 5

EJERCICIOS DE EVALUACIÓN TIPO

Reunión

Objetivos del ejercicio: los participantes demostrarán, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que al oír/observar las alarmas:

- ! Identifican correctamente la alarma, se cercioran de que su zona de trabajo no presenta peligro y se dirigen a sus puestos de reunión asignados.
- ! Llegan al puesto de reunión con la indumentaria adecuada, el equipo de protección personal necesario, y con cualquier otro equipo que se les asigne en el cuadro de obligaciones .
- ! Siguen las instrucciones e indicaciones del responsable del puesto de reunión o de la otra persona que esté a cargo.
- ! Saben ponerse el equipo de protección personal.¹

Condiciones del ejercicio: este ejercicio puede quedar integrado en el programa de ejercicios normales de la unidad siempre que:

- ! El evaluador esté en una posición que le permita observar a los participantes en sus puestos de reunión.
- ! El ejercicio comprenda el traslado del grupo desde el puesto de reunión al punto de evacuación, si éste fuera diferente del puesto de reunión.
- ! Las personas que se evalúan demuestren aptitud para ponerse el equipo de protección personal adecuado.²

Frecuencia de evaluación: en este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: antes de dar comienzo al ejercicio, los participantes deberán identificarse de modo que el evaluador los pueda reconocer. Éste evaluará la aptitud de cada participante en el logro de los objetivos del ejercicio. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de un participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

¹ Incluye chalecos salvavidas y trajes salvavidas si se está operando en una zona para la que se proporcionan estos últimos. Si los trajes salvavidas están precintados, los participantes podrán demostrar cómo ponerse el traje salvavidas utilizando los trajes que se faciliten para realizar la demostración y el ejercicio.

² Para los fines de evaluación, esto podrá hacerse al final de un ejercicio normal, cuando otros miembros del personal ya hayan terminado.

Procedimientos de subida a la embarcación de supervivencia

ATENCIÓN: DURANTE ESTE EJERCICIO SE DEBERÁN TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR EL ACCIONAMIENTO ACCIDENTAL DEL MECANISMO DE SUELTA DE LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA.

Objetivos del ejercicio: al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- ! Saben subir a una embarcación de supervivencia siguiendo los procedimientos adecuados.
- ! Saben asegurarse a la embarcación de supervivencia.
- ! Pueden ayudar a otros en la embarcación de supervivencia.

Condiciones del ejercicio: este ejercicio puede quedar integrado en el programa de ejercicios normales de la unidad siempre que el evaluador esté en una posición que le permita observar a los participantes durante la totalidad del ejercicio.

Frecuencia de evaluación: en este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses) para cada tipo de embarcación de supervivencia instalada.

Proceso de evaluación: antes de dar comienzo al ejercicio, los participantes deberán identificarse de modo que el evaluador los pueda reconocer. Éste se asegurará de que cada uno de los participantes ha logrado los objetivos de la práctica. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de un participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Procedimientos de puesta a flote y arranque de las embarcaciones de supervivencia

ATENCIÓN: DURANTE ESTE EJERCICIO SE DEBERÁN TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR LA ACTIVACIÓN ACCIDENTAL DEL MECANISMO DE SUELTA DE LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA.

Objetivos del ejercicio: al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- ! Saben asegurar la embarcación de supervivencia para su puesta a flote.
- ! Saben arrancar la embarcación de supervivencia utilizando sistemas primarios y auxiliares.
- ! Están familiarizados con los procedimientos de puesta a flote y suelta de la embarcación de supervivencia.
- ! Saben gobernar la embarcación de supervivencia.
- ! Están familiarizados con el equipo esencial de la embarcación de supervivencia¹

Condiciones del ejercicio: por lo general este ejercicio no formará parte del programa de ejercicios normales de la unidad y deberá realizarse al final de un ejercicio normal, o por separado, limitando el personal que participe en él a un máximo nominal de seis.

Frecuencia de evaluación: en este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: para cumplir con los objetivos del ejercicio, el evaluador pedirá al participante que asegure la embarcación de supervivencia de modo que quede lista para la puesta a flote y le pedirá que describa los procedimientos de arranque, puesta a flote y gobierno. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de un participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

¹ Al manejar radios, RLS, etc., se deberá tener cuidado de no transmitir accidentalmente llamadas de socorro.

Ejercicio de evacuación

Objetivos del ejercicio: al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- ! Conocen la ubicación del equipo de evacuación y emergencia de la unidad, es decir, balsas salvavidas, cabos anudados, redes de abandono, otros sistemas de evacuación de personal y RLS.
- ! Saben cómo desplegar el equipo.
- ! Conocen las técnicas de uso del equipo¹.
- ! Conocen las precauciones para saltar al agua desde cierta altura.

Condiciones del ejercicio: por lo general este ejercicio no formará parte del programa de ejercicios normales de la unidad y deberá realizarse al final de un ejercicio normal, o por separado, limitando el personal que participe en él a un máximo de seis.

Frecuencia de evaluación: en este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Evaluador: realizará la evaluación un supervisor con los necesarios conocimientos y aptitud.

Proceso de evaluación: el evaluador pedirá al participante que se dirija a donde se encuentran los sistemas de evacuación. A continuación le pedirá que describa cómo desplegar equipo, que explique cómo ha de utilizarse y, cuando proceda, que haga una demostración de su uso. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de un participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

¹ Al manejar radios, RLS, etc., se deberá tener cuidado de no transmitir accidentalmente llamadas de socorro.

Ejercicio de primeros auxilios

Objetivos del ejercicio: al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- ! Saben tomar las precauciones básicas y mantienen despejadas en el accidentado las vías respiratorias..
- ! Entienden y saben aplicar técnicas básicas de reanimación cardiopulmonar (RCP).
- ! Toman las precauciones necesarias para controlar la hemorragia.
- ! Saben qué medidas tomar para asistir a una víctima de hipotermia.

Condiciones del ejercicio: este ejercicio deberá realizarse con un máximo de seis participantes en condiciones controladas. Se podrá utilizar equipo auxiliar (si lo hubiere) para ayudar a los participantes a que demuestren su aptitud de manera satisfactoria a juicio del evaluador.

Frecuencia de evaluación: en este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: el evaluador examinará a los participantes sobre las prescripciones básicas de primeros auxilios, hará preguntas al grupo, y pedirá que demuestren las distintas técnicas. Para tal fin se dispondrá de un maniquí de primeros auxilios. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de un participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de lucha contra incendios

Objetivos del ejercicio: al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- ! Comprenden los elementos del fuego y la explosión, los tipos y fuentes de ignición, la clasificación de los incendios y los agentes extintores correspondientes.
- ! Conocen la organización de lucha contra incendios de a bordo y sus responsabilidades asignadas.
- ! Saben dónde se encuentran las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios y las vías de evacuación en caso de emergencia.
- ! Saben tomar las medidas oportunas al detectar humo o fuego.
- ! Saben qué medidas se deben tomar para salir de un espacio lleno de humo.
- ! Saben utilizar correctamente el aparato respiratorio (si lo hubiere).
- ! Conocen el uso correcto del equipo normalmente utilizado para extinguir fuegos menores.

Condiciones del ejercicio: este ejercicio deberá realizarse con un máximo de seis participantes en condiciones controladas. Es preferible emplear el equipo si ello puede hacerse de modo seguro.

Frecuencia de evaluación: en este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: el evaluador examinará a los participantes sobre: conocimientos básicos de teoría de incendios, organización de lucha contra incendios a bordo, y responsabilidades asignadas. Se pedirá a los participantes que demuestren y ejecuten, uno a la vez, las medidas que adoptarían al descubrir humo o fuego.

ANEXO 16**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC****APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo XII y la regla I/1.2.3 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, denominado en adelante "el Convenio", que tratan de los procedimientos de enmienda de la parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación),

SUMAMENTE PREOCUPADO ante las continuas pérdidas de buques que transportan cargas sólidas a granel, a veces sin dejar rastro, y la considerable pérdida de vidas humanas que ocasionan,

RECONOCIENDO la urgente necesidad de mejorar en mayor grado los requisitos mínimos de competencia de las tripulaciones de los buques que transportan cargas sólidas a granel, a fin de evitar que se produzcan tales siniestros,

HABIENDO EXAMINADO el informe del Grupo especial de trabajo sobre la seguridad de los graneleros convocado por el Comité en sus periodos de sesiones 67º y 68º,

HABIENDO EXAMINADO ASIMISMO, en su [70º] periodo de sesiones, enmiendas a la parte A del Código de Formación, propuestas y distribuidas de acuerdo con lo prescrito en el artículo XII 1) a) i) del Convenio,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo XII 1) a) iv) del Convenio, las enmiendas al Código de Formación cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DETERMINA que, de conformidad con el artículo [XII 1) a) vii) 2)] del Convenio, estas enmiendas al Código de Formación se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2002] a menos que antes de esa fecha más de un tercio de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mundial de buques mercantes de registro bruto igual o superior a 100 toneladas, hayan notificado que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes en el Convenio de Formación a que tomen nota de que, conforme al artículo XII 1) a) ix) del Convenio, las enmiendas al Código de Formación que se adjuntan entrarán en vigor el [1 de enero de 2003], una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo XII 1) a) v) del Convenio, envíe a todas las Partes en el Convenio copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA
 PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

En los cuadros A-II/1 y A-II/2, sustitúyase el texto actual de las respectivas funciones, manipulación y estiba de la carga a nivel operacional y de gestión, por el siguiente:

Cuadro A-II/1

Función: Manipulación y estiba de la carga, a nivel operacional

| Columna 1 | Columna 2 | Columna 3 | Columna 4 |
|---|---|--|---|
| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
| Vigilar el embarco, estiba y sujeción de la carga, y su cuidado durante la travesía y el desembarco | <p><i>Manipulación, estiba y sujeción de la carga</i></p> <p>Conocimiento de los efectos de la carga, incluidas las cargas pesadas, en la navegabilidad y estabilidad del buque</p> <p>Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación, estiba y sujeción de la carga, incluidas las cargas sólidas a granel y las peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales, y de su influencia en la seguridad de la vida humana y del buque</p> <p>Aptitud para establecer y mantener una comunicación eficaz durante las operaciones de carga y descarga</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>.3 formación aprobada con simulador, si procede</p> | <p>Las operaciones de carga se efectúan con arreglo al plano de estiba u otros documentos, las reglas y reglamentos establecidos en materia de seguridad, las instrucciones para el uso del equipo y las limitaciones de estiba a bordo</p> <p>La manipulación de cargas peligrosas y perjudiciales se ajusta a los reglamentos internacionales, así como a las normas y códigos reconocidos de prácticas de seguridad</p> <p>Las comunicaciones son claras, comprensibles y se transmiten sistemáticamente con éxito</p> |

Cuadro A-II/1 (continuación)

| Columna 1 | Columna 2 | Columna 3 | Columna 4 |
|--|---|--|--|
| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación de la competencia |
| Inspeccionar los defectos y averías en los espacios de carga, las escotillas y los tanques de lastre, y presentar informes al respecto | <p>Conocimientos¹ y aptitud para explicar dónde se localizan las averías y defectos más comunes que puedan deberse a:</p> <p>.1 operaciones de carga y descarga</p> <p>.2 corrosión</p> <p>.3 mal tiempo</p> <p>Aptitud para determinar qué partes del buque deberán inspeccionarse cada vez a fin de abarcarlas todas dentro de un periodo de tiempo establecido</p> <p>Determinar los elementos de la estructura del buque esenciales para su seguridad</p> <p>Determinar las causas de la corrosión en los espacios de carga y en los tanques de lastre, así como el modo en que se puede identificar y prevenir la corrosión</p> <p>Conocimiento de los procedimientos para llevar a cabo las inspecciones.</p> <p>Aptitud para explicar cómo puede garantizarse la detección de defectos y averías</p> <p>Comprensión de los objetivos del "programa mejorado de reconocimientos"</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 experiencia aprobada en buque escuela</p> <p>.3 formación aprobada con simulador, si procede</p> | <p>Las inspecciones se efectúan con arreglo a procedimientos establecidos, y los defectos y averías se detectan y se notifican debidamente</p> <p>En caso de que no se detecten defectos ni averías, los resultados de los ensayos y exámenes indican claramente una competencia adecuada con respecto a los procedimientos y una aptitud para distinguir entre las partes del buque que se encuentran en buen estado y las partes defectuosas o averiadas</p> |

¹ Se entenderá que no es necesario que los oficiales de puente posean las cualificaciones del inspector de buques.

Cuadro A-II/2

Función: Manipulación y estiba de la carga, a nivel de gestión

| Columna 1 | Columna 2 | Columna 3 | Columna 4 |
|---|--|---|---|
| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación |
| Planificar y garantizar el embarco, estiba y sujeción de la carga, y su cuidado durante la travesía y el desembarco | <p>Conocimiento de los reglamentos, códigos y normas internacionales pertinentes sobre el manejo, estiba, sujeción y transporte seguros de la carga, y aptitud para aplicarlos</p> <p>Conocimiento del efecto de las cargas y de las operaciones de carga sobre el asiento y la estabilidad</p> <p>Utilización de los diagramas de estabilidad y esfuerzos, y el equipo de cálculo de esfuerzos, incluido el de tratamiento automático de datos, y cómo cargar y lastrar el buque para mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos impuestos al casco</p> <p>Estiba y sujeción de la carga a bordo del buque; equipo de manipulación y sujeción de la carga, y de trinca</p> <p>Operaciones de carga y descarga, con especial referencia al transporte de cargas definidas en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga</p> <p>Conocimiento general de los buques tanque y sus operaciones</p> <p>Conocimiento de las limitaciones operacionales y de proyecto de los graneleros</p> <p>Aptitud para utilizar todos los datos disponibles a bordo relacionados con el embarco, cuidado y desembarco de cargas a granel</p> <p>Aptitud para establecer procedimientos de manipulación segura de la carga teniendo en cuenta lo dispuesto en los instrumentos pertinentes, tales como el Código de Cargas a Granel, el Código IMDG, los Anexos III y V del MARPOL 73/78 y otra información pertinente</p> <p>Aptitud para explicar los principios básicos para establecer comunicaciones eficaces y mejorar las relaciones de trabajo entre el personal del buque y de la terminal</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>utilizando: tablillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, diagramas y equipo de cálculo de esfuerzos</p> | <p>La frecuencia e intensidad con que se vigila el estado de la carga están en consonancia con la naturaleza de ésta y las condiciones reinantes</p> <p>Se detecta con prontitud toda variación inadmisibles o imprevista del estado o características especificadas de la carga y se toman de inmediato las oportunas medidas correctivas para salvaguardar la seguridad del buque y de las personas a bordo</p> <p>Las operaciones de carga se planifican y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos y a las prescripciones legislativas</p> <p>La estiba y sujeción son tales que garantizan que las condiciones de estabilidad y de esfuerzos se mantengan dentro de límites de seguridad en todo momento durante la travesía</p> |

Cuadro A-II/2 (continuación)

| Columna 1 | Columna 2 | Columna 3 | Columna 4 |
|--|---|---|---|
| Competencia | Conocimientos, comprensión y aptitud | Métodos de demostración de la competencia | Criterios de evaluación |
| <p>Evaluar las averías y defectos notificados, en los espacios de carga, las tapas de escotilla y los tanques de lastre, y adoptar las medidas oportunas</p> | <p>Conocimiento de los límites de la resistencia de las partes estructurales de un granelero normal y aptitud para interpretar las cifras obtenidas respecto del momento flector y de la fuerza cortante</p> <p>Aptitud para explicar cómo evitar los efectos perjudiciales de la corrosión, la fatiga y la manipulación inadecuada de la carga en los graneleros</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>utilizando: tablillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, diagramas y equipo de cálculo de esfuerzos</p> | <p>Las evaluaciones se basan en principios aceptados y argumentos bien fundados, y se efectúan correctamente. Las decisiones tomadas resultan aceptables, teniendo en cuenta la seguridad del buque y las condiciones imperantes</p> |
| <p>Transporte de cargas peligrosas</p> | <p>Reglamentaciones y recomendaciones, normas y códigos internacionales sobre el transporte de cargas peligrosas, incluidos el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel</p> <p>Transporte de cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales; precauciones necesarias durante las operaciones de carga y descarga, y cuidados durante el viaje</p> | <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <p>.1 experiencia aprobada en el empleo</p> <p>.2 formación aprobada con simulador, si procede</p> <p>.3 formación de especialista aprobada</p> | <p>La distribución de la carga se planifica sobre la base de información fiable, y en consonancia con las pautas establecidas y con las prescripciones legislativas</p> <p>La información sobre riesgos, peligros y prescripciones especiales se registra en un formato que permite su fácil consulta al producirse un suceso</p> |

ANEXO 17

**RESOLUCIÓN MSC.75(69)
(aprobada el 14 de mayo de 1998)**

**APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA
PARA TODOS LOS TIPOS DE BUQUES REGIDOS POR LOS
INSTRUMENTOS DE LA OMI (RESOLUCIÓN A.749(18))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.749(18), por la cual la Asamblea aprobó en su decimoctavo periodo de sesiones el Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI (Código de Estabilidad sin Avería),

OBSERVANDO que la Asamblea autorizó al Comité a que enmiende el Código cuando sea necesario con arreglo a los resultados de estudios ulteriores y la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones,

DESEOSO de mantener actualizado el Código de Estabilidad sin Avería,

HABIENDO EXAMINADO en su 69º periodo de sesiones las enmiendas al Código de Estabilidad sin Avería propuestas por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros en su 41º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las enmiendas al Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI (resolución A.749(18)) cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los gobiernos que implanten las enmiendas al Código de Estabilidad sin Avería que se adjuntan.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA PARA TODOS LOS TIPOS DE BUQUES REGIDOS POR LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (RESOLUCIÓN A.749(18))

ÍNDICE

- 1 Punto 3.3: la enmienda no afecta al texto español.
- 2 Punto 5.2: la enmienda no afecta al texto español.
- 3 Punto 7.3: la enmienda no afecta al texto español.

PREÁMBULO

- 4 Párrafo 1: la enmienda no afecta al texto español.
- 5 Párrafo 3: la enmienda no afecta al texto español.

CAPÍTULO I - CUESTIONES GENERALES

1.2 Ámbito de aplicación

- 6 En el párrafo 1.2.1, "buques portacontenedores" se sustituye por "buques de carga que transporten contenedores en cubierta y buques portacontenedores".
- 7 En el párrafo 1.2.2, "el Estado ribereño podrá" se sustituye por "las administraciones podrán".

1.3 Definiciones

- 8 Párrafo 1.3.7.2: la enmienda no afecta al texto español.
- 9 Se inserta el nuevo párrafo 1.3.9 siguiente:

"Nave de gran velocidad: nave capaz de desarrollar una velocidad máxima, en metros por segundo (m/s), igual o superior a:

$$3,7 \llcorner^{0,1667}$$

donde:

\llcorner = desplazamiento correspondiente a la flotación de proyecto (m³).

- 10 Los párrafos 1.3.9 a 1.3.13 actuales pasan a ser los párrafos 1.3.10 a 1.3.14.

11 A continuación del párrafo 1.3.14, según la nueva numeración, se añaden los nuevos párrafos 1.3.15, 1.3.16 y 1.3.17 siguientes:

"1.3.15 *Eslora*: se tomará como eslora el 96% de la eslora total en una línea de flotación situada a una distancia de la quilla igual al 85% del puntal mínimo de trazado, medida desde el canto alto de dicha quilla, o la eslora desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con asiento de quilla, la flotación en la que se mide esta eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto.

1.3.16 *Manga de trazado*: manga máxima del buque medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales.

1.3.17 *Puntal de trazado*: distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los buques de madera y de construcción mixta esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea cóncava o cuando existan tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

En los buques que tengan trancañiles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro, prolongando las líneas como si el trancañil fuera de forma angular.

Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada."

CAPÍTULO 2 - DISPOSICIONES GENERALES CONTRA LA ZOZOBRA E INFORMACIÓN PARA EL CAPITÁN

2.1 Cuadernillo de estabilidad

12 El texto actual de los párrafos 2.1.1 y 2.1.2 se sustituye por el siguiente:

"2.1.1 La información sobre estabilidad y los planos correspondientes irán redactados en el idioma de trabajo del buque o en cualquier otro idioma que la Administración pueda determinar. También se remite al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), aprobado por la Organización mediante la resolución A.741(18). Todas las traducciones del cuadernillo de estabilidad deberán ser aprobadas.

2.1.2 Todo buque deberá ir provisto de un cuadernillo de estabilidad aprobado por la Administración que contenga suficiente información para que el capitán pueda utilizar el buque de conformidad con las prescripciones aplicables del presente Código. La Administración podrá imponer prescripciones adicionales. En las unidades móviles de perforación mar adentro, el cuadernillo de estabilidad podrá denominarse manual de instrucciones. El cuadernillo de estabilidad podrá incluir información sobre resistencia longitudinal. En el presente Código sólo se hace referencia a los aspectos de estabilidad del cuadernillo."

13 En el párrafo 2.1.4, "autoridad" se sustituye por "Administración".

14 Después del párrafo 2.1.4, se añaden el nuevo epígrafe y la nota a pie de página siguientes:

"2.2.1 Cálculos de estabilidad mediante computador*.

* Véanse las Directrices sobre los programas informáticos utilizados a bordo para los cálculos relativos a la carga y a la estabilidad (Circular MSC/Circ.854)."

15 Los actuales párrafos 2.1.5 a 2.1.8 se sustituyen por los nuevos párrafos 2.2.1 a 2.2.4 siguientes:

"2.2.1 Como suplemento del cuadernillo de estabilidad aprobado, podrá utilizarse un computador para facilitar los cálculos de estabilidad mencionados en 2.1.3.9.

2.2.2 El equipo y el programa informático deberán ser aprobados por la Administración para su utilización en los cálculos de estabilidad. En la medida de lo posible, el formato de entrada y salida del computador, será fácilmente comparable, en forma y contenido, con el del cuadernillo de estabilidad, de manera que los operadores se familiaricen fácilmente con los cálculos de estabilidad.

2.2.3 Se proporcionará un manual de instrucciones simple y directo, escrito en el mismo idioma que el cuadernillo de estabilidad, de conformidad con lo dispuesto en 2.1.1.

2.2.4 A fin de validar el funcionamiento adecuado del equipo y el programa informáticos, se calcularán periódicamente en el computador condiciones de carga preestablecidas con la periodicidad recomendada por los proveedores pero, como mínimo, en cada inspección anual de líneas de carga, y la salida impresa se mantendrá a bordo como condiciones de referencia para futuras comprobaciones."

2.2 Cuadernillos de instrucciones para determinados buques

16 La sección 2.2 pasa a ser la sección 2.3.

17 El primer párrafo de esta sección pasa a ser el párrafo 2.3.1.

18 A continuación de ese párrafo 2.3.1 se intercalan los nuevos párrafos 2.3.2 y 2.3.3 y la nota a pie de página siguientes:

"2.3.2 Los petroleros de doble casco con un único tanque de carga transversal deberán llevar un manual de instrucciones para las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos que incluya los procedimientos de carga y descarga de hidrocarburos e información pormenorizada sobre la altura metacéntrica inicial del petrolero y la resultante de la corrección por superficie libre de los líquidos de los tanques de carga de hidrocarburos y de los tanques de lastre durante la carga y descarga de hidrocarburos (incluidos el lastrado y la descarga) y durante el lavado de los tanques de carga de hidrocarburos*.

* Véase la Orientación sobre la estabilidad sin avería de los buques tanque existentes durante las operaciones de trasvase de líquidos (circular MSC/Circ.706-MEPC/Circ.304)."

2.3.3 El cuadernillo de estabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado deberá contener información sobre la importancia que reviste el garantizar que todos los cierres sean y se mantengan estancos, debido a la rápida pérdida de estabilidad que puede ocasionar la entrada de agua en la cubierta para vehículos y a la zozobra que rápidamente puede seguirse."

19 La sección 2.4 actual se intercala a continuación de la sección 2.3, según la nueva numeración, con las siguientes enmiendas en su epígrafe y en su texto:

"2.4 Lastre fijo

Si se utiliza lastre fijo, éste deberá colocarse con arreglo a un plan aprobado por la Administración y de forma que no pueda variar de posición. El lastre fijo no se retirará del buque ni se cambiará de lugar dentro del mismo sin el permiso de la Administración. La información sobre este tipo de lastre deberá quedar registrada en el cuadernillo de estabilidad del buque."

2.3 Precauciones generales contra la zozobra

20 La sección 2.3 actual pasa a ser la sección 2.5.

21 Los párrafos 2.3.1 a 2.3.7 actuales pasan a ser los párrafos 2.5.1 a 2.5.7.

22 En el párrafo 2.5.1, según la nueva numeración, se añaden un asterisco, al final del párrafo, y la nota a pie de página siguiente:

" _____

* Véase la Orientación que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas con mar de popa o de aleta (circular MSC/Circ.707)."

23 En el párrafo 2.5.3, según la nueva numeración, se añaden un asterisco, al final del párrafo, y la nota a pie de página siguiente:

" _____

* Véanse las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (circular MSC/Circ.745)."

24 El texto actual del párrafo 2.5.4, según la nueva numeración, se sustituye por el siguiente:

"2.5.4 Cuando un buque esté realizando operaciones de remolque dispondrá de una reserva de estabilidad suficiente para soportar el momento escorante previsto provocado por el cable de remolque sin que esto ponga en peligro su seguridad. La carga de cubierta a bordo del buque remolcador estará situada de manera que no menoscabe la seguridad de la tripulación que esté trabajando en cubierta ni impida el funcionamiento correcto del equipo de remolque. El equipo del cable de remolque incluirá muelles de remolque y medios para la suelta rápida del remolque."

25 Al final del párrafo 2.5.6, según la nueva numeración, se añade lo siguiente:

"Los tanques parcialmente llenos se podrán utilizar en casos excepcionales como medios para reducir el valor excesivo de la altura metacéntrica. En dichos casos, se deberá tener debidamente en cuenta el efecto del chapoteo."

2.5 Procedimientos operacionales relacionados con las condiciones climáticas

26 La sección 2.5 actual pasa a ser la sección 2.6 y su epígrafe se sustituye por el siguiente:

"2.6 Procedimientos operacionales antes y durante el mal tiempo"

27 Los párrafos 2.5.1 a 2.5.12 actuales pasan a ser los párrafos 2.6.1 a 2.6.12.

28 En el párrafo 2.6.8 según la nueva numeración, se añaden un asterisco, al final del párrafo, y la nota a pie de página siguiente:

" _____

* Véase la Orientación que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas con mar de popa o de aleta (circular MSC/Circ.707)."

29 Párrafo 2.6.9, según la nueva numeración: la enmienda no afecta al texto español.

30 El texto actual del párrafo 2.6.12, según la nueva numeración, se sustituye por el siguiente:

"2.6.12 Las naves de sustentación dinámica y las naves de gran velocidad no se utilizarán deliberadamente en condiciones peores que las más desfavorables previstas ni fuera de los límites especificados en los certificados pertinentes o en los documentos a que se haga referencia en ellos."

CAPÍTULO 3 - CRITERIOS DE PROYECTO APLICABLES A TODOS LOS BUQUES

3.1.2 Criterios generales recomendados

31 En el párrafo 3.1.2.1, "ángulo de inundación" se sustituye por "ángulo de inundación descendente".

32 En el párrafo 3.1.2.6, en la fórmula, "0,02" se sustituye por "0,196"; en la definición de M_R , "m.t." se sustituye por "kNm"; y en la definición de KG, "quilla" se sustituye por "línea de base".

3.2.2 Criterio meteorológico recomendado

33 En el párrafo 3.2.2.2, en la definición de Z, "calado" se sustituye por "calado medio"; en la definición de P, "504 N/m²" se sustituye por "presión del viento de 504 Pa", y en la definición de g, "9,81 m/s²" se sustituye por "aceleración debida a la gravedad de 9,81 m/s²".

34 En el párrafo 3.2.2.3, en la definición de L, "eslora en la flotación del buque(m)" se sustituye por "eslora en la flotación (m)".

3.3 Efecto de las superficies libres de los líquidos en los tanques

35 El texto actual de la sección 3.3 se sustituye por el siguiente:

3.3.1 En todas las condiciones de carga, la altura metacéntrica inicial y la curva de los brazos adrizantes deberán corregirse con el efecto de superficie libre de los líquidos en los tanques.

3.3.2 El efecto de superficie libre deberá tenerse en cuenta siempre que el nivel de llenado de un tanque sea inferior al 98% del nivel de llenado total. No será necesario considerar el efecto de

superficie libre cuando un tanque esté nominalmente lleno, es decir, cuando su nivel de llenado sea igual o superior al 98%. Los efectos de superficie libre en los tanques pequeños podrán no considerarse cuando se dé la condición indicada en 3.3.9*

3.3.3 Los tanques que se tienen en cuenta al determinar la corrección por superficie libre quedan comprendidos en una de las dos categorías siguientes:

- .1 Tanques con niveles de llenado fijos (por ejemplo: cargas líquidas, lastre de agua). La corrección por superficie libre deberá determinarse con arreglo al nivel de llenado real de cada tanque.
- .2 Tanques con niveles de llenado variables (por ejemplo, líquidos consumibles, tales como fueloil, gasoil, agua dulce, y también cargas líquidas y lastre de agua durante las operaciones de trasvase de líquidos). Salvo por lo autorizado en 3.3.5 y 3.3.6, la corrección por superficie libre será el valor máximo alcanzable entre los límites de llenado previstos para cada tanque que sea compatible con cualquier instrucción de funcionamiento.

3.3.4 Al calcular los efectos de superficie libre de los tanques que contengan líquidos consumibles deberá darse por supuesto que, para cada tipo de líquido, al menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen una superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques considerados serán aquellos en los que el efecto de superficie libre sea mayor.

3.3.5 Cuando los tanques de lastre de agua, incluidos los tanques antibalance y los tanques adrizantes, tengan que ser llenados o descargados durante la travesía, el efecto de superficie libre se calculará de modo que se tenga en cuenta la fase más crítica relacionada con tales operaciones.

3.3.6 En los buques que estén realizando operaciones de trasvase de líquidos, las correcciones por superficie libre para cada fase de la operación de trasvase de líquidos podrán determinarse con arreglo al nivel de llenado de cada tanque correspondiente a tal fase de la operación de trasvase.

3.3.7 Las correcciones de la altura metacéntrica inicial y de la curva de brazos adrizantes deberán considerarse por separado, de la manera siguiente.

3.3.7.1 Al determinar la corrección de la altura metacéntrica inicial, los momentos de inercia transversales de los tanques deberán calcularse con un ángulo de escora de 0°, con arreglo a las categorías indicadas en 3.3.3.

3.3.7.2 La curva de brazos adrizantes podrá corregirse siguiendo uno de los métodos indicados a continuación, a reserva del consentimiento de la Administración:

- .1 Corrección basada en el momento de efectuarse el trasvase de líquidos para cada ángulo de escora calculado.
- .2 Corrección basada en el momento de inercia, calculado con un ángulo de escora de 0°, modificada para cada ángulo de escora calculado.

* Véanse los criterios relativos al proyecto de estabilidad sin avería que figuran en la regla I/25A del MARPOL 73/78, así como las Interpretaciones unificadas correspondientes.

- .3 Corrección basada en la suma de los valores de M_{fs} para todos los tanques considerados (véase 3.3.8).

Con excepción de la indicada en .3, las correcciones podrán calcularse con arreglo a las categorías indicadas en 3.3.3.

Cualquiera que sea el método seleccionado para corregir la curva de brazos adrizantes, en el cuadernillo de estabilidad del buque solamente deberá presentarse el método elegido. No obstante, cuando se describa otro método opcional para el cálculo manual de las condiciones de carga, se deberá añadir una explicación de las diferencias que puedan surgir en los resultados, así como un ejemplo de corrección para cada variante.

3.3.8 Los valores de M_{fs} para cada tanque podrán obtenerse con la fórmula siguiente:

$$M_{fs} = v b k k r *$$

donde:

M_{fs} es el momento por superficie libre a cualquier inclinación, en tonelámetros
 v es la capacidad total del tanque, en m^3
 b es la anchura máxima del tanque, en m
 k es la densidad del líquido contenido en el tanque, en toneladas/ m^3
 $*$ es igual a v/blh (coeficiente de bloque del tanque)
 h es la altura máxima del tanque, en m
 l es la longitud máxima del tanque, en m
 k es un coeficiente adimensional que se obtiene del cuadro 3.3.8, según la relación b/h . Los valores intermedios se determinan por interpolación.

3.3.9 No será necesario incluir en la corrección los tanques pequeños que cumplan la condición dada por la fórmula siguiente empleando los valores de "k" que corresponden a una inclinación de 30°:

$$M_{fs} / \delta_{min} < 0,01 \text{ m}$$

donde:

δ_{min} es el desplazamiento mínimo del buque calculado en d_{min} , en toneladas
 d_{min} es el calado medio de servicio mínimo de un buque sin carga, con el 10% de provisiones y el mínimo de agua de lastre, si es necesario, en m.

3.3.10 No es necesario tener en cuenta, en los cálculos de correcciones, los residuos de líquidos que quedan normalmente en los tanques vacíos, siempre y cuando el total de los residuos de líquidos no produzca un efecto de superficie libre considerable."

Cuadro 3.3.8 - Valores del coeficiente "k" para calcular las correcciones por superficie libre

| $k = \frac{\sin \theta}{12} \left(1 + \frac{\tan^2 \theta}{2}\right) \cdot \frac{b}{h}$ donde $\cot 2 \geq \frac{b}{h}$ | | | | | | | $k = \frac{\cos \theta}{8} \left(1 + \frac{\tan \theta}{b/h}\right) - \frac{\cos \theta}{12(b/h)^2} \left(1 + \frac{\cot^2}{2}\right)$ donde $\cot 2 < \frac{b}{h}$ | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|--|------|------|------|------|------|------|------|
| 2 | 5° | 10° | 15° | 20° | 30° | 40° | 45° | 50° | 60° | 70° | 75° | 80° | 85° | 2 |
| b/h | | | | | | | | | | | | | | b/h |
| 20 | 0,11 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,11 | 0,10 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,05 | 0,04 | 0,03 | 0,02 | 20 |
| 10 | 0,07 | 0,11 | 0,12 | 0,12 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,09 | 0,07 | 0,05 | 0,04 | 0,03 | 0,02 | 10 |
| 5 | 0,04 | 0,07 | 0,10 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,08 | 0,07 | 0,06 | 0,05 | 0,04 | 5 |
| 3 | 0,02 | 0,04 | 0,07 | 0,09 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,09 | 0,08 | 0,07 | 0,06 | 0,05 | 3 |
| 2 | 0,01 | 0,03 | 0,04 | 0,06 | 0,09 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,09 | 0,09 | 0,08 | 0,07 | 2 |
| 1,5 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,07 | 0,10 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,09 | 1,5 |
| 1 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,07 | 0,09 | 0,10 | 0,12 | 0,13 | 0,13 | 0,13 | 0,13 | 1 |
| 0,75 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,04 | 0,04 | 0,05 | 0,09 | 0,16 | 0,18 | 0,21 | 0,16 | 0,75 |
| 0,5 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,04 | 0,04 | 0,05 | 0,09 | 0,16 | 0,18 | 0,21 | 0,23 | 0,5 |
| 0,3 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,03 | 0,05 | 0,11 | 0,19 | 0,27 | 0,34 | 0,3 |
| 0,2 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,04 | 0,07 | 0,13 | 0,27 | 0,45 | 0,2 |
| 0,1 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,04 | 0,06 | 0,14 | 0,53 | 0,1 |

3.5 Condiciones normales de carga que deben examinarse

36 Título de la sección 3.5: la enmienda no afecta al texto español.

3.5.1 Condiciones de carga

37 En los párrafos 3.5.1.3.1 y 3.5.1.3.2, "peso" se sustituye por "masa".

3.5.2 Supuestos para el cálculo de las condiciones de carga

38 En los párrafos 3.5.2.5 y 3.5.2.6, "peso" se sustituye por "masa" en todo el texto.

CAPÍTULO 4 - CRITERIOS ESPECIALES PARA DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES

4.1 Buques de carga que transporten cubiertas de madera

39 En el párrafo 4.1.3, en la parte introductoria, se añade "y 3.2" a continuación de "3.1.2.4".

40 En el párrafo 4.1.3.3, en la primera oración "será positiva" se sustituye por "no será inferior a 0,10 m," y se suprime la última oración.

41 En el párrafo 4.1.3, a continuación del subpárrafo .3 actual, se añade el nuevo subpárrafo .4 siguiente:

"4 cuando se determine la aptitud de un buque para soportar los efectos combinados del viento de través y el balance con arreglo a 3.2, se respetará el límite de 16° del ángulo de escora provocado por un viento constante, pero se podrá dejar de lado el criterio adicional del 80% del ángulo de inmersión de la línea de contorno de la cubierta."

42 Párrafo 4.1.5.3.1: la enmienda no afecta al texto español.

4.2 Buques pesqueros

43 Párrafo 4.2.3.1: la enmienda no afecta al texto español.

44 El texto actual de los párrafos 4.2.4.1 y 4.2.4.2 se sustituye por el siguiente:

"4.2.4.1 La Administración podrá aplicar las disposiciones de 3.2 a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 m.

4.2.4.2 En el caso de buques pesqueros de eslora comprendida entre 24 m y 45 m, la Administración podrá aplicar las disposiciones de 3.2. Igualmente, los valores de la presión del viento (véase 3.2.2.2) podrán tomarse del cuadro siguiente:

| h (m) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 o más |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|---------|
| P (Pa) | 316 | 386 | 429 | 460 | 485 | 504 |

donde h es la distancia vertical desde el centro del área vertical proyectada del buque por encima de la flotación hasta la flotación."

45 En el párrafo 4.2.5.1.2, se añaden al final las palabras "y un porcentaje de las provisiones, el combustible, etc., que haya aceptado la Administración".

46 En el título de la sección 4.2.6, "24 m" se sustituye por "30 m".

4.5 Buques de suministro mar adentro

47 Párrafo 4.5.3.1: la enmienda no afecta al texto español.

4.6 Unidades móviles de perforación mar adentro

48 En 4.6.3, se añade al final "producidos por el viento".

49 En el párrafo 4.6.5.2.1, en la segunda oración se intercala "igual o" entre "será" y "superior", y en las definiciones de Área "A" y Área "B" "brazos" se sustituye por "momentos".

50 En el párrafo 4.6.5.2.2, la expresión "(no se empleará un valor de la altura GM superior a 2,44 m)" se traslada y se inserta después de la definición del parámetro "k".

51 En el párrafo 4.6.5.3, en la primera definición de GM, "la relación de energía adrizante" se sustituye por "la relación de energía de reserva".

52 En el párrafo 4.6.5.5, en la ecuación de "a", " A_{\min} " se sustituye por " a_{\min} ".

4.7 Pontones

53 Párrafo 4.7.2.2.1: la enmienda no afecta al texto español.

54 En el párrafo 4.7.2.2.3.3, "calado" se sustituye por "calado medio".

55 Párrafo 4.7.3.1: la enmienda no afecta al texto español.

56 En el párrafo 4.7.3.2, "0,54 kPa" se sustituye por "540 Pa".

4.8 Naves de sustentación dinámica

57 A continuación del párrafo 4.8.1.2 actual se añade el nuevo párrafo 4.8.1.3 siguiente:

"4.8.1.3 Las disposiciones del presente capítulo no se aplican a las naves de sustentación dinámica cuya quilla se haya colocado el 1 de enero de 1996 o posteriormente o que hayan sido objeto de reparaciones, alteraciones o modificaciones importantes en esa fecha o posteriormente."

58 Párrafo 4.8.2.1.2: la enmienda no afecta al texto español.

59 En el párrafo 4.8.3, "capítulo" se sustituye por "parte".

60 Párrafo 4.8.6.2: la enmienda no afecta al texto español.

61 En el párrafo 4.8.7.1.1.4, "Z" se sustituye por " Z_v " en todo el texto.

62 En el párrafo 4.8.7.1.2.3 y en la figura 4.8.7-3, "g" se sustituye por "h".

4.9 Buques portacontenedores de eslora superior a 100 m

63 En el párrafo 4.9.2.6 en la definición de B, "B" se sustituye por " B_D "; antes de la fórmula de "D" se inserta el texto siguiente: "D' = puntal de trazado del buque, corregido en cuanto a partes definidas de los volúmenes delimitados por las brazolas de escotilla de conformidad con la fórmula:"; y la explicación que sigue a "KG =" se sustituye por "altura del centro de masa por encima de la base, corregida en cuanto al efecto de superficie libre; no se empleará un valor de la altura KG inferior a d, en m".

64 En el párrafo 4.9.2.6 se añade al final el siguiente texto:

R_H = longitud de cada brazola de escotilla dentro de L/4 a proa y a popa del centro del buque, en m (véase la figura 4.9-1);

b = anchura media de las brazolas de escotilla dentro de L/4 a proa y a popa del centro del buque, en m (véase la figura 4.9-1);

h = altura media de las brazolas de escotilla dentro de L/4 a proa y a popa del centro del buque, en m (véase la figura 4.9-1);

L = eslora del buque, en m;

B = manga del buque en la línea de flotación, en m;

B_m = manga del buque en la línea de flotación a la mitad del calado medio, en m;

Las partes sombreadas de la figura 4.9-1 representan volúmenes parciales delimitados por las brazolas de escotilla que se considera contribuyen a la resistencia contra la zozobra con ángulos de escora amplios cuando el buque se encuentra en la cresta de la ola."

65 En la figura 4.9-1, "B/4" se sustituye por "B_D/4".

66 Después de la sección 4.9 actual se añade la nueva sección 4.10 siguiente:

"4.10 Naves de gran velocidad

Las naves de gran velocidad definidas en 1.3.9, construidas el 1 de enero de 1996 o posteriormente, a las que se aplique el capítulo X del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, deberán cumplir las prescripciones de estabilidad del Código NGV."

CAPÍTULO 5 - CONSIDERACIONES SOBRE EL ENGELAMIENTO

5.5 Naves de sustentación dinámica

67 Párrafo 5.5.1: la enmienda no afecta al texto español.

68 Al final del capítulo 5, en el "Mapa de las zonas de formación de hielo", la zona situada al norte de la latitud 56° N en el mar Báltico se sombrea de conformidad con el párrafo 5.3.2.1 (véase ese mismo mapa en el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos).

CAPÍTULO 6 - CONSIDERACIONES SOBRE LA INTEGRIDAD DE ESTANQUIDAD

6.4 Portas de carga y aberturas similares

69 A continuación del párrafo 6.4.2 actual se añaden los nuevos párrafos 6.4.3 y 6.4.4 siguientes:

"6.4.3* Las portas de carga y aberturas similares de los buques de pasaje a los que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, deberán cumplir lo dispuesto en las reglas II.1/17, II-1/20 y II-1/20-1 de dicho Convenio. Asimismo, en los buques de pasaje de transbordo rodado a los que se aplique ese Convenio, dichas aberturas tendrán que ajustarse a lo dispuesto en la regla II-1/23-2 del mismo."

"6.4.4* Las portas de carga y otras aberturas similares de los buques de carga a los que aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, deberán cumplir lo dispuesto en la regla II-1/25-10 de dicho Convenio."

6.5 Portillos, imbornales, tomas y descargas

70 El texto actual del párrafo 6.5.1 se sustituye por el siguiente:

"6.5.1* En los buques de pasaje a los que se aplique por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre se ajustarán a lo dispuesto en la regla II-1/17 de dicho Convenio.

La integridad de estanquidad por encima de la cubierta de cierre se ajustará a lo dispuesto en la regla II-1/20 de ese Convenio.

Además, en los buques de pasaje de transbordo rodado, la integridad de estanquidad por debajo de la cubierta de cierre se ajustará a lo dispuesto en la regla II-1/20-2 y la integridad del casco y de la superestructura se ajustará a lo dispuesto en la regla II-1/23-2 del mismo Convenio."

71 Párrafo 6.5.4.10: la enmienda no afecta al texto español.

72 A continuación del párrafo 6.5.4 actual se añade el nuevo párrafo 6.5.5 siguiente:

"6.5.5 En los buques de carga a los que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, las aberturas externas se ajustarán a lo dispuesto en la regla II-1/25-10 de dicho Convenio."

6.8 Portas de desagüe

73 Párrafo 6.8.1: la enmienda no afecta al texto español.

74 Párrafo 6.8.2.1: la enmienda no afecta al texto español.

CAPÍTULO 7 - DETERMINACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO EN ROSCA Y DE LAS COORDENADAS DEL CENTRO DE GRAVEDAD

7.3 Preparativos para la prueba de estabilidad

75 El texto actual del subpárrafo .4 del párrafo 7.3.1.1 se sustituye por el siguiente:

".4 Dispositivos de medida:

- .1 péndulos: emplazamiento aproximado y longitud;
- .2 tubos en U: emplazamiento aproximado y distancia entre los brazos;
- .3 inclinómetros: emplazamiento y detalles de aprobaciones y calibraciones."

76 Párrafo 7.3.2.3: la enmienda no afecta al texto español.

77 Párrafo 7.3.2.6: la enmienda no afecta al texto español.

78 El texto actual del párrafo 7.3.2.8 se sustituye por el siguiente:

"7.3.2.8 El peso total utilizado debe ser suficiente para conseguir una inclinación a cada banda de un grado como mínimo y cuatro grados como máximo. No obstante, la Administración podrá aceptar un ángulo de inclinación inferior en el caso de grandes buques, a condición de que se cumplan las prescripciones que figuran en 7.3.2.9 relativas a la diferencia en altura del tubo en U

o de deflexión del péndulo. Los pesos de prueba deben ser compactos y de una forma que permita determinar con precisión la posición vertical de su centro de gravedad. Cada uno de los pesos irá marcado con su peso y número de identificación. Toda nueva certificación de los pesos de prueba se realizará antes de inclinar el buque. Durante la prueba de estabilidad se dispondrá de una grúa, u otros medios equivalentes, con suficiente capacidad y alcance para desplazar los pesos en la cubierta de manera rápida y segura. Podrá permitirse el trasiego de agua de lastre cuando sea imposible realizar la prueba de estabilidad utilizando pesos sólidos si la Administración lo acepta."

79 En el párrafo 7.3.2.9, las dos últimas frases se sustituyen por el siguiente texto:

"Se podrán sustituir uno o más péndulos por otros instrumentos de medida (tubos en U o inclinómetros) a discreción de la Administración. No deberán utilizarse otros instrumentos de medida para reducir los ángulos mínimos de inclinación recomendados en 7.3.2.8".

7.4 Planos necesarios

80 En el párrafo 7.4.2 se suprimen las palabras "curvas de formas" y los paréntesis.

81 El texto actual del subpárrafo .4 del párrafo 7.4 se sustituye por el siguiente:

".4 plano de capacidades en el que se indiquen la capacidad y las posiciones vertical y longitudinal de los centros de gravedad de los espacios de carga, tanques, etc. Cuando se utilice el peso del agua de lastre para conseguir la inclinación, se conocerán las posiciones transversal y vertical de los centros de gravedad de los tanques correspondientes para cada ángulo de inclinación;"

82 Se suprime la sección 7.6 actual de este capítulo y su texto se incluye en un nuevo anexo 3 (véase el párrafo 94 *infra*).

ANEXO 1 - ORIENTACIÓN DETALLADA PARA REALIZAR UNA PRUEBA DE ESTABILIDAD

2.1 Superficie libre y contenido de los tanques

83 Párrafo 2.1.1: las dos primeras enmiendas no afectan al texto español. En la fórmula del momento de superficie libre las palabras "momento de superficie libre" se sustituyen por " M_{fs} " y en la fórmula de la corrección de superficie libre y las explicaciones, "FSM" se sustituye por " M_{fs} ".

84 En el párrafo 2.1.1, en la ecuación del momento de superficie libre el signo de "suma" se sustituye por "3".

85 Al final del párrafo 2.1.1 se añade el siguiente texto:

"Cuando se utilice el peso del agua de lastre para conseguir la inclinación, los movimientos reales transversales y verticales del líquido se calcularán teniendo en cuenta el cambio de escora del buque. La corrección por superficie libre definida en el presente párrafo no se aplicará a los tanques utilizados para la prueba."

86 El texto actual de la sección 2.2 ("Medios de amarre") se sustituye por el siguiente:

"2.2 Medios de amarre

La disposición de los medios de amarre es sumamente importante y su elección depende de muchos factores. Entre los más importantes destacan la profundidad del agua y los efectos del viento y las corrientes. Siempre que sea posible, el buque debe estar amarrado en una zona tranquila y abrigada que no se halle expuesta a la acción de fuerzas externas, tales como los remolinos ocasionados por las hélices de remolcadores que naveguen en las inmediaciones o las descargas inesperadas de bombas situadas en tierra. La profundidad del agua debe ser suficiente para asegurar que el casco queda totalmente libre del fondo. También se deben tener en cuenta el estado de la marea y el asiento del buque durante la prueba. Antes de comenzar la prueba se debe medir y registrar la profundidad en tantos puntos como sea necesario hasta asegurarse de que el buque no va a tocar el fondo. En caso de duda, la prueba se realizará durante la marea alta o se llevará el buque a aguas más profundas.

2.2.1 La disposición de los medios de amarre permitirá que el buque escore libremente el tiempo suficiente para obtener una lectura satisfactoria del ángulo de escora correspondiente a cada corrimiento del peso.

2.2.2 El buque se mantendrá en posición mediante amarras a proa y a popa, afirmadas a bitas o cornamusas en la cubierta. Si no es posible inmovilizar adecuadamente el buque utilizando los aparejos de a bordo, se fijarán chapas de cáncamo provisionales lo más cerca posible de crujía y de la línea de flotación. Cuando el buque sólo pueda amarrarse por una banda, conviene complementar los largos de proa y popa con dos esprines, a fin de mantener al buque bajo el necesario control, tal como se indica en la figura 2.2.1. La dirección de los esprines será tal que éstos sean lo más largos posibles. Entre el buque y el muelle se instalarán camellos cilíndricos. Al tomar las lecturas, todas las amarras deben estar flojas y el buque separado del muelle y los camellos."

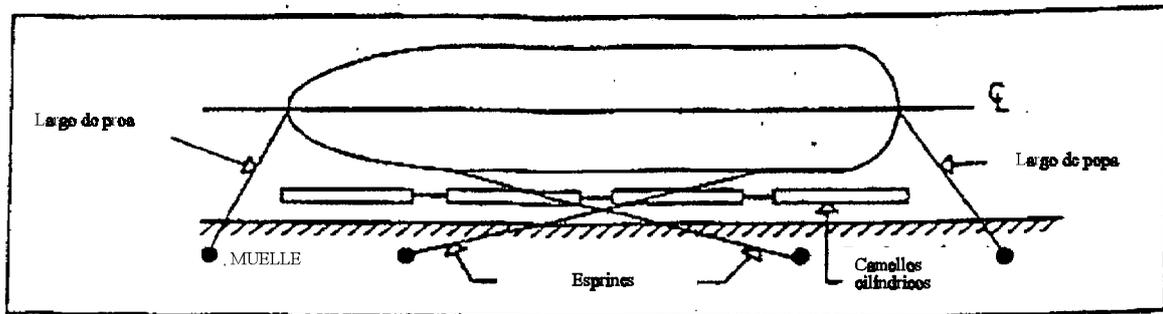


Figura 2.2.1

2.2.2.1 Si el buque queda separado del muelle por los efectos combinados del viento y la corriente, se verá sometido durante la prueba a un momento escorante superpuesto. En condiciones estables, esto no repercute en los resultados. La presencia de ráfagas de viento o de viento o corriente uniformemente variables hará que los momentos escorantes superpuestos cambien, en cuyo caso tal vez sean necesarios más puntos de prueba para que la prueba sea válida. Tal necesidad puede establecerse trazando las lecturas de los puntos de prueba conforme se van obteniendo.

2.2.2.2 Cuando el viento o la corriente empujen al buque contra las defensas, todas las amarras deben quedar flojas. Aunque los camellos cilíndricos permiten que el forro se deslice, también se experimentará un momento escorante superpuesto adicional debido a la presión ejercida por el buque contra los camellos. Convendría evitar esta situación si se puede, pero si no es posible, habría que tratar de separar el buque del muelle y los camellos, dejándolo a la deriva mientras se toman las lecturas.

2.2.2.3 Otra situación aceptable es cuando los efectos combinados del viento y la corriente son tales que puede controlarse el buque con una sola amarra por la proa o por la popa. En este caso, el punto de sujeción de la amarra deberá estar situado en el plano de crujía o cerca de éste. Con todas las amarras menos una flojas, el buque queda en libertad de ser arrastrado por el viento o la corriente mientras se toman las lecturas. En ocasiones, esto puede acarrear problemas, ya que si el viento o la corriente son variables, el trazado de las lecturas es susceptible de distorsión.

2.2.3 Los medios de amarre se someterán al examen de la autoridad encargada de su aprobación antes de la prueba.

2.2.4 Si para maniobrar los pesos de prueba se utiliza una grúa flotante, ésta no se deberá amarrar al buque."

2.3 Pesos de prueba

87 Se suprime el párrafo 2.3.2.

88 Los actuales párrafos 2.3.3 a 2.3.5 pasan a ser los párrafos 2.3.2 a 2.3.4.

89 El texto actual del párrafo 2.3.4, según la nueva numeración, se sustituye por el siguiente:

"2.3.4 Cuando se demuestre la imposibilidad de utilizar pesos sólidos para conseguir el movimiento de inclinación, podrá permitirse el movimiento del agua de lastre como método alternativo. Este permiso sólo se concederá para una prueba determinada, y será necesario que la Administración apruebe el procedimiento de prueba. A continuación figuran los requisitos mínimos para su aceptación:

- .1 los tanques utilizados para la prueba serán de paredes verticales y carecerán de palmejares de gran tamaño o de otros miembros internos que puedan crear bolsas de aire. Se podrán aceptar otras formas de tanque a discreción de la Administración;
- .2 los tanques estarán alineados transversalmente para mantener el asiento del buque;
- .3 se medirá y registrará el peso específico del agua de lastre;
- .4 las tuberías que den a los tanques utilizados para la inclinación habrán de estar llenas. Si la disposición de las tuberías del buque no permite el trasiego interno, podrán utilizarse bombas y conductos o mangueras portátiles;
- .5 se obturarán los colectores utilizados para el trasiego para evitar "fugas" de líquidos durante el trasiego. Se mantendrá un control continuo de las válvulas durante la prueba;
- .6 todos los tanques utilizados en la prueba se deberán sondear a mano antes y después de cada operación de trasiego;
- .7 para cada movimiento se calcularán los centros vertical, longitudinal y transversal;
- .8 se deberán proporcionar tablas precisas de sondeo/altura del espacio vacío. Se determinará el ángulo de escora inicial del buque antes de la inclinación para obtener valores precisos por lo que respecta a los volúmenes y a los centros de gravedad transversales y verticales de los tanques utilizados en la prueba para cada ángulo de escora. Para determinar el ángulo de escora inicial se utilizarán las marcas de calado a media eslora (a babor y estribor);
- .9 la cantidad que se ha corrido se podrá verificar mediante un indicador de caudal o un dispositivo semejante; y
- .10 se deberá evaluar el tiempo necesario para conseguir la inclinación. Si el tiempo requerido para el trasiego de líquidos es excesivo, no se aceptará el uso de agua, ya que en un periodo de tiempo prolongado es posible que el viento cambie."

2.4 Péndulos

90 En el párrafo 2.4.1, antes de la última oración, se intercala el nuevo texto siguiente:

"En los buques de gran tamaño con un GM alto, pueden ser necesarios péndulos de longitud mayor que la recomendada anteriormente a fin de obtener la deflexión mínima. En tales casos, la cubeta, representada en la figura A1-2.4.6, se llenará con aceite de alta viscosidad."

91 En el párrafo 2.4.7, se añade la siguiente oración al final del párrafo:

"La Administración podrá aprobar un medio distinto cuando considere que lo anterior no es factible."

92 Después del párrafo 2.4.7, se añade el nuevo epígrafe siguiente:

"2.5 Tubos en U"

93 El párrafo 2.4.8 actual se sustituye por el siguiente:

2.5.1 Los brazos del dispositivo se colocarán y fijarán lo más afuera posible de la borda y en posición paralela al plano de crujía del buque. La distancia entre los brazos se medirá perpendicularmente al plano de crujía. En la medida de lo posible, los brazos estarán en posición vertical.

2.5.2 Se tomarán disposiciones para registrar todas las lecturas en ambos brazos. A fin de facilitar la lectura y la detección de bolsas de aire, se utilizará en toda la longitud del dispositivo, tubo o manguera de plástico transparente. El tubo en U se someterá a una prueba de presión antes de realizar la prueba de estabilidad, a fin de asegurar que es estanco al agua.

2.5.3 La distancia horizontal entre los brazos del tubo será suficiente para obtener una diferencia de nivel de por lo menos 15 cm entre la posición del buque adrizado y la máxima inclinación a cada banda.

2.5.4 Normalmente, el líquido utilizado en el tubo será agua. También se podrá considerar la posibilidad de utilizar otros líquidos de baja viscosidad.

2.5.5 El tubo no contendrá bolsas de aire. Se tomarán disposiciones para que no haya obstrucciones que impidan la libre circulación del líquido en el tubo.

2.5.6 Cuando se utilice un tubo en U como dispositivo de medición, se tendrán debidamente en cuenta las condiciones meteorológicas reinantes (véase 4.1.1.3):

- .1 si el tubo está expuesto directamente a la luz del sol, se tomarán disposiciones para evitar diferencias de temperatura a lo largo del mismo;
- .2 si se prevén temperaturas inferiores a 0°C, el líquido será una mezcla de agua y de aditivo anticongelante; y
- .3 si se prevén fuertes ráfagas de lluvia, se tomarán medidas para evitar que entre más agua en el tubo.

2.6 Inclinómetros

El uso de inclinómetros estará sujeto, como mínimo, a las siguientes recomendaciones:

- .1 la precisión será equivalente a la de un péndulo;
- .2 la sensibilidad del inclinómetro será tal que el ángulo de escora no constante del buque se puede registrar durante toda la medición;

- .3 el periodo de registro será suficiente para medir con exactitud la inclinación. La capacidad de registro deberá ser, en general, suficiente para la totalidad de la prueba;
- .4 el instrumento podrá trazar o imprimir en papel los ángulos de inclinación registrados;
- .5 el instrumento tendrá un rendimiento lineal con respecto a la gama prevista de ángulos de inclinación;
- .6 el instrumento irá acompañado de las instrucciones del fabricante, en las que se incluirán los pormenores de la calibración, las instrucciones de funcionamiento, etc.; y
- .7 durante la prueba de estabilidad se podrá demostrar el rendimiento prescrito de manera satisfactoria a juicio de la Administración."

94 Se añade un nuevo anexo 3 titulado "Determinación de la estabilidad del buque por medio de la medición del periodo de balance (para buques de hasta 70 m de eslora)" con el texto de la sección 7.6 actual (véase el párrafo 82 *supra*).

ANEXO 18**RESOLUCIÓN MSC.76(69)
(aprobada el 14 de mayo de 1998)****AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS NOTAS EXPLICATIVAS DE
LAS REGLAS DEL SOLAS SOBRE COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD CON
AVERÍA DE LOS BUQUES DE CARGA DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR
A 100 METROS (RESOLUCIÓN A.684(17))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.684(17), relativa a las Notas explicativas de las reglas del SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga de eslora igual o superior a 100 m (Notas explicativas) y que el Comité, al aprobar las reglas que figuran en el capítulo II-1, parte B-1, del Convenio SOLAS, invitó a las administraciones a que tomaran nota de que dichas reglas debían aplicarse junto con las antes mencionadas Notas explicativas, aprobadas por la Organización con el fin de garantizar la aplicación uniforme de las reglas del SOLAS,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.47(66), mediante la cual el Comité, en su 66º periodo de sesiones, aprobó enmiendas al capítulo II-1, parte B-1, del Convenio SOLAS, respecto de las prescripciones sobre estabilidad con avería para los buques de carga de eslora igual o superior a 80 m pero inferior a 100 m, que deben entrar en vigor el 1 de julio de 1998,

RECONOCIENDO que, cuando dichas enmiendas al capítulo II-1, parte B-1, del Convenio SOLAS entren en vigor, será necesario disponer de Notas explicativas aplicables a los buques de carga de eslora igual o superior a 80 m no superior a 100 m,

HABIENDO EXAMINADO en su 69º periodo de sesiones la recomendación formulada por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros en su 41º periodo de sesiones,

1. DECIDE que las Notas explicativas aprobadas mediante resolución A.684(17) también deben aplicarse a los buques de carga de eslora igual o superior a 80 m pero inferior a 100 m;
2. INVITA a los gobiernos a que apliquen la presente resolución cuando implanten las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería para dichos buques de carga que figuran en las enmiendas al capítulo II-1, parte B-1, del Convenio SOLAS aprobadas mediante la resolución MSC.47(66).

ANEXO 19

**PROPUESTA DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS
PARA HACER OBLIGATORIO EL CÓDIGO CNI**

**CAPÍTULO VII
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

PARTE A

- 1 Se añade la siguiente oración al final del actual párrafo 3 de la regla 1:

"Además, las prescripciones de la Parte D se aplicarán al transporte de carga de CNI, según ésta se define en la regla 14.2."
- 2 Se añade una nueva parte D después de la parte C existente, a saber:

"PARTE D

**PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR
IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD
EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES**

Regla 14

Definiciones

A los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

- 1 *Código CNI*: Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad a bordo de los buques, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC...(...), en la forma en que pueda ser enmendado por la Organización, siempre que tales enmiendas sean aprobadas, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del actual Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo, con la salvedad del capítulo I.
- 2 *Carga de CNI*: combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad transportados como carga con arreglo a las fichas 10, 11, 12 ó 13 de la Clase 7 del Código IMDG.
- 3 *Combustible nuclear irradiado*: material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena.
- 4 *Plutonio*: mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración.
- 5 *Desechos de alta actividad*: desechos líquidos resultantes de la operación del sistema de extracción de primera fase o desechos concentrados derivados de fases de extracción subsiguientes, en una instalación para la reelaboración del combustible irradiado, o sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.

6 *Código IMDG*: Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aprobado por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.716(17), en su forma enmendada y con las enmiendas que pueda introducir el Comité de Seguridad Marítima.

Regla 15

Aplicación a los buques que transporten carga de CNI

1 Salvo por lo dispuesto en el párrafo 2, la presente parte es aplicable a todos los buques, independientemente de su fecha de construcción y tamaño, incluidos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, que se dediquen al transporte de carga de CNI.

2 La presente parte y el Código CNI no son aplicables a ningún buque de guerra, unidad naval auxiliar ni otros buques pertenecientes a un Gobierno Contratante, o explotados por éste, y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial; sin embargo, cada Administración velará, mediante la adopción de medidas adecuadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad operacional de los buques de ese tipo que le pertenezcan o que explote, por que éstos procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con la presente parte y con el Código CNI.

3 Ninguna disposición de la presente parte ni del Código CNI afectará a los derechos y obligaciones de los gobiernos con arreglo al derecho internacional, y toda medida adoptada para asegurar su cumplimiento será compatible con el derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

Regla 16

Prescripciones aplicables a los buques que transporten carga de CNI

1 Los buques que transporten carga de CNI, además de cumplir las prescripciones pertinentes del presente anexo, deberán cumplir las prescripciones del Código CNI y ser objeto de los reconocimientos y certificación que estipule dicho Código.

2 Los buques que posean un certificado expedido de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 deberán ser objeto de las inspecciones y la supervisión estipuladas en las reglas I/19 y XI/4. A tal efecto, dicho certificado se considerará expedido de conformidad con lo dispuesto en las reglas I/12 o I/13."

ANEXO 20**PROYECTO DE CÓDIGO CNI REVISADO****Prólogo**

El 4 de noviembre de 1993 la decimoctava Asamblea, mediante la resolución A.748(18), aprobó el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI). El Código CNI trata cuestiones como las siguientes: estabilidad con avería, prevención de incendios, regulación de la temperatura de los espacios de carga, consideraciones estructurales, medios de sujeción de la carga, suministro de energía eléctrica, equipo de protección radiológica, y plan de gestión, formación y emergencia a bordo.

El 27 de noviembre de 1997, la vigésima Asamblea, mediante la resolución A.853(20), aprobó enmiendas al Código con el fin de incluir prescripciones específicas relativas al plan de emergencia de a bordo y a la notificación en caso de suceso.

El Comité de Seguridad Marítima, en su 68º periodo de sesiones (mayo-junio 1997), y el Comité de Protección del Medio Marino, en su 39º periodo de sesiones (marzo 1997), acordaron que el Código CNI aprobado mediante las resoluciones A.748(18) y A.853(20) fuera de aplicación obligatoria en virtud del Convenio SOLAS 1974.

Al imprimir carácter obligatorio al Código CNI, han sido necesarias determinadas reformulaciones para hacerlo idóneo como instrumento de aplicación obligatoria.

Capítulo 1 - Generalidades

1.1 Definiciones

1.1.1 A los efectos de presente Código regirán las siguientes definiciones:

- .1 *Administración*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque está autorizado a enarbolar.
- .2 *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.
- .3 *Carga de CNI*: combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad transportados como carga con arreglo a las fichas 10, 11, 12 ó 13 de la Clase 7 del Código IMDG.
- .4 *Combustible nuclear irradiado*: material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena.
- .5 *Plutonio*: mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración.
- .6 *Desechos de alta actividad*: desechos líquidos resultantes de la operación del sistema de extracción de primera fase o desechos concentrados derivados de fases de extracción subsiguientes, en una instalación para la reelaboración de combustible irradiado, o sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.
- .7 *Código IMDG*: el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aprobado por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.716(17), en su forma enmendada y con las enmiendas que pueda introducir el Comité de Seguridad Marítima.
- .8 *Código CIQ*: el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, según se define en la regla VII/8.1 del Convenio.
- .9 *Suceso*: todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común, incluida la pérdida de integridad de los recipientes, que tenga o pueda tener como resultado la emisión efectiva o posible de una carga de CNI.
- .10 *Emisión*: el escape de carga de CNI de su sistema de contención o la pérdida de un bulto que contenga materiales a los que se aplica el Código CNI.

1.1.2 A los efectos del presente Código, los buques que transporten cargas de CNI pertenecerán a una de las tres clases siguientes, en función de la actividad total de la carga de CNI que se lleve a bordo:

Buques de Clase CNI 1: buques autorizados a transportar cargas de CNI con una actividad total inferior a 4 000 TBq.

Buques de Clase CNI 2: buques autorizados a transportar combustible nuclear irradiado o desechos de alta actividad con una actividad total inferior a 2×10^6 TBq y buques autorizados a transportar plutonio con una actividad total inferior a 2×10^5 TBq.

Buques de Clase CNI 3: buques autorizados a transportar combustible nuclear irradiado o desechos de alta actividad y buques autorizados para transportar plutonio sin límite en cuanto a la actividad total de los materiales.

1.2 Aplicación

1.2.1 El presente Código es aplicable a los buques que, independientemente de su tamaño, incluidos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, y sea cual sea su fecha de construcción, se dediquen al transporte de cargas de CNI.

1.2.2 Además de las prescripciones del presente Código, deberían aplicarse al transporte de cargas de CNI las disposiciones del Código IMDG.

1.2.3 Las cargas de CNI que deban llevarse en buques de clase CNI 3 no podrán transportarse en buques de pasaje.

1.3 Reconocimiento y certificación

1.3.1 Antes de que se lleve a cabo el transporte de cargas de CNI, el buque previsto a tal efecto será objeto de un reconocimiento inicial que comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales del buque en la medida en que a éste le sea aplicable el Código.

1.3.2 Tras el reconocimiento inicial prescrito en el párrafo 1.3.1, la Administración expedirá al buque sometido a reconocimiento un Certificado internacional de aptitud para el transporte de cargas de CNI, cuyo modelo figura en el apéndice.

1.3.3 Un buque autorizado a transportar cargas de CNI estará sometido a inspecciones y reconocimientos con arreglo a las disposiciones aplicables del capítulo I del Convenio a efectos de garantizar que la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y el material se ajustan a las disposiciones del presente Código.

1.3.4 El Certificado internacional de aptitud para el transporte de cargas de CNI dejará de ser válido si el reconocimiento llevado a cabo en cumplimiento de lo dispuesto en 1.3.3 indica que el buque no cumple las disposiciones del presente Código.

Capítulo 2 - Estabilidad con avería

2.1 La estabilidad con avería de los buques de clase CNI 1 habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

2.2 Todo buque de Clase CNI 2 deberá:

- .1 si ha sido construido con arreglo a las normas para buques de pasaje, cumplir las prescripciones de estabilidad con avería establecidas en la Parte B del capítulo II-1 del Convenio; o

- .2 si ha sido construido con arreglo a las normas para buques de carga, cumplir las prescripciones de estabilidad con avería establecidas en la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio, sea cual sea su eslora.

2.3 Todo buque de Clase CNI 3 deberá:

- .1 cumplir las prescripciones de estabilidad con avería relativas a la aptitud para conservar la flotabilidad y a la ubicación de los tanques de carga, establecidas para los buques de tipo 1 en el capítulo 2 del código CIQ; o
- .2 sea cual sea su eslora, cumplir las prescripciones de estabilidad con avería establecidas en la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio, con el índice de compartimentado siguiente:

$$R_{INF} = R + 0,2(1 - R)$$

Capítulo 3 - Prevención de incendios

3.1 La prevención de incendios en los buques de Clase CNI 1 habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

3.2 Los buques de las Clases CNI 2 y 3, independientemente de su tamaño, incluidos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, llevarán instalados los siguientes sistemas y equipo:

- .1 un sistema de extinción de incendios a base de agua que se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/4 del Convenio;
- .2 medios fijos de extinción de incendios en los espacios de máquinas de categoría A, según se definen éstos en la regla II-2/3.19 del Convenio, que se ajusten a lo prescrito en la regla II-2/7 del Convenio;
- .3 medios fijos de enfriamiento de los espacios de carga que se ajusten a lo prescrito en la regla II-2/54.2.1.3 del Convenio; y
- .4 un sistema fijo de detección y alarma contraincendios que proteja los espacios de máquinas, de alojamiento y de servicio, y que se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/13 del Convenio.

3.3 En los buques de Clase CNI 3, los espacios de alojamiento, los espacios de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas de categoría A irán instalados a proa o a popa de los espacios de carga, teniendo en cuenta la seguridad general del buque.

Capítulo 4 - Regulación de la temperatura de los espacios de carga

4.1 En los buques de las clases CNI 1, 2 y 3:

- .1 se proveerá ventilación o refrigeración adecuada en los espacios de carga cerrados, de manera que la temperatura ambiente en dichos espacios no exceda de 55°C en ningún momento;
- .2 los sistemas de ventilación o refrigeración de los espacios de carga destinados al transporte de cargas de CNI serán independientes de los que presten servicio a otros espacios; y

- .3 los dispositivos que sean esenciales para el funcionamiento, como ventiladores, compresores, intercambiadores de calor, y suministros de agua de enfriamiento, se instalarán por duplicado para cada espacio de carga y habrá disponibles piezas de respeto en número suficiente a juicio satisfactorio de la Administración.

Capítulo 5 - Consideraciones estructurales

La resistencia estructural de las zonas de cubierta y de los medios de soporte se calculará teniendo en cuenta las cargas elevadas que habrán de soportarse. En los buques existentes, la resistencia estructural se determinará con miras a limitar los emplazamientos donde puedan estibarse los bultos.

Capítulo 6 - Medios de sujeción de la carga

6.1 Se instalarán dispositivos permanentes de sujeción adecuados para evitar el movimiento de los bultos en los espacios de carga. Al proyectar dichos dispositivos se tendrán en cuenta la orientación de los bultos y las siguientes aceleraciones del buque:

- 1,5 g en sentido longitudinal;
- 1,5 g en sentido transversal;
- 1,5 g en sentido vertical hacia arriba;
- 2,0 g en sentido vertical hacia abajo.

6.2 Además, cuando se transporten bultos en la cubierta expuesta o en una cubierta para vehículos, esos bultos se sujetarán de conformidad con los principios relativos a la estiba y sujeción seguras de cargas pesadas unitarizadas o sobre ruedas (cargas rodadas) aprobados por la Administración, basándose en las directrices elaboradas por la Organización*.

6.3 Cuando se utilicen calzos de colisión, éstos se dispondrán de modo que no estorben ni impidan el paso del aire de enfriamiento que pueda ser necesario con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4.1.

* Véanse:

- .1 el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, aprobado por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.714(17);
- .2 las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado, aprobadas por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.581(14);
- .3 la circular MSC/Circ.385, sobre el Manual de sujeción de la carga; y
- .4 la circular MSC/Circ.745, sobre Directrices para la preparación del Manual de sujeción de la carga.

Capítulo 7 - Suministro de energía eléctrica

7.1 El suministro de energía eléctrica en los buques de clase CNI 1 habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

7.2 En los buques de las clases CNI 2 y 3:

- .1 se instalará una segunda fuente de energía eléctrica que cumpla lo prescrito en las normas internacionales aceptables para la Organización*, de manera que una avería en la fuente principal no afecte también a esa segunda fuente; y
- .2 la energía suministrada por la segunda fuente habrá de ser suficiente para alimentar, durante al menos 36 horas, los siguientes servicios;
 - .2.1 el equipo disponible para los medios de enfriamiento e inundación a que se hace referencia en los párrafos 3.2.3 y 4.1; y
 - .2.2 todos los servicios de emergencia que prescribe el Convenio.

7.3 En los buques de clase CNI 3, la fuente secundaria a que se hace referencia en el párrafo 7.2.1 estará situada fuera de los límites de cualquier avería prevista en el capítulo 2.

Capítulo 8 - Equipo de protección radiológica

En función de las características de las cargas de CNI que vayan a transportarse, y atendiendo al proyecto del buque, se proveerán, si es necesario, medios o equipo adicionales de protección radiológica que sean satisfactorios a juicio de la Administración.

Capítulo 9 - Gestión y formación

La gestión y formación para un buque que transporte cargas de CNI habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la labor desarrollada por la Organización.

* Véanse las recomendaciones publicadas por la Comisión Electrotécnica Internacional, especialmente la publicación 92: Instalaciones eléctricas de los buques.

Capítulo 10 - Plan de emergencia de a bordo

10.1 Todo buque que transporte una carga de CNI llevará a bordo un plan de emergencia de a bordo.

10.2 Dicho plan deberá ser aprobado por la Administración, basándose en las Directrices elaboradas por la Organización*, y estará redactado en un idioma o idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales entiendan. Como mínimo, el plan consistirá en:

- .1 el procedimiento que el capitán u otras personas encargadas del buque habrán de seguir para notificar sucesos relacionados con cargas de CNI, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 11 del presente Código;
- .2 la lista de autoridades o personas con las que se establecerá contacto en caso de sucesos relacionado con una carga de CNI;
- .3 una descripción detallada de las medidas que las personas que se encuentren a bordo deben tomar inmediatamente para prevenir, reducir o contener la emisión y mitigar las consecuencias de la pérdida de una carga de CNI tras el suceso; y
- .4 los procedimientos y puntos de contacto del buque para coordinar las medidas que se tomen a bordo con las autoridades nacionales y locales.

10.3 Si en otros instrumentos internacionales se exige que el buque disponga de un plan de emergencia de a bordo, los distintos planes podrán combinarse en uno solo, que se denominará "Plan marítimo de emergencia de a bordo"**. .

Capítulo 11 - Notificación en caso de suceso relacionado con una carga de CNI

11.1 Las prescripciones sobre notificación de la regla VII/7-1 del Convenio se aplicarán tanto a los casos de pérdida efectiva o probable de una carga de CNI por la borda como a cualquier suceso de emisión efectiva o probable de una carga de CNI, independientemente de los motivos de dicha emisión o pérdida, incluso si es para garantizar la seguridad del buque o salvar vidas humanas en el mar.

11.2 La notificación se efectuará también en los casos de daño, fallo o avería sufridos por un buque que transporte cargas de CNI, que:

- .1 afecten a la seguridad del buque, incluidos, sin que la enumeración sea exhaustiva, los casos de abordaje, varada, incendio, explosión, fallo estructural, inundación y corrimiento de la carga; o
- .2 menoscaben la seguridad de la navegación, incluidos los fallos o averías del aparato de gobierno, del sistema de propulsión, del sistema de generadores eléctricos y de las ayudas náuticas esenciales de a bordo.

* Véanse las "Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para buques que transporten materiales regidos por el Código CNI", aprobadas por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.854(20).

** Véanse las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.852(20).

APÉNDICE

Modelo de Certificado internacional de aptitud para el transporte de cargas de CNI*

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS DE CNI

(Sello oficial)

expedido en virtud de lo dispuesto en el

CÓDIGO PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI) (resolución MSC...(...))

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
*(nombre completo de la persona u organización competente
reconocida por la Administración)*

*Pormenores del buque***

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO

Clase CNI del buque (párrafo 1.1.2 del Código)

* El Certificado se extenderá en el idioma oficial del país que lo expida. Si se utiliza un idioma que no sea el español ni el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

** Los pormenores del buque también podrán indicarse en casillas dispuestas horizontalmente.

SE CERTIFICA:

- 1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.3.1 del Código; y
- 2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales del buque cumplen las disposiciones pertinentes del Código.

El presente Certificado se expide a reserva de lo dispuesto en el párrafo 1.3.4 del Código.

Expedido en
(*lugar de expedición del Certificado*)

.....
(*fecha*)

El infrascrito declara estar debidamente autorizado por el Gobierno antedicho para expedir el presente Certificado.

.....
(Firma del funcionario que expide el Certificado
y/o sello de la autoridad expedidora)

ANEXO 21**RESOLUCIÓN MSC.77(69)
(aprobada el 13 de mayo de 1998)****MANTENIMIENTO POR LOS BUQUES REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS
MIENTRAS ESTÉN EN LA MAR DE UNA ESCUCHA DIRECTA CONTINUA
EN EL CANAL 16 DE ONDAS MÉTRICAS DESPUÉS DEL 1 DE FEBRERO
DE 1999 E INSTALACIÓN DE EQUIPO DE LSD DE ONDAS MÉTRICAS
EN BUQUES NO REGIDOS POR EL CONVENIO SOLAS**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo relativo al de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN que la regla 12.3 del capítulo IV del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en su forma enmendada en 1988, estipula que hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta otra fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima, todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá cuando sea posible una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas,

RECORDANDO ADEMÁS la circular MSC/608 sobre la participación en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) de buques no regidos por el Convenio SOLAS,

TOMANDO NOTA de que un gran número de buques al que no se aplica el Convenio SOLAS puede no haber instalado equipo del SMSSM para el 1 de febrero de 1999 y de que si se interrumpe la escucha en el canal 16 de ondas métricas por parte de los buques regidos por el Convenio SOLAS, los buques no regidos por dicho Convenio, si se encuentran en peligro, no podrán alertar a los buques con equipo del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del tiempo necesario para que el gran número de buques no regidos por el Convenio SOLAS que deben llevar una instalación radioeléctrica en virtud de su legislación nacional pueda estar dotado de una instalación de ondas métricas que incluya medios de LSD, así como para proporcionar formación adecuada sobre el SMSSM al gran número de personas necesario para operar el equipo radioeléctrico de los buques no regidos por el Convenio SOLAS,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las muchas partes del mundo no cubiertas por estaciones costeras de ondas métricas, en las que los alertas de socorro sólo podrán ser recibidos por los buques cuando estén en las proximidades de los buques en peligro,

RECONOCIENDO la capacidad de que disponen los buques con equipo del SMSSM para mantener simultáneamente una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas y por llamada selectiva digital (LSD) en el canal 70 de ondas métricas,

ESTIMANDO que, por el momento, la mejor manera de proteger la vida humana en el mar sería que los buques con equipo del SMSSM siguieran manteniendo una escucha en el canal 16 de ondas métricas, de modo que todos los buques puedan establecer y mantener comunicaciones entre sí para fines de socorro y seguridad,

HABIENDO EXAMINADO en su 69º periodo de sesiones la recomendación hecha por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) en su 3º periodo de sesiones respecto del mantenimiento de una escucha directa por parte de los buques con equipo del SMSSM,

1. DETERMINA, de conformidad con la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS, que todos los buques con equipo del SMSSM, mientras estén navegando, continuarán manteniendo siempre que sea factible una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas hasta el 1 de febrero de 2005;

2. INSTA a los Gobiernos a que:

.1 exijan que todo nuevo equipo radioeléctrico de ondas métricas que el 1 de febrero de 1999 o posteriormente se fabrique para o se instale en buques de navegación marítima a los que no se aplica el Convenio SOLAS 1974 esté dotado de medios que permitan transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en el canal 70 de ondas métricas;

.2 exijan que todos los buques de navegación marítima a los que no se aplica el Convenio SOLAS, pero que deban llevar una instalación radioeléctrica en virtud de su legislación nacional, estén equipados con una instalación radioeléctrica que disponga de medios que permitan transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en el canal 70 de ondas métrica a más tardar el 1 de febrero de 2005;

.3 alienten a los buques de navegación marítima que se hayan equipado voluntariamente con una instalación radioeléctrica de ondas métricas a que se equipen también de medios que permitan transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en el canal 70 de ondas métricas a más tardar el 1 de febrero de 2005; y

.4 exijan a todos los buques que se hayan equipado los con medios indicados en los apartados .1 a .3 *supra* a que mantengan siempre que sea factible una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas hasta el 1 de febrero de 2005, y que exijan al personal encargado de utilizar dicho equipo que tenga la formación adecuada, teniendo en cuenta la resolución 343 de la UIT (CMR-97);

3. INVITA a los gobiernos a que pongan esta decisión en conocimiento de todos los navegantes, personal de buques pesqueros, propietarios de buques, compañías navieras, industrias de explotación mar adentro, fabricantes de equipo radioeléctrico, estaciones costeras y todas las demás personas que estén o puedan estar involucradas en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar;

4. INVITA ADEMÁS al Secretario General a que ponga esta resolución en conocimiento del Secretario General de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

ANEXO 22

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

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

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|--|--|
| 1 | Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las consiguientes enmiendas | Indefinido | BLG 1/20, sección 3 |
| A.1 | Medidas adicionales de seguridad para buques tanque | 1998 | MSC 63/23, párrafo 18.4 |
| A.2 | Seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque | 1999 | BLG 1/20, párrafos 4.12 a 4.14; MSC 69/22, párrafo 4.3 |
| A.3 | Revisión de las reglas I/22 a 24 del MARPOL teniendo en cuenta el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos | 1999 | BLG 1/20, párrafos 8.7 a 8.11 |
| A.4 | Examen de los Anexos I y II del MARPOL 73/78 | 2000 | BLG 1/20, sección 9 |
| A.5 | Aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente de las variantes de proyecto de buques tanque estipuladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78 | | |
| .1 | elaboración de las directrices definitivas | dos periodos de sesiones | BLG 1/20, párrafo 8.15 |
| .2 | evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque | Indefinido | BLG 1/20, sección 16 |

Nota: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad a los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para los órdenes del día provisionales de los próximos periodos de sesiones de los subcomités.

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (continuación)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|------|---|---|---|
| A.6 | Revisión de las prescripciones del código CIQ relativas al transporte de disulfuro de carbono | 1998 | MSC 66/24, párrafo 21.29 |
| A.7 | Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en petroleros de cargas que contienen sustancias tóxicas | 1998 | BLG 1/20, sección 12 |
| A.8 | Armonización de las prescripciones relativas a los conductos flexibles para la carga que figuran en los códigos CGrQ, CIQ y CIG | dos periodos de sesiones | MSC 68/23, párrafo 20.8 |
| A.9 | Examen de la regla I/13G del MARPOL sobre petroleros | 1998 | MEPC 41/20, párrafo 18.6; MSC 69/22, párrafo 20.8.2 |
| A.10 | Carga con equilibrio hidrostático | 1998 | MEPC 41/20, párrafo 19.7; MSC 69/22, párrafo 20.8.3 |
| B.1 | Examen de las normas de seguridad aplicables a los buques existentes: enmiendas a las reglas VII/9 y VII/12 del Convenio SOLAS | 1998 | MSC 65/25, párrafos 21.6 a 21.8 |
| B.2 | Examen de las especificaciones relativas a los sistemas de lavado con crudos | 1998 | BLG 1/20, párrafo 9.7 |
| B.3 | Revisión del capítulo 8 del código CIQ teniendo en cuenta la regla II-2/59 revisada del Convenio SOLAS | 1998 | MSC 66/24, párrafo 21.31 |
| B.4 | Elaboración de un código de navegación polar (coordinado por el Subcomité DE) | dos periodos de sesiones | MSC 68/23, párrafo 20.4; MSC 69/22, párrafo 20.13 |
| B.5 | Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las unidades FPAD y UFA | tres periodos de sesiones | MEPC 41/20, párrafo 7.7, MSC 69/22, párrafo 20.8.1 |

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|---|---|---|
| 1 Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas | Indefinido | MSC 63/23, párrafo 10.6 |
| 2 Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias | Indefinido | CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2 |
| 3 Enmiendas al Código de Cargas a Granel y evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel | Indefinido | BC 34/17, sección 3; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.1 |
| A.1 Enmienda 30-99 al Código IMDG, sus anexos y suplementos (FEm, GPA) | 1999 | DSC 3/15, párrafo 12.6 |
| A.2 Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78 | 1999 | DSC 3/15, párrafo 12.6 |
| A.3 Enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMDG | 1999 | MSC 63/23, párrafo 22.29; MSC 66/24, párrafos 4.31 y 9.28; MSC 68/23, párrafo 20.14 |
| A.4 Revisión del formato del Código IMDG | 1999 | MSC 66/24, párrafo 9.15 |
| A.5 Manual de sujeción de la carga | un periodo de sesiones | MSC 66/24, párrafos 9.34 y 21.34 |
| A.6 Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones relativas a formación en cuestiones relacionadas con la carga | | |
| .1 revisión de la resolución A.537(13) | 2000 | DSC 3/15, párrafo 12.5 |
| .2 elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones sobre formación en transporte multimodal | 1999 | DSC 2/16, párrafo 13.10 |

Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)
(continuación)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|--|---|---|
| A.7 Revisión de las Fichas de emergencia (FEm) | 2002 | DSC 3/15, párrafo 3.2.21 |
| A.8 Examen del Código de Cargas a Granel | 2002 | DSC 3/15, párrafo 12.7; MSC 69/22, párrafo 20.15 |
| A.9 Prescripciones sobre ventilación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos (en colaboración con el Subcomité FP) | 2000 | MSC 69/22, párrafo 20.16 |
| A.10 Aplicación obligatoria del Código CNI | 1999 | MSC 69/22, párrafo 20.17 |
| B.1 Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los contaminantes del mar | un periodo de sesiones ¹ | CDG 42/22, sección 9 y párrafo 20.2; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.3 |

¹ A reserva de la decisión del CPMM.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|---|---|---|
| 1 | Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios | Indefinido | FP 42/16, sección 12 |
| A.1 | Examen detallado del capítulo II-2 del Convenio SOLAS | 2000 | FP 39/19, párrafos 6.9 a 6.11; FP 42/16, sección 6 |
| A.2 | Control del humo y ventilación | un periodo de sesiones | FP 39/19, sección 9 |
| A.3 | Sistemas de lucha contra incendios en los espacios de máquinas y otros espacios | 1999 | MSC 64/22, párrafos 7.27 y 19.35; FP 42/16, sección 8 |
| A.4 | Seguridad de los buques de transbordo rodado: recomendación sobre el análisis de la evacuación estipulado en la regla II-2/28-1.3 del Convenio SOLAS | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.38 FP 42/16, sección 3 |
| A.5 | Revisión de los aspectos relativos a la seguridad contra incendios del Código NGV | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.27 FP 42/16, sección 11 |
| A.6 | Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios | 1999 | MSC 66/24, párrafo 6.19; FP 42/16, párrafo 13.3.4.1 |
| A.7 | Prohibición de utilizar asbestos a bordo de los buques nuevos | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.7; FP 42/16, párrafos 2.6 a 2.9 y 13.3.4.2 |
| A.8 | Prohibición de utilizar PFC en los sistemas de extinción de incendios de a bordo | 2000 | MEPC 41/20, párrafo 8.14; MSC 69/22 párrafo 20.20 |
| A.9 | Prescripciones sobre ventilación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos (coordinado por el Subcomité DSC) | 2000 | MSC 69/22, párrafo 20.20 |
| B.1 | Influencia del factor humano: revisión de la resolución A.654(16) sobre signos gráficos para los planos de lucha contra incendios | 1999 | FP 39/19, párrafos 13.7 a 13.10; FP 42/16, párrafo 13.3.4.3 |

Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (continuación)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|---|---|---|
| B.2 | Materiales piroretardantes para la construcción de los botes salvavidas de los buques pesqueros | un periodo de sesiones | FP 38/24, párrafo 2.5.3 |
| B.3 | Elaboración de un código de navegación polar (coordinado por el Subcomité DE) | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.4; FP 42/16, párrafo 13.3.4.4 |
| B.4 | Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS | 2000 | FP 38/24, anexo 6; FP 42/16, sección 7 |

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|--|---|--|
| 1 Notificación de incumplimiento de los instrumentos de la OMI | Indefinido | FSI 5/16, sección 9 |
| .1 informes sobre deficiencias | Indefinido | MSC 67/22, párrafo 6.3 |
| .2 informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 | Indefinido | FSI 5/16, párrafos 9.11, 9.12, 8.9 y 8.10 |
| .3 procedimiento de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto | 1999 | MSC 68/23, párrafo 20.31 |
| 2 Estadísticas e investigaciones de siniestros | Indefinido | FSI 5/16, sección 10; MSC 67/22, párrafos 6.4 a 6.8, 6.22 y 12.23 |
| 3 Supervisión por el Estado rector del puerto | Indefinido | FSI 5/16, sección 11; MSC 67/22, párrafos 6.20 y 6.21 |
| .1 cooperación regional | Indefinido | FSI 5/16, párrafo 13.5 |
| .2 resultados de las inspecciones | Indefinido | FSI 5/16, párrafo 13.5 |
| .3 examen de la resolución A.787(19) | 1999 | FSI 5/16, párrafo 13.5 MSC 69/22, párrafo 20.30 |
| .1 modelos de notificación | 1998 | FSI 5/16, párrafo 13.5 |
| .2 cuestiones relativas al arqueo | 1998 | FSI 5/16, párrafo 13.5 |
| .3 aspectos relacionados con el Código IGS | 1999 | FSI 5/16, párrafo 13.5 |
| .4 enmiendas al párrafo 2.6.7 que trata de averías a raíz de un accidente | 1999 | FSI 5/16, párrafo 13.5 |

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (continuación)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|--|---|--|
| 4 Asistencia técnica | Indefinido | FSI 5/16, sección 10; MSC 67/22, párrafos 11.1 a 11.3 |
| 5 Vigilancia de las medidas tomadas por el Subcomité | Indefinido | FSI 4/18, sección 12 |
| A.1 Reconocimientos y certificación | Indefinido | MSC 67/22, párrafo 19.5 |
| .1 directrices para las inspecciones no programadas de los buques de pasaje de transbordo rodado | 2000 | MSC 66/24, párrafos 17.7 y 17.8; FSI 5/16, párrafo 13.6 |
| .2 revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14)) | 2000 | MSC 67/22, párrafo 19.20; FSI 5/16, párrafo 13.7 |
| .3 certificados de exención | 1999 | MSC 67/22, párrafo 3.25; FSI 5/16, párrafo 13.7 |
| .4 reconocimientos de los medios de remolque para casos de emergencia | 1998 | MSC 68/23, párrafos 20.25 a 20.29 MSC 69/22, párrafos 20.31 a 20.33 |
| .5 servicio de las balsas salvavidas inflables y de los chalecos salvavidas en el marco del SARC | un periodo de sesiones | MSC 68/23, párrafo 20.30 |

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (continuación)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|---|---|---|
| A.2 Implantación de los instrumentos de la OMI: | | FSI 5/16, sección 3; MSC 66/24, párrafos 12.28 a 12.30; |
| .1 responsabilidades de los gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento | 1999 | FSI 5/16, párrafos 3.16 a 3.42 |
| .2 análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI | 2000 | MSC 69/22, párrafo 20.28 |
| B.1 Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques | dos periodos de sesiones | MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.29 |

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|---|---|---|-----------------------------------|
| 1 | Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) | | COMSAR 3/14, sección 3 |
| | .1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM | Indefinido | COMSAR 3/14, sección 3 |
| | .2 respuestas al cuestionario sobre siniestros | Indefinido | COMSAR 1/30, párrafos 3.15 a 3.16 |
| | .3 exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones | Indefinido | COMSAR 1/30, párrafo 3.17 |
| 2 | Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM e Inmarsat) | | |
| | .1 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM) | Indefinido | COMSAR 3/14, sección 3 |
| 3 | Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT | Indefinido | COMSAR 3/14, sección 6 |
| 4 | Cuestiones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R | Indefinido | COMSAR 3/14, sección 6 |
| 5 | Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT) | Indefinido | COMSAR 3/14, sección 7 |
| 6 | Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre Búsqueda y Salvamento de 1979 y con la introducción del SMSSM | | |
| | .1 armonización de los procedimientos de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento | 1999 | COMSAR 3/14, sección 9 |

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

| | | Plazo o periodosde sesiones previstos | Referencias |
|-----|---|--|---|
| .2 | plan para la prestación de servicios de búsqueda y salvamento marítimos, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM | Indefinido | COMSAR 3/14, sección 9 |
| .3 | revisión de los manuales IMOSAR y MERSAR | 1999 | COMSAR 2/13, sección 9.3 |
| 7 | Radiocomunicaciones de emergencia: falsos alertas e interferencias | 1999 | COMSAR 3/14, sección 8 |
| A.1 | Labor resultante de la Conferencia de 1988 sobre el SMSSM | | MSC 66/24, párrafos 10.6 a 10.8 y 21.52; COMSAR 1/30, sección 4 |
| .1 | examen de la regla IV/15.7 del Convenio SOLAS y de la resolución A.702(17) sobre Directrices para el mantenimiento del equipo radioeléctrico del SMSSM en relación con las zonas marítimas A3 y A4 | 1999 | COMSAR 1/30, párrafos 4.32 a 4.36 |
| .2 | examen de las funciones de localización en el SMSSM | un periodo de sesiones | COMSAR 1/30, párrafo 4.26 |
| A.2 | Servicios de tráfico marítimo (STM) y sistemas automáticos de respondedores/transceptores para la identificación de buques (coordinado por el Subcomité NAV) | un periodo de sesiones | MSC 66/24, párrafo 21.24.2; COMSAR 1/30, párrafos 8.6 a 8.8 |
| A.3 | Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (coordinado por el Subcomité NAV) | un periodo de sesiones | COMSAR 1/30, sección 23 |
| A.4 | Seguridad de los buques de transbordo rodado: dispositivos de radiorrecalada de baja potencia para balsas salvavidas (en colaboración con el Subcomité DE) | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.24.1; COMSAR 3/14, párrafo 5.5 |

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

| | | Plazo o periodosde sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|--|---|
| A.5 | Examen del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a información sobre seguridad marítima | un periodo de sesiones | COMSAR 1/30, párrafo 5.9; COMSAR 3/14, párrafo 11.4.4.1 |
| A.6 | Revisión del Código NGV (coordinado por el Subcomité DE) | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.27; COMSAR 3/14, sección 10 |
| B.1 | Seguridad de las naves de pasaje sumergibles (coordinado por el Subcomité DE) | un periodo de sesiones | COMSAR 1/30, sección 25 |
| B.2 | Elaboración de un código de navegación polar (coordinado por el Subcomité DE) | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.4; COMSAR 3/14, párrafo 11.4.5.2 |
| B.3 | Elaboración de criterios para las comunicaciones generales | dos periodos de sesiones | COMSAR 3/14, párrafo 11.4.2.1 MSC 69/22, párrafo 20.36 |

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|---|---|
| 1 | Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas | Indefinido | MSC 67/22, párrafos 7.2 a 7.13 y 7.30 a 7.56; NAV 43/15, sección 3 |
| 2 | Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R | Indefinido | NAV 43/15, párrafos 8.1 a 8.11 |
| A.1 | Revisión del capítulo V del Convenio SOLAS | 1998 | NAV 43/15, párrafos 5.1 a 5.65 |
| A.2 | Criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente | un periodo de sesiones * | NAV 43/15, párrafos 6.1 a 6.3; MSC 69/22, párrafo 20.48 |
| A.3 | Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (en colaboración con los subcomités COMSAR y STW) | un periodo de sesiones ** | MSC 68/23, párrafos 2.3 a 2.5 |

* La ultimación de este punto está prevista para el año 1999.

** La ultimación de este punto está prevista para el año 2000.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|---|--|
| A.4 | Elaboración de medidas complementarias de las del Código CNI | 1998 | MSC 68/23, párrafos 15.1 a 15.22; NAV 43/15, párrafos 4.1 a 4.11 |
| A.5 | Sistema mundial de radionavegación | 2001 | MSC 67/22, párrafos 7.14 y 7.15; NAV 43/15, párrafos 7.1 a 7.14 |
| A.6 | Revisión del Código NGV (coordinado por el Subcomité DE) | 1999 | MSC 68/23, párrafo 9.14 |
| A.7 | Normas de funcionamiento del equipo de visión nocturna en naves de gran velocidad | 1999 | MSC 68/23, párrafo 20.46; NAV 43/15, párrafo 12.2 |
| A.8 | Enmiendas del Reglamento de Abordajes | 2000 | NAV 43/15, párrafos 3.38 y 3.39; MSC 69/22, párrafo 20.46 |
| A.9 | Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII) (coordinado por el Subcomité STW) | un periodo de sesiones | MSC 69/22, párrafo 20.47 |
| B.1 | Sistemas de información y visualización de las cartas electrónicas | 1998 | NAV 43/15, párrafos 7.15 a 7.29 |
| B.2 | Normas de funcionamiento de los sistemas y equipos náuticos: | | NAV 43/15, párrafos 7.30 a 7.49 |
| .1 | elaboración de nuevas normas de funcionamiento de los compases electromagnéticos | 1998 | NAV 43/15, párrafo 7.30; MSC 69/22, párrafo 20.40 |

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|---|---|
| .2 | nuevas normas de funcionamiento de los sistemas integrados de navegación (SIN) | 1998 | NAV 43/15, párrafos 7.31 a 7.33 |
| .3 | normas de funcionamiento de las lámparas de señales diurnas | 1999 | MSC 67/22, párrafo 19.25 |
| .4 | normas de funcionamiento de los sistemas de recepción de señales sonoras | 1998 | NAV 43/15, párrafo 12.6; MSC 69/22, párrafo 20.39 |
| B.3 | Aspectos operacionales de las naves de vuelo rasante (NVR) (coordinado por el Subcomité DE) | 1998 | NAV 43/15, párrafo 3.40 |
| B.4 | Seguridad de las naves de pasaje sumergibles (coordinado por el Subcomité DE) | un periodo de sesiones | NAV 42/23, párrafos 15.1 a 15.5 |
| B.5 | Empleo y aplicación de computadores a bordo (coordinado por el Subcomité DE) | un periodo de sesiones | NAV 42/23, párrafo 17.7 |
| B.6 | Elaboración de un código de navegación polar (coordinado por el Subcomité DE) | dos periodos de sesiones | MSC 68/23, párrafo 20.4 |

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|---|---|---|
| A.1 | Dispositivos de radiorecalada de baja potencia para las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado (coordinado por el Subcomité COMSAR) | un periodo de sesiones | MSC 66/24, párrafo 21.24.1; DE 41/17, sección 4 |
| A.2 | Revisión del Código NGV (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV y SLF) | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.27; DE 41/17, sección 5 |
| A.3 | Medios de remolque de emergencia para buques tanque | 1999 | MSC 68/23, párrafo 20.56; DE 41/17, sección 13 |
| A.4 | Prohibición de utilizar asbestos a bordo de los buques nuevos | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.7; DE 41/17, párrafos 16.16 a 16.20 |
| A.5 | Directrices sobre las zonas de aterrizaje para helicópteros (en colaboración con el Subcomité COMSAR) | 1999 | MSC 68/23, párrafo 9.8; DE 41/17, párrafos 16.4 a 16.10 |
| A.6 | Examen de un código de navegación polar (en colaboración con los subcomités BLG, FP, COMSAR, NAV, SLF, STW y MEPC) | un periodo de sesiones | MSC 68/23, párrafo 20.4; DE 41/17, sección 10 |
| A.7 | Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques | 2003 | MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MEPC 41/WP.5, párrafo 24.4 |
| | .1 directrices relativa a las muestras representativas del combustible entregado para uso a bordo de los buques | | |
| | .2 directrices relativas a los dispositivos de a bordo para la vigilancia y registro de las emisiones de NOx | | |
| A.8 | Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre | 1999 | MEPC 41/20, párrafo 9.12; MSC 69/22, párrafo 20.54 |

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|---|--|
| B.1 | Elaboración de prescripciones para las naves de vuelo rasante (NVR) (en colaboración con el Subcomité NAV) | 2000 | DE 41/17, párrafos 16.2 y 16.3 |
| B.2 | Seguridad de las naves de pasaje sumergibles (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV y SLF) | un periodo de sesiones | DE 41/17, sección 8 |
| B.3 | Procedimientos de aprobación internacional de los dispositivos de salvamento | 1999 | DE 41/17, párrafos 11.9 y 11.10 |
| B.4 | Normas y prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas térmicos | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.64; DE 41/17, párrafo 11.16 |
| B.5 | Directrices conforme con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques: | 2003 | MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MEPC 41/WP.5, párrafo 24.3 |
| | .1 directrices relativa a los métodos equivalentes para reducir las emisiones de NOx a bordo | | |
| | .2 directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape | | |
| | .3 directrices relativas a otras técnicas que se puedan verificar o hacer cumplir para limitar las emisiones de SOx | | |

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

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|---|--|
| 1 | Análisis de expedientes de siniestros sin avería | Indefinido | SLF 30/18, párrafos 4.16 y 4.17 |
| 2 | Análisis de fichas de avería | Indefinido | SLF 41/18, párrafo 17.5 |
| 3 | Criterios de estabilidad mejorados y pruebas sistemáticas con modelos | Indefinido | SLF 39/18, párrafo 15.4 y anexo 7 |
| A.1 | Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en los instrumentos de la OMI (método probabilista) | | |
| .1 | elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS revisado | 1999 | SLF 41/18, sección 5 |
| .2 | elaboración de notas explicativas para las partes A, B y B-1 armonizadas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS | dos periodos de sesiones | SLF 41/18, párrafo 5.7; MSC 69/22, párrafo 20.60.1 |
| A.2 | Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga, 1966 | 2000 | SLF 41/18, sección 6, párrafo 6.13 |
| A.3 | Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria | 1999 | SLF 41/18, sección 7 |
| A.4 | Influencia del factor humano | | |
| .1 | directrices relativas a los planos de lucha contra averías | 1999 | SLF 41/18, sección 9 |

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (continuación)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|---|---|--|
| A.5 Revisión del Código NGV (coordinado por el Subcomité DE) | 1999 | MSC 66/24, párrafo 21.24; SLF 41/18, sección 10 |
| A.6 Enmiendas del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica: prescripciones de estabilidad con avería aplicables a las naves de pasaje de transbordo rodado existentes | 2000 | SLF 41/18, párrafo 10.3.1 MSC 69/22 párrafo 20.60.2 |
| A.7 Orientación para la gestión a bordo de la estabilidad | 2000 | SLF 41/18, párrafo 3.7 MSC 69/22, párrafo 20.60.3 |
| A.8 Interpretaciones del Convenio de Líneas de Carga, 1966 | 1999 | SLF 41/18, párrafo 6.6 MSC 69/22, párrafo 20.60.4 |
| A.9 Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre | 1999 | MEPC 41/20, párrafo 9.12; MSC 69/22, párrafo 20.61 |
| B.1 Modelos de cuadernillos de estabilidad y de manuales de carga | 1999 | SLF 41/18, sección 11 |
| B.2 Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en los instrumentos de la OMI (método probabilista) | | |
| .1 armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en otros instrumentos de la OMI, incluido el Protocolo de Torremolinos de 1993 | tres periodos de sesiones | SLF 37/25, párrafo 22.2; MSC 65/25, párrafo 21.23; SLF 41/18, sección 13 |
| B.3 Elaboración de un código de navegación polar (coordinado por el Subcomité DE) | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.4; SLF 41/18, párrafos 16.2 y 16.4 |

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (continuación)

| | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|--|---|---|
| B.4 Recomendaciones para la instalación de tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie a bordo de buques portacontenedores | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.60; SLF 41/18, párrafo 16.4 |
| B.5 Examen del Código de Estabilidad sin Avería | Indefinido | SLF 41/18, párrafo 3.14; MSC 69/22, párrafo 20.66 |

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

| | | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|--|---|---|
| 1 | Validación del contenido de los cursos modelo de formación | Indefinido | STW 29/14, párrafo 3.1 |
| A.1 | Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII) (en colaboración con el Subcomité NAV) | 2000 | STW 29/14, párrafos 7.46 a 7.49; MSC 69/22, párrafo 20.71 |
| A.2 | Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (coordinado por el Subcomité NAV) | un periodo de sesiones* | STW 28/20, sección 7 |
| A.3 | Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación, [a saber]: | | STW 29/14 |
| .1 | orientación relativa al reconocimiento de títulos (regla I/10) | 2002 | STW 29/14, párrafo 7.51 |
| .2 | examen del capítulo VII | 2002 | |
| .3 | aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación y del Código de Formación | 2002 | |
| .4 | examen de las resoluciones y circulares relacionadas con la formación con miras a revocar las que sea preciso | 1999 | MSC 68/23, párrafo 5.4 STW 29/14, párrafo 7.51 |
| A.4 | Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores, [a saber]: | | STW 29/14, párrafo 8.6 |
| .1 | informe sobre la marcha de las actividades del Grupo mixto de trabajo FAO/OIT/OMI | 1999 | MSC 69/22 párrafo 20.73 |

* La ultimación de este punto está prevista para el año 2000.

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (continuación)

| | | Pazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|----|---|--|-------------------------|
| .2 | directrices y recomendaciones basadas en el Código de Formación, especialmente dirigidas al personal de los buques pesqueros, sobre: <ul style="list-style-type: none">- la utilización de simuladores;- la formación de radiooperadores;- la suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate;- las cuestiones relacionadas con situaciones de emergencia, seguridad en el trabajo, asistencia médica y seguridad;- la guardia; y- la prevención de la fatiga (resolución 3) | 1999 | STW 29/14, párrafo 7.51 |
| .3 | recomendaciones para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 12 m pero inferior a 24 m (resolución 3) | 1999 | |
| .4 | orientación sobre las normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros que preste servicio a bordo de buques pesqueros grandes (resolución 6) | 1999 | |
| .5 | requisitos aplicables a los oficiales encargados de la guardia de máquinas y disposiciones sobre su realización (resolución 7) | 1999 | |

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (continuación)

| | | Pazo o periodos de sesiones previstos | Referencias |
|-----|---|--|---|
| .6 | examen de la recomendación sobre la formación de los marineros de cubierta de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m (resolución 4) | 1999 | |
| .7 | aclaración de las prescripciones del Convenio de Formación para Pescadores | Indefinido | |
| A.5 | Examen detallado de la resolución A.481(XII) sobre Principios relativos a la dotación de seguridad | 1999 | STW 29/14, párrafo 9.7 |
| A.6 | Requisitos médicos para la gente de mar | 2000 | STW 29/14, párrafo 7.12; MSC 69/22, párrafo 20.72 |
| B.1 | Elaboración de un código de navegación polar (coordinado por el Subcomité DE) | 2000 | MSC 68/23, párrafo 20.4 |

ANEXO 23

**ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS SUBCOMITÉS* PARA
SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES****3º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG)**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Medidas adicionales de seguridad para buques tanque
 - 4 Seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque
 - 5 Revisión de las reglas I/22 a 24 del MARPOL teniendo en cuenta el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos
 - 6 Examen de los Anexos I y II del MARPOL 73/78
 - 7 Revisión de las prescripciones del código CIQ relativas al transporte de disulfuro de carbono
 - 8 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en petroleros de cargas que contienen sustancias tóxicas
 - 9 Examen de las normas de seguridad aplicables a los buques existentes: enmiendas a las reglas VII/9 y VII/12 del Convenio SOLAS
 - 10 Examen de las especificaciones relativas a los sistemas de lavado con crudos
 - 11 Revisión del capítulo 8 del código CIQ teniendo en cuenta la regla II-2/59 revisada del Convenio SOLAS
 - 12** Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas
 - 13 Examen de la regla I/13G del MARPOL sobre petroleros
 - 14 Carga con equilibrio hidrostático
 - 15 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG
 - 16 Elección de presidente y vicepresidente para 1999
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para los Comités

* El número correspondiente al punto del orden del día no indica necesariamente su prioridad.

** Punto sometido a examen continuo.

4º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC)

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Enmienda 30-99 al Código IMDG, sus anexos y suplementos (GPA, etc.),
 - .1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas
 - .2 revisión del formato del Código IMDG
 - .3 revisión de las fichas de emergencia (FEm)
- 4 Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78
- 5 Enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMDG
- 6 Examen del Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
- 7 Implantación de los instrumentos de la OMI y prescripciones relativas a formación en cuestiones relacionadas con la carga:
 - .1 revisión de la resolución A.537(13)
 - .2 elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones sobre formación en transporte multimodal
- 8* Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias
- 9 Prescripciones sobre ventilación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos
- 10 Aplicación obligatoria del Código CNI
- 11 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 5º periodo de sesiones del Subcomité DSC
- 12 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000
- 13 Otros asuntos
- 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* Punto sometido a examen continuo.

43º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP)

- Apertura del periodo de sesiones y elección de presidente y vicepresidente para 1999
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Examen detallado del capítulo II-2 del Convenio SOLAS
 - 4 Seguridad de los buques de transbordo rodado: recomendación sobre el análisis de la evacuación estipulado en la regla II-2/28-1.3 del Convenio SOLAS
 - 5 Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios
 - 6 Prohibición de utilizar asbestos a bordo de los buques nuevos
 - 7 Revisión de los aspectos relativos a la seguridad contra incendios del Código NGV
 - 8 Sistemas de lucha contra incendios en los espacios de máquinas y otros espacios
 - 9 Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS
 - 10 Elaboración de un código de navegación polar
 - 11 Influencia del factor humano: revisión de la resolución A.654(16) sobre signos gráficos para los planos de lucha contra incendios
 - 12* Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios
 - 13 Prohibición de utilizar PFC en los sistemas de extinción de incendios a bordo
 - 14 Prescripciones sobre ventilación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos
 - 15 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 44º periodo de sesiones del Subcomité FP
 - 16 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

* Punto sometido a examen continuo.

6º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Implantación de los instrumentos de la OMI
 - .1 responsabilidades de los gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - .2 análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
- 4* Reconocimientos y certificación
 - .1 directrices para las inspecciones no programadas de los buques de pasaje de transbordo rodado
 - .2 revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14))
 - .3 certificados de exención
 - .4 reconocimientos de los medios de remolque para casos de emergencia
- 5* Notificación de incumplimiento de los instrumentos de la OMI
 - .1 informes sobre deficiencias
 - .2 informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
 - .3 procedimiento de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto
- 6* Estadísticas e investigaciones de siniestros
- 7* Supervisión por el Estado rector del puerto
 - .1 cooperación regional
 - .2 resultados de las inspecciones

* Punto sometido a examen continuo.

6º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)
(continuación)

- .3 examen de la resolución A.787(19)
 - .1 modelos de notificación
 - .2 cuestiones relativas al arqueo
 - .3 aspectos relacionados con el Código IGS
 - .4 enmiendas al párrafo 2.6.7 que trata de averías a raíz de un accidente
- 8* Asistencia técnica
- 9 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI
- 10 Elección de presidente y vicepresidente para 1999
- 11 Otros asuntos
- 12 Informe para los comités

* Punto sometido a examen continuo.

**4º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento
(Subcomité COMSAR)**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)
 - .1* cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
 - .2 examen de la regla IV/15.7 del Convenio SOLAS y de la resolución A.702(17) sobre Directrices para el mantenimiento del equipo radioeléctrico del SMSSM en relación con las zonas marítimas A3 y A4
 - .3* disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM)
 - .4* exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones
 - 4 Seguridad de los buques de transbordo rodado: dispositivos de radiorecalada de baja potencia para balsas salvavidas
 - 5* Cuestiones sobre radiocomunicaciones marítimas relacionadas con la UIT
 - .1 Comisión de Estudio 8 del UIT-R
 - .2 Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT
 - 6* Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)
 - 7 Radiocomunicaciones de emergencia: falsos alertas e interferencias
 - 8 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre Búsqueda y Salvamento de 1979 y con la introducción del SMSSM
 - .1 armonización de los procedimientos de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento
 - .2* plan para la prestación de servicios de búsqueda y salvamento marítimos, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
 - .3 revisión de los manuales IMOSAR y MERSAR

* Punto sometido a examen continuo.

**4º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento
(Subcomité COMSAR) (continuación)**

- 9 Revisión del Código NGV
- 10 Elaboración de un código de navegación polar
- 11 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 5º periodo de sesiones del Subcomité COMSAR
- 12 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000
- 13 Otros asuntos
- 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

44º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV)

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas
- 4 Enmiendas del Reglamento de Abordajes
- 5 Revisión del capítulo V del Convenio SOLAS
- 6 Elaboración de medidas complementarias de las del Código CNI
- 7 Ayudas náuticas y cuestiones conexas
 - .1 sistema mundial de radionavegación
 - .2 sistemas de información y visualización de las cartas electrónicas
 - .3 normas de funcionamiento del equipo de visión nocturna en naves de gran velocidad
 - .4 nuevas normas de funcionamiento de los sistemas integrados de navegación (SIN)
 - .5 normas de funcionamiento de las lámparas de señales diurnas
 - .6 normas de funcionamiento de los sistemas de recepción de señales sonoras
 - .7 elaboración de nuevas normas de funcionamiento de los compases electromagnéticos
- 8 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R
- 9 Aspectos operacionales de las naves de vuelo rasante (NVR): posibles enmiendas al Reglamento de Abordajes
- 10 Revisión del Código NGV
- 11 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV
- 12 Elección de presidente y vicepresidente para 1999
- 13 Otros asuntos
- 14 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

42º periodo de sesiones del Subcomité Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE)

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Procedimientos de aprobación internacional de los dispositivos de salvamento
- 4 Revisión del Código NGV
- 5 Medios de remolque de emergencia para buques tanque
- 6 Prohibición de utilizar asbestos a bordo de los buques nuevos
- 7 Directrices sobre zonas de aterrizaje para helicópteros
- 8 Elaboración de prescripciones para las naves de vuelo rasante (NVR)
- 9 Normas y prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas térmicos
- 10 Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica originada por los buques
- 11 Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre
- 12 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 43º periodo de sesiones del Subcomité DE
- 13 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000
- 14 Otros asuntos
- 15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

42º periodo de sesiones del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF)

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS
 - 4 Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga, 1966
 - 5 Revisión del Código NGV
 - 6 Directrices relativas a los planos de lucha contra averías
 - 7 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria
 - 8 Modelos de cuadernillos de estabilidad y de manuales de carga
 - 9 Enmiendas del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica: prescripciones de estabilidad con avería aplicables a las naves de pasaje de transbordo rodado existentes
 - 10 Orientación para la gestión a bordo de la estabilidad
 - 11 Interpretaciones del Convenio de Líneas de Carga, 1966
 - 12 Elaboración de un código de navegación polar
 - 13 Recomendaciones para la instalación de tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie a bordo de buques portacontenedores
 - 14 Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre
 - 15 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 43º periodo de sesiones del Subcomité SLF
 - 16 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

30° periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW)

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Validación del contenido de los cursos modelo de formación
 - 4 Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII)
 - 5 Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación
 - 6 Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores
 - 7 Examen detallado de la resolución A.481(XII) sobre Principios relativos a la dotación de seguridad
 - 8 Elaboración de un código de navegación polar
 - 9 Requisitos médicos para la gente de mar
 - 10 Programa de trabajo y orden del día correspondientes al 31° periodo de sesiones del Subcomité STW
 - 11 Elección de presidente y vicepresidente para el año 2000
 - 12 Otros asuntos
 - 13 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

ANEXO 24**DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE GRECIA,
LA FEDERACIÓN DE RUSIA Y TURQUÍA****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA**

La delegación de Grecia desea declarar lo siguiente:

- 1 La navegación a través del estrecho de Estambul, el estrecho de Cannakale y el mar de Marmara, (los estrechos) está regulada por el derecho internacional y por el régimen específico establecido en el Tratado de Montreux en 1936.
- 2 El principio básico que se establece en el Tratado de Montreux es la obligación de asegurar la libertad de navegación a través de los estrechos, la cual ha de ser rápida y sin trabas.
- 3 La OMI, por lo que le compete en el contexto de la seguridad de la navegación a través de los estrechos y la protección del medio ambiente, ha de tomar debidamente en consideración el principio básico de la libertad de la navegación, debiendo acomodar sus reglas a este principio.

Por tanto, las iniciativas de carácter nacional, sean cuales sean, relativas a la navegación a través de los estrechos, han de ser conformes con los principios básicos del Tratado de Montreux (libertad de navegación, y paso sin trabas y expedito) así como ajustarse a las reglas de la OMI.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA

La delegación rusa expresa su satisfacción por la voluntad manifestada por la distinguida delegación de Turquía de iniciar conversaciones durante el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV y de colaborar con todos los usuarios de los estrechos a fin de garantizar tanto la seguridad como la libertad de la navegación.

Creemos que algunas de las medidas que figuran en el informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité NAV, con respecto de las cuales todavía no hemos adoptado ninguna decisión y que por diversos motivos fueron acordadas sin contar con la participación de Turquía, pueden dar lugar a que este país presente objeciones. Pensamos que el objetivo de este debate debiera ser prestar atención a los argumentos que presenten todas las partes y adoptar soluciones que sean aceptables por todos los interesados.

Al mismo tiempo que expresamos nuestra satisfacción por la decisión recientemente adoptada de comenzar a elaborar un nuevo informe relativo a todos los aspectos pertinentes a la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente, incluida una revisión de las reglas y recomendaciones de la OMI, hemos de tener presente que es posible que la labor no pueda ultimarse durante el 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV, a pesar de los buenos oficios de su presidente, el Sr. Lameijer. En este caso la labor debería continuarse durante el 70º periodo de sesiones del CSM. La OMI ya ha perdido demasiado tiempo debatiendo esta cuestión. Es por esto por lo que ahora, cuando vemos las primeras señales de que existe una atmósfera más constructiva con respecto a la cuestión de los estrechos, es importante no perder el ímpetu y ultimar la labor tan pronto como sea posible.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE TURQUÍA

La comunidad marítima internacional ha reconocido la voluntad de Turquía de iniciar un debate con ocasión del 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV. Queremos reiterar nuestra disposición a colaborar con todos los usuarios e instituciones y organizaciones conexas, con miras a mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente en los estrechos turcos. Esperamos que durante los debates a los que va a dar inicio Turquía se le otorgue la debida consideración a nuestras legítimas inquietudes. Con respecto al informe que se ha presentado al examen del Comité, estimamos que el mismo no refleja algunas cuestiones de índole técnico que contribuirían a la seguridad de la navegación en los estrechos. En nuestra opinión algunas de las recomendaciones que figuran en dicho informe en vez de reforzar las reglas ya existentes, las debilitan. Por tanto esperamos que recomendaciones similares no vuelvan a presentarse, en distintas variantes, durante estos nuevos debates. Confiamos en que todos los que participen en los mismos lo hagan de buena fe y dispuestos a evitar discusiones que no llevan a ninguna parte. Somos conscientes de la importancia de la libertad de navegación y creemos que en el marco de un debate iniciado por Turquía, y con su participación pueden abordarse no solamente aquellas cuestiones que preocupan a los usuarios sino, principalmente, las que preocupan al único estado costero de los estrechos, esto es, Turquía. Turquía ha dado pasos importantes para solucionar algunas deficiencias y así se ha revisado la reglamentación nacional y creemos que los dispositivos de separación del tráfico, junto con las reglas y reglamentos pertinentes, han demostrado su eficacia. De un total de 50 000 buques que pasan por los estrechos, solamente un 3,7% ha experimentado algún retraso. Por tanto, como puede verse, Turquía ha adoptado las medidas que le corresponden y va a continuar acelerando las actividades conducentes al establecimiento de un STM, después de lo cual podremos evaluar la situación adecuadamente.
