ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
74º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MSC 74/24
12 junio 2001
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 74º PERIODO DE SESIONES

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	13
3	EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	26
4	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO	31
5	SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS	36
6	IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FORMACIÓN REVISADO	45
7	FORMACIÓN Y GUARDIA (INFORME DEL 32º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	53
8	ESTABILIDAD, LÍNEAS DE CARGA Y SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS (INFORME DEL 43º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	56
9	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (INFORME DEL 5º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	57
10	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (INFORME DEL 45º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	66
11	LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (INFORME DEL 6º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	69
12	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (INFORME DEL 9º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	70
13	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (CUESTIONES URGENTES RESULTANTES DEL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ)	75

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
14	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA	77
15	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	78
16	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	82
17	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	87
18	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	100
19	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	102
20	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ	104
21	PROGRAMA DE TRABAJO	106
22	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2002	120
23	OTROS ASUNTOS	120

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 74º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.117(74) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.118(74) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)

ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.119(74) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD (CÓDIGO NGV, 1994)

ANEXO 5 PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC SOBRE LAS SUGERENCIAS DE PROYECTO PARA LAS OPCIONES DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y DE LOS SEDIMENTOS

ANEXO 6 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO IV DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS

ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.120(74) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS (RSL) POR SATÉLITE AUTOZAFABLES DE 406 MHz (RESOLUCIÓN A.810(19))

ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – ACEPTACIÓN E IMPLATACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – AUTOEVALUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO (PARA REVOCAR LA RESOLUCIÓN A.881(21))

ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – MEDIDAS PARA REFORZAR LA IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES

ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – MEDIDAS PARA PREVENIR LA INSCRIPCIÓN DE "BUQUES FANTASMA"

ANEXO 15 RESOLUCIÓN MSC.121(74) – USO DEL IDIOMA ESPAÑOL EN LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI RELATIVOS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA

ANEXO 16 ENMIENDAS AL PROYECTO DE REGLA II-1/12-2 DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 17 PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18))

ANEXO 18 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

ANEXO 19 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 20 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 21 PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ

ANEXO 22 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

1 INTRODUCCIÓN - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Generalidades

1.1 El 74º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 30 de mayo al 8 de junio de 2001 bajo la Presidencia del Sr. T. Allan (Reino Unido).

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

ALEMANIA
ANGOLA
ANTIGUA Y BARBUDA
ARABIA SAUDITA
ARGELIA
ARGENTINA
AUSTRALIA
AZERBAIYÁN
BAHAMAS
BAHREIN
BANGLADESH
BARBADOS
BÉLGICA
BELIZE
BRASIL
BULGARIA
CANADÁ
COLOMBIA
CÔTE D'IVOIRE
CROACIA
CUBA
CHILE
CHINA
CHIPRE
DINAMARCA
DOMINICA
ECUADOR
EGIPTO
ESLOVENIA
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
ESTONIA
FEDERACIÓN DE RUSIA
FILIPINAS
FINLANDIA
FRANCIA
GABÓN
GEORGIA
GHANA
GRECIA
HONDURAS
HUNGRÍA
INDIA
INDONESIA
IRLANDA
ISLANDIA
ISLAS MARSHALL
ISRAEL
ITALIA
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
JAMAICA
JAPÓN
KENIA
LETONIA
LÍBANO
LIBERIA
LITUANIA
LUXEMBURGO
MALASIA
MALTA
MÉXICO
MYANMAR
NAMIBIA
NIGERIA
NORUEGA
NUEVA ZELANDIA
PAÍSES BAJOS
PAKISTÁN
PANAMÁ
PAPUA NUEVA GUINEA
PERÚ
POLONIA
PORTUGAL
REINO UNIDO
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
REPÚBLICA CHECA
REPÚBLICA DE COREA
REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
RUMANIA
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
SIERRA LEONA
SINGAPUR

SUDÁFRICA
SUECIA
SUIZA
TAILANDIA
TRINIDAD Y TABAGO
TÚNEZ
TURQUÍA
UCRANIA
URUGUAY
VANUATU
VENEZUELA
YUGOSLAVIA

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

1.3 En el periodo de sesiones participaron representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)
CENTRO METEREOLÓGICO MUNDIAL (CMM)

1.4 También participaron observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (EC)
LIGA DE ESTADOS ÁRABES
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)
COSTAS-SARSAT
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN (PIANC)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA (ICHCA)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LAS EMPRESAS DE DRAGADO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIEROS NAVALES (IME)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)

1.5 En el periodo de sesiones participaron también los señores M.H. Julian (Australia), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino, M.U. Ahmed (Bangladesh), Presidente del Comité de Cooperación Técnica y L.D. Barchue (Liberia), Presidente del Comité de Facilitación (FAL). Asimismo estuvieron presentes los Presidentes de todos los subcomités, a excepción del Presidente del Subcomité DSC.

Discurso de apertura del Secretario General

1.6 Al dar la bienvenida a los participantes el Secretario General se refirió al inesperado fallecimiento del anterior Presidente del Comité, Sr. C. Pattofatto de Italia, ocurrido el mes de febrero pasado, y comunicó a los presentes que en nombre de la Organización, en el de la Secretaría y en el suyo propio, había expresado a la familia del Sr. Pattofatto, al Gobierno de Italia y a la RINA su muy sentido pésame por la pérdida de un querido amigo y de un colega cuya contribución a la causa de la seguridad en el mar y particularmente a la labor de la OMI, había sido extraordinaria.

El Comité observó un minuto de silencio en honor del Sr. C. Pattofatto, tras lo cual el Secretario General continuó su discurso de apertura, enumerando los puntos más importantes del orden del día del Comité:

.1 la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;

.2 la implantación del Convenio de Formación revisado; y

.3 el resultado de la labor de los comités que se han reunido después de la celebración del CSM 73.

Poniendo de relieve que la seguridad de los miles de pasajeros que viajan por mar por motivos de recreo o de negocios, y la de las personas que trabajan en los buques que los transportan, era de importancia vital, subrayó que tomar medidas para mejorar la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño representaba una importante decisión de la OMI en cuanto a la ejecución de una política proactiva, la cual ocupaba un lugar prominente en la resolución A.900(21) (Objetivos de la Organización a partir del año 2000). El Grupo de trabajo constituido en el CSM 73 había realizado una excelente labor en la identificación de aspectos críticos relacionados con los buques de pasaje de gran tamaño existentes y futuros, incluidos el tema de los abordajes, varadas, seguridad contra incendios, fallos del equipo, urgencias médicas, evacuación, abandono del buque, búsqueda y salvamento, actos ilícitos, operaciones y gestión. Además, los objetivos propuestos por el Comité auguraban un resultado satisfactorio del esfuerzo conjunto emprendido. El Secretario General se declaró confiado en que el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por los Estados Unidos, permitiría al Comité realizar progresos considerables en el actual periodo de sesiones. El interés del Comité quedaba demostrado por la decisión de mantener el asunto bajo su control directo, así como por su deseo de ver finalizado el asunto a la mayor brevedad posible.

El Secretario General prosiguió diciendo que la identificación realizada por el CSM 73 de las Partes en el Convenio de Formación que habían cumplido cabalmente con las disposiciones de dicho Convenio, asegurándose así un lugar en la llamada "lista blanca", marcaba un importante hito en la vida de la Organización, dado el papel de vigilancia que el Convenio de Formación revisado asignaba a la OMI para su implantación. El método y los procedimientos para llevar a cabo esa labor se habían elaborado a partir de cero y era esencial que tuvieran éxito tanto desde el punto de vista de la implantación del Convenio como de una demostración de la eficaz respuesta de la Organización a tan importante tarea. El trámite de compilación de la información remitida a la OMI, por las Partes en el Convenio de Formación resultó arduo y obligó, en la mayoría de los casos, a que las Partes tuvieran que modificar sus sistemas de formación y titulación. Además, la preparación de dicha información de modo que pudiera ser examinada a fondo por otras partes interesadas, requirió una atención rigurosa a los detalles.

El Secretario General observó que también era importante recordar, en respuesta a ciertos comentarios negativos sobre el ejercicio, que no todas las Partes que habían cumplido con la fecha límite fijada en el Convenio para presentar la información, habían pasado la prueba, y que por consiguiente no estaban incluidas en su informe para el CSM 73, lo que demostraba claramente que el examen y la evaluación por los paneles de personas competentes habían sido todo lo rigurosos que podía esperarse teniendo en cuenta las circunstancias.

El Secretario General continuó señalando que el proceso de inclusión en la "lista blanca" representaba tan sólo una de las medidas introducidas en la revisión del Convenio de Formación para mejorar la supervisión y la implantación. Las Partes que desearan reconocer los certificados expedidos por otras, podrían, como elemento de sus procesos de confirmación, incluir la inspección de instalaciones, procedimientos y normas del país expedidor de los certificados, y algunas Partes ya habían puesto en práctica esas medidas. La inclusión en la "lista blanca" no debería constituir el único medio de garantizar la competencia de la gente de mar con certificados expedidos por una determinada Parte. No obstante, la realización de numerosas inspecciones, efectuadas de acuerdo con diversos niveles de rigor, podrían tener efectos desfavorables no deseados y al Secretario General le preocupaba que la utilización de la "lista blanca" como único criterio pudiera tener repercusiones negativas para profesionales altamente competentes, lo cual

resultaría injusto. De igual modo, si únicamente se aceptaba la formación impartida por ciertas instituciones de formación seleccionadas, podrían arrojarse dudas sobre el personal formado en otras instituciones del mismo país, debilitando así los sistemas de aprobación de algunas de las Partes. El sector naviero podría considerar ventajoso contratar personal formado en instituciones específicas, pero también debería reconocer que se había aceptado que todas las instituciones aprobadas de cualquiera de las Partes, incluidas en la "lista blanca", poseían el nivel de calidad internacional establecido en el Convenio de Formación.

El STW 32 examinó qué procedimientos serían apropiados para que el Secretario General abordara con eficacia la labor relativa a otros informes exigidos por el Convenio, tales como los informes de evaluaciones independientes sobre las normas de calidad y los informes que deben realizarse al cabo de los seis meses de la adopción de prescripciones nuevas o revisadas. La disposición referente a la evaluación de las normas de calidad era importante para garantizar la implantación y vigencia de unas normas adecuadas de formación y titulación.

El Secretario General señaló que, siempre que así lo solicitaran, la Organización proporcionaría asistencia técnica, a las Partes en el Convenio de Formación empeñadas en implantar cabalmente las prescripciones o cuya información estuviera siendo considerada por los paneles de personas competentes. La OMI también haría todo cuanto estuviera a su alcance a fin de facilitar el proceso, para que en la próxima actualización de la "lista blanca" pudiera incluirse el mayor número posible de Partes.

Refiriéndose a la cuestión de los certificados de competencia fraudulentos, así como a la expedición de certificados auténticos basados en certificados extranjeros falsificados, el Secretario General hizo referencia al informe sobre la investigación llevada a cabo por "*Seafarers' International Research Centre*" (Centro internacional de investigaciones sobre la gente de mar) de la Universidad de Cardiff, cuyos resultados proporcionaban una información muy útil sobre la que el Comité podría basar sus decisiones acerca de las medidas adicionales que podrían y deberían tomarse para abordar el problema.

El Secretario General reiteró la importancia del formulario de autoevaluación en el proceso de implantación, e informó al Comité de que hasta la fecha sólo se habían recibido 36 de ellos, y observó que, dos años y medio después de su distribución, esa cifra no podía considerarse satisfactoria. Por consiguiente, pidió una vez más a los Gobiernos que aún no hayan completado el formulario que lo hagan lo antes posible para permitir que el Subcomité FSI realice progresos en su próximo periodo de sesiones.

Refiriéndose al Código IGS, que 13 meses después llegaría a su segunda y definitiva fecha de implantación para los aproximadamente 13 000 buques a los cuales se aplicaría a partir del 1 de julio de 2002 el Secretario General señaló las grandes expectativas que la OMI y la comunidad marítima mundial tenían acerca de la contribución del Código a la mejora de la seguridad y la protección del medio ambiente. Tras pedir a los Gobiernos y al sector que tomaran prontas medidas para que los beneficios esperados pudieran lograrse el año próximo mediante la implantación eficaz respecto de la última serie de buques, subrayó que no deberían ahorrarse esfuerzos para hacer que el Código resulte eficaz y, que no debería permitirse que se convierta en un mero papel, como algunos comentaristas habían sugerido. A fin de lograr una mejor visión de lo que estaba ocurriendo en la práctica, había pedido que se reunieran y se compilaran los datos y la información procedentes de diversas fuentes para evaluar la eficacia del Código en cuanto a los buques y compañías a los cuales se aplicaba desde el 1 de julio de 1998. A tal efecto, había escrito a las secretarías de los memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y a las secretarías de los acuerdos regionales, así

como al Comandante del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos solicitando información sobre, por ejemplo, cualquier disminución del número de detenciones en buques con el certificado IGS, así como cualquier tipo de información disponible sobre las medidas tomadas por las autoridades de supervisión del Estado rector del puerto con respecto a las deficiencias relacionadas en el Código IGS. Los resultados de dicha evaluación indicaron un porcentaje bastante elevado de cumplimiento del Código IGS. Aunque se había producido una pequeña disminución en las detenciones en comparación con años anteriores, eso no podía atribuirse con absoluta certeza a la implantación del Código, puesto que aún era demasiado temprano para apreciar las verdaderas repercusiones del mismo. No obstante, los resultados de la encuesta indicaban que, en términos generales, el Código había tenido un efecto positivo sobre la seguridad. Se continuaría supervisando la situación y analizando la información y oportunamente se presentaría un informe sobre los resultados del ejercicio, con datos proporcionados por la IACS y los recientemente establecidos memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto que no habían podido presentar contribuciones en la primera ronda de consultas.

A continuación el Secretario General se refirió al tema de la seguridad de los graneleros, en tanto que punto principal del orden del día del Comité y manifestó que se considerarían las cuestiones señaladas por el Gobierno del Reino Unido en el contexto del informe de la investigación oficial sobre la pérdida del **Derbyshire** y que esperaba que la OMI tomaría las medidas pertinentes de acuerdo con las recomendaciones que figuraran en dicho informe. Los resultados del estudio internacional conjunto de EFS sobre la seguridad de los graneleros, presentado por el Reino Unido, junto con los realizados por el Japón, ayudarían al Comité a preparar unas recomendaciones útiles. El informe sobre siniestros de INTERCARGO, relativo al periodo 1991-2000, proporcionó valiosa información sobre las causas de las pérdidas de graneleros y debería ayudar al Comité en su trabajo, particularmente en lo que se refiere a los fallos estructurales.

En relación con el punto 9 del orden del día, sobre radiocomunicaciones, búsqueda y salvamento, el Comité considerará las recomendaciones del Subcomité COMSAR respecto de la propuesta de la Conferencia celebrada en Fremantle en 1998, en la que se pide el establecimiento de un fondo internacional de búsqueda y salvamento. En la Conferencia de Florencia de 2000 se apoyó esa petición y también se formuló la recomendación de que, en aras de la eficacia y de los beneficios en función de los costos, deberían establecerse cinco centros subregionales para la coordinación del salvamento, para cubrir la costa africana desde Marruecos hasta Somalia. El Secretario General estaba seguro de que se reconocería la naturaleza humanitaria de ambas recomendaciones y de que, por consiguiente, podía anticiparse que la respuesta del Comité sería positiva y constructiva. En este contexto, hizo un llamamiento a los países africanos que habían participado en la Conferencia de Florencia, para que refrendaran sus recomendaciones, de manera que la OMI pueda proseguir con la próxima fase de implantación de este tan importante proyecto de cooperación técnica.

Al referirse a la triste noticia que daba cuenta de la trágica pérdida de vidas humanas como consecuencia del suceso del petrolero **Kristal,** ocurrido el mes de febrero último en condiciones meteorológicas adversas, frente a la costa noroeste de España, rindió tributo al empeño, estado de preparación y eficacia de las autoridades de búsqueda y salvamento españolas. Añadió que cualquier medida que tome la Organización tras ese accidente debería hacerse en el marco de los resultados, conclusiones y recomendaciones del informe sobre la investigación de ese siniestro, cuando el mismo esté disponible. Entretanto, la Organización debería, como siempre, estar preparada para actuar con prontitud en relación con cualquier propuesta destinada a mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

El Secretario General volvió a mencionar el suceso del petrolero **Castor**, ocurrido en diciembre de 2000 que, con su carga completa, sufrió un problema estructural en su travesía del puerto rumano de Constanza al puerto de Lagos en Nigeria. Dicho suceso había puesto de relieve, una vez más, la cuestión de los "puertos de refugio", "aguas abrigadas" o "refugios" destacando la previsión del Comité, que un mes antes del suceso había incluido ese tema entre los seleccionados para un nuevo examen en el marco de las cuestiones relacionadas con la seguridad, como consecuencia del siniestro del **Erika**. Al referirse a este asunto en el FP 45, el Secretario General sugirió que había llegado el momento de que la OMI considerara el problema de forma global y con carácter prioritario, y de que adoptara las medidas necesarias para asegurar que, en interés de la seguridad de la vida humana en el mar y de la protección del medio marino, los Estados ribereños revisen sus medidas de emergencia a fin de que los buques desamparados reciban la asistencia y cuenten con las instalaciones que pudieran necesitar según las circunstancias. El Secretario General se congratuló por el del interés que los Gobiernos y las organizaciones del sector habían mostrado acerca del problema, presentando documentos pertinentes en el actual periodo de sesiones, así como por el gran interés que la propuesta había suscitado en los medios de comunicación.

En cuanto a la labor de los subcomités sobre las cuestiones de seguridad que se habían puesto de relieve tras el siniestro del **Erika**, mencionó el éxito del CPMM 46 al abordar las cuestiones relacionadas con el medio ambiente después de ese siniestro. El Secretario General añadió que en el último periodo de sesiones del CPMM, el espíritu de cooperación de la OMI había estado a la altura de las circunstancias y encomió a los Gobiernos, al sector y a cada uno de los representantes, que habían trabajado afanosamente para acercar las diferentes posiciones y lograr una conclusión satisfactoria, adoptada por consenso.

El problema de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el mar seguía causando preocupación y el Secretario General se manifestó profundamente decepcionado por el continuo deterioro de la situación. El informe anual presentado en el actual periodo de sesiones contenía cifras muy inquietantes, con un total de 471 actos de piratería y robos a mano armada notificados a la Organización durante el año 2000, lo que representa un aumento de 162 actos y del 52% en comparación con el año 1999. Más grave aún fue el descubrimiento de que durante el periodo considerado, (año 2000), habían muerto 72 miembros de la tripulación de los buques atacados, 139 habían sufrido heridas y cinco habían desaparecido; se habían secuestrado dos buques, tres habían desaparecido y se había destruido otro. La única noticia positiva fue que uno de los buques secuestrados, el carguero **Inabukwa** de bandera indonesia, había sido recuperado y la Guardia Costera de Filipinas había arrestado a los secuestradores. El Secretario General había felicitado a la Guardia Costera por el éxito de su intervención.

En cuanto a la serie de misiones de evaluación en los países ribereños de las aguas infestadas de piratas, que se organizaron dentro de la segunda fase del proyecto de lucha contra la piratería de 1998, el Secretario General informó al Comité de que la primera de dichas misiones se había llevado a cabo en Indonesia y la segunda en Singapur, para diversos países asiáticos. Las dos misiones tuvieron lugar en marzo del presente año y se efectuaron bajo la responsabilidad del Presidente del Comité. El Secretario General esperaba que el resultado de ambas proporcionaría suficiente información y asesoramiento útil tanto para los países interesados como para la Secretaría, la cual debe preparar la segunda ronda de misiones de evaluación en países de las regiones de América Latina y del África occidental y central.

Entretanto, y en respuesta a la solicitud formulada por la reunión de Singapur, el Secretario General había iniciado consultas con los Gobiernos de la región del sudeste asiático a fin de convocar, en el momento oportuno, una reunión encargada de considerar la posibilidad de concluir un acuerdo regional de cooperación contra la piratería y el robo a mano armada perpetrados contra los buques.

Seguidamente, el Secretario General se refirió al tema del mandato que el Comité había pedido al CPMM y a los Presidentes que prepararan para la posible reestructuración de los subcomités y señaló que las observaciones y decisiones del Comité, junto con las del CPMM 46 y las que el Consejo adopte en su próximo periodo de sesiones, permitirán a los dos Presidentes presentar las propuestas pertinentes en el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, teniendo en cuenta los resultados del examen llevado a cabo por el Consejo del estudio sobre la estructura orgánica de la Secretaría. Un debate en profundidad de este asunto serviría como punto de partida para tomar decisiones que garanticen una mayor eficiencia y eficacia de la OMI en beneficio de la seguridad en el mar y la protección ambiental.

El Secretario General concluyó señalando que la comunidad marítima mundial y todos aquellos interesados en la seguridad del medio marino examinarían detenidamente las decisiones del Comité. Puesto que los Gobiernos confiaban cada vez más en la capacidad de la OMI para tomar las medidas necesarias, no cabía sino responder a sus expectativas en el momento oportuno y tras una seria reflexión. Gracias al sentido común de las deliberaciones del Comité, y a la bien conocida determinación de abordar todas las cuestiones de seguridad con eficiencia y en el marco del renovado espíritu de cooperación de la OMI, el Secretario General confiaba en que, una vez más, se prestaría un gran servicio a la causa de la seguridad y la protección del medio ambiente. La conclusión satisfactoria de la reunión no sólo beneficiaría a la gente del mar y a las entidades interesadas en el comercio marítimo internacional, sino que también demostraría la eficacia e idoneidad de la OMI como único foro mundial apto para establecer normas internacionales destinadas a regular la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, así como para determinar la mejor manera de ponerlas en práctica.

Observaciones del Presidente

1.7 En su respuesta, el Presidente estuvo de acuerdo con el Secretario General sobre la importancia de la labor del Comité repecto de los buques de pasaje de gran tamaño y de la seguridad de los graneleros, así como sobre el enfoque proactivo adoptado para el examen de ambas cuestiones.

Tras subrayar la importancia de las evaluaciones independientes en el contexto de la implantación del Convenio de Formación revisado, el Presidente señaló que el Comité debería prestar cuidadosa atención a las cuestiones relativas a los lugares de refugio y a la piratería.

En lo que se refiere al tema de los lugares de refugio, se remitió a las orientaciones para los capitanes de buques en peligro; y a la conveniencia de que los Estados ribereños proporcionen las instalaciones necesarias, mientras que en lo relacionado con la cuestión de la piratería, subrayó su pesar por las pérdidas de vidas humanas ocurridas durante el año 2000 como resultado de los ataques de piratas y ladrones armados.

Declaraciones de las delegaciones y organizaciones internacionales

1.8 La delegación de Dinamarca hizo referencia a dos siniestros graves ocurridos en aguas danesas; uno de ellos fue el abordaje entre un petrolero y un granelero, y el otro la varada de un petrolero. Ambos buques eran de doble casco. Basándose en la experiencia con este tipo de accidentes, el escape de hidrocarburos del petrolero que sufrió el abordaje puede haber sido limitado por el hecho de que el buque era nuevo, con su integridad estructural intacta y con una disposición de los tanques moderna, mientras que en el accidente de varada, en el que el fondo del buque sufrió daños, no se produjo contaminación por hidrocarburos dado su proyecto de doble casco. La delegación danesa manifestó su satisfacción por la reciente adopción de la regla I/13G revisada del MARPOL.

Ambos siniestros pusieron de relieve, una vez más, el devastador peligro de contaminación por hidrocarburos que amenaza a los estrechos daneses y el Mar Báltico. En un intento por reducir los riesgos, se ha invitado a los Ministros de marina de los Países Partes en la Comisión de Helsinki a que participen en una reunión que se celebrará en Copenhague en septiembre de 2001, para examinar la cuestión de la prevención de la contaminación en los estrechos daneses en el mar Báltico.

La delegación de Dinamarca pidió al sector que, para la navegación en los estrechos daneses y en el mar Báltico considerara la posibilidad de utilizar únicamente petroleros de doble casco o al menos petroleros de doble fondo, recomendando vivamente, a la vez, que se utilicen prácticos para el paso de los buques por aguas danesas.

1.9 Las delegaciones de Suecia y Alemania refrendaron la declaración danesa, y la primera recomendó que la sugerencia hecha por Dinamarca se aplicara también a los buques tanque que pasan por el Sound.

1.10 Respecto de la cifra mencionada por el Secretario General, según el cual unos 13 000 buques pasarían a ser regidos por el Código IGS, fase 2, a partir de la fecha final de implantación del 1 de julio de 2002, el observador de la ICS subrayó que la tarea de implantar dicha fase no debería subestimarse. El grupo de buques en cuestión implicará a un mayor número de compañías navieras de lo que había sido el caso en la fase 1. A la ICS le preocupaba el hecho de que algunas organizaciones reconocidas autorizadas para llevar a cabo el proceso de certificación del Código IGS, pretendían exigir a los armadores que se comprometieran contractualmente a realizar auditorías anuales de sus buques, prescripción que iba más allá de las condiciones establecidas en el Código IGS. La ICS señaló que esperaba que las organizaciones reconocidas postergarían la adopción de medidas independientes, en espera de que el asunto se examinara en la OMI, que es el único foro competente para abordar las cuestiones relacionadas con la implantación del Código IGS.

Aprobación del orden del día y cuestiones conexas

1.11 El Comité aprobó el orden del día (MSC 74/1) y un calendario provisional que serviría de guía durante el periodo de sesiones (MSC 74/1/1, anexo, enmendado). En el anexo 1 figura el orden del día correspondiente al 74º periodo de sesiones, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

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

Poderes de las delegaciones

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

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO INTERPERIODOS DEL CPMM SOBRE EL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE (CAS) PREVISTO EN LA REGLA I/13G DEL MARPOL

2.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 74/2.

RESULTADOS DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001

2.2 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 74/2/1.

RESULTADOS DEL 46º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Generalidades

2.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 74/2/2) sobre los resultados del 46º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y, habiendo acordado que los tendría en cuenta en relación con los puntos correspondientes del orden del día, tomó decisiones concretas sobre cuestiones relacionadas con este punto del orden del día, según se señala en los párrafos 2.4 a 2.10.

Incorporación en la resolución A.744(18) de enmiendas relacionadas con el plan de evaluación del estado del buque (CAS)

2.4 Tras tomar nota de que el CPMM 46 había adoptado la regla I/13G revisada del MARPOL (resolución MEPC.95(46)) y un plan de evaluación del estado del buque (CAS) conexo (resolución MEPC.94(46)), que se hizo obligatorio en virtud de la regla revisada, el Comité consideró las peticiones del CPMM en el contexto del CAS (párrafos dispositivos 4 y 5 de la resolución MEPC.94(46)) y:

.1 tomó nota del plan de evaluación del estado del buque (CAS); y

.2 consideró la introducción e incorporación de los elementos y disposiciones pertinentes del CAS en las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), cuestión que remitió al Subcomité DE para que la examinara detenidamente en el contexto del punto de su programa de trabajo "Cuestiones relacionadas con la resolución A.744(18)".

Cuestiones relacionadas con los procedimientos del Código IGS

2.5 En respuesta a la solicitud del CPMM 46, el Comité examinó las cuestiones relacionadas con los procedimientos del Código IGS identificadas por el Grupo de trabajo del CPMM sobre el plan de evaluación del estado del buque (CAS), el cual, durante un debate sobre la validez del documento de cumplimiento exigido por el CAS, había suprimido una disposición relacionada con los cambios de administración y la introducción de una prescripción relativa a la verificación anual para la obtención del certificado de gestión de la seguridad, (CGS) en el programa de reconocimientos relacionados con dicho certificado. Tras un debate, el Comité remitió la cuestión al FSI 10, pidiéndole que dilucidara si deberían seguir abordándose las cuestiones relacionadas con el Código de gestión de la seguridad, y que informara al CSM 75, según correspondiese (véase también el párrafo 12.11.1).

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

2.6 En respuesta a la petición formulada por el CPMM 46 de que examinara el proyecto de circular anteriormente mencionado y revisara sus aspectos de seguridad, el Comité, tomando nota de que en dicho periodo de sesiones el CPMM había decidido que el proyecto de circular se finalizara en su siguiente periodo de sesiones, acordó pedir al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros que considerara el proyecto de circular adjunto al documento MSC 74/WP.14, y abordara los aspectos específicos de seguridad señalados en dicho documento, y remitiera sus observaciones al Comité para que las examine y las tenga en cuenta a la hora de informar al CPMM 47, según proceda. (Véanse también los párrafos 5.45 a 5.47)

Resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación acerca de la cuestión de las aguas abrigadas

2.7 El Comité decidió tener en cuenta los resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación acerca de las aguas abrigadas, así como la serie de cuestiones propuestas que figuran en el anexo 1 del documento MSC 74/2/2 cuando considere, en relación con este punto del orden del día, los temas relacionados con puertos/lugares de refugio (véanse los párrafos 2.15 a 2.32).

Reciclaje de buques

2.8 Durante el debate sobre el reciclaje de buques, el Comité recordó que a ese respecto, el CSM 73 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran para el actual periodo de sesiones sus observaciones y propuestas sobre los aspectos relacionados con la seguridad del desguace de buques para que la cuestión se pudiera debatir basándose en dichas observaciones, antes de presentar la opinión del Comité a la consideración del CPMM 47, para que éste tome las medidas oportunas. Teniendo en cuenta las conclusiones del CPMM 46 y el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia establecido, que figuran en los párrafos 11 y 12, respectivamente, del documento MSC 74/2/2, el Comité acordó remitir la cuestión al DE 45 para que la examine en relación con su punto del orden del día "Decisiones de otros órganos de la OMI" e informe al CSM 75, teniendo en cuenta el resultado de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia del CPMM sobre el reciclaje de buques antes de que el Comité informe al CPMM, según corresponda.

Informe de la OMI para la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS)

2.9 El Comité tomó nota de que el CPMM 46, en el marco de las deliberaciones sobre su punto del orden del día Preparativos para la Conferencia de "Río 10 años después" había aprobado, en principio, el proyecto de informe de la OMI para la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS), de las Naciones Unidas, preparado por la Secretaría (MEPC 46/14, enmendado por el documento MEPC 46/WP.9), en el que se proporciona información general sobre los principales logros de la OMI desde la celebración de la CNUMAD y los ámbitos en que pueden conseguirse mejoras, incluidas las cuestiones planteadas por la CDS. Si bien el informe se centra principalmente en la tarea del CPMM desde 1992, se señaló que los logros directamente relacionados con la mejora de la seguridad en el mar, el desarrollo del derecho internacional y la asistencia técnica (es decir aspectos relacionados con las actividades del Comité de Protección del Medio Marino, el Comité Jurídico y el Comité de Cooperación Técnica), constituían también elementos importantes especialmente destacados en el informe.

2.10 El Comité tomó nota de que al aprobar el proyecto de informe, el CPMM 46 había acordó que ciertos capítulos que abordan sobre todo cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la seguridad de la navegación y la asistencia técnica, podrían ser enmendados en futuros periodos de sesiones del CSM y del Comité de Cooperación Técnica. Tras tomar nota del proyecto de informe y de que la Secretaría lo ultimaría atendiendo a las observaciones del CSM 74 (incluidas las referentes al punto 12 del orden del día) y del TC 50, antes de remitirlo al CDS con tiempo suficiente para que se tenga en cuenta en el proceso de preparación de la Conferencia de "Río 10 años después", el Comité pidió a la Secretaría que actuara en consecuencia.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DE LOS PETROLEROS

Generalidades

2.11 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones, tras considerar el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los petroleros y aspectos medioambientales (MSC 73/WP.14), lo había enmendado, según se refleja en el párrafo 2.11 del documento MSC 73/21 y estuvo de acuerdo con las medidas propuestas por su Presidente, a saber:

.1 remitir al DE 44, para que la examine la medida propuesta 9 que figura en el anexo 1 del documento MSC 73/WP.14, junto con una propuesta conexa presentada por las Bahamas (MEPC 45/7/11) (véanse párrafos 2.13.9 y 13.2 a 13.7); y

.2 remitir a los Subcomités y al CPMM 46, el informe del Grupo de trabajo (MSC 73/WP.14), modificado, con la petición de que lo examinen en términos generales, es decir sin realizar un debate en profundidad y abordando únicamente las propuestas pertinentes, y presenten al Comité, en el actual periodo de sesiones, el resultado del examen de las cuestiones que les hayan sido asignadas, y propongan la inclusión de puntos en sus programas de trabajo.

2.12 El Comité recordó también que el CSM 73 había pedido a los Gobiernos Miembros que examinaran el informe del Grupo de trabajo (MSC 73/WP.14), modificado, y los había invitado a presentar al CPMM y a los subcomités interesados, observaciones y propuestas sobre cuestiones específicas, de manera que el Comité pueda organizar un nuevo debate sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad y decidir qué dirección deberán seguir los subcomités y él mismo.

Resultado de los periodos de sesiones del COMSAR 5, FP 45, STW 32, BLG 6, FSI 9 y DE 44

2.13 Tras considerar el resultado de los exámenes realizados por los diferentes subcomités en cumplimiento de las instrucciones del MSC 73 anteriormente mencionadas (MSC 74/2/3 y MSC 74/2/3/Add.2) acerca de las medidas pertinentes propuestas, que figuran en el documento MSC 73/WP.14, el Comité tomó las disposiciones que se indican a continuación:

.1 Medida propuesta 1: *Identificar y cuantificar los riesgos del transporte de hidrocarburos de alta densidad e hidrocarburos persistentes que se transportan como carga y las posibles opciones para evitar el derrame accidental o el escape de los hidrocarburos* (examinada por el BLG 6).

Por lo que respecta al párrafo 9.2 del documento MSC 74/2/3, el Comité se limitó a tomar nota del resultado del examen de la medida, puesto que el CPMM debía considerar las conclusiones del BLG 6. En cuanto a los efectos del calentamiento de los hidrocarburos de alta densidad, se pidió al DE 45 que examinara la cuestión en principio, e informara al respecto al CSM 75.

.2 Medida propuesta 2: *garantizar que toda medida reglamentaria correctiva que se tome a raíz de un siniestro, esté basada en una investigación fidedigna en la se haya identificado y analizado las causas primeras del accidente (examinada por el CSM y el CPMM).*

A tal respecto, el Comité:

.2.1 estuvo de acuerdo con la medida, reconociendo que se justificaría que la Organización tomara urgentemente las medidas apropiadas que dicten las circunstancias excepcionales de cualquier siniestro, como en los casos del **Estonia** y el **Erika**; y

.2.2 pidió a la Secretaría que informara al CPMM sobre el resultado del examen que realice el Comité sobre este asunto.

.3 Medida propuesta 3: *examinar las enseñanzas obtenidas de la explotación de los buques tanque de casco sencillo y decidir si pueden aplicarse a los buques tanque de doble casco teniendo en cuenta sus características de proyecto particulares, especialmente en lo que se refiere a los buques tanque de doble casco más antiguos; considerar cualquier otra medida de seguridad que pueda resultar necesaria* (examinada por el FP 45, el BLG 6 y el DE 44; también se someterá al examen del SLF 44).

En cuanto a los párrafos 7 y 9.3 del documento MSC 74/2/3, y al párrafo 8.1 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen de la medida y:

.3.1 estuvo de acuerdo con los Subcomités FP, BLG y DE en que los Gobiernos Miembros interesados deberían presentar propuestas específicas al Comité, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo; y

.3.2 en cuanto a la opinión del BLG 6 de que si dichas propuestas se presentan al Comité, y éste las acepta, el Subcomité DE debería asumir funciones de coordinador, el Comité decidió que esa decisión se tomaría cuando se recibieran las propuestas en cuestión.

.4 Medida propuesta 4: *Pedir que se examine la protección de los tanques de combustible líquido* (examinada por el BLG 6 y el DE 44).

Como se señala en el párrafo 9.4 del documento MSC 74/2/3, y en el párrafo 8.2 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen de esta medida llevado a cabo por el DE 44 y de la decisión tomada por el CPMM 46 de incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto sobre "Protección de los tanques de combustible líquido". Toda disposición que se elabore debería aplicarse únicamente a los buques nuevos, en particular a los que transportan grandes cantidades de combustible.

.5 Medida propuesta 5: *Examinar la necesidad de establecer principios para los Estados ribereños que actúen de modo individual o con carácter regional, para la revisión de sus medidas de emergencia en lo referente a la provisión de puertos de refugio* (examinada por el COMSAR 5).

El Comité debatió por separado la medida propuesta, junto con varios documentos pertinentes presentados en el actual periodo de sesiones (véanse los párrafos 2.15 a 2.32).

.6 Medida propuesta 6: *Establecer de qué modo y hasta qué punto debería determinarse la responsabilidad de los astilleros en cuanto a la construcción y la reparación de buques, de conformidad con la reglamentación nacional, las reglas de clasificación y las normas internacionales pertinentes* (examinada por el DE 44).

En cuanto al párrafo 8.3 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité, tras tomar nota de las observaciones formuladas por las delegaciones de Chipre, Grecia y Liberia, tomó nota de los resultados del examen de la medida, realizado por el Subcomité DE y:

.6.1 convino con dicho Subcomité en que las responsabilidades de los astilleros no entran en el ámbito de competencia de la OMI puesto que ese asunto le corresponde a las sociedades de clasificación y a las Administraciones nacionales (véase también el párrafo 5.24); y

.6.2 tomó nota de la opinión de INTERTANKO de que la OMI debería ser consciente de la posibilidad de que se carezca del debido control de calidad y de una firme voluntad al respecto, en cuanto a la construcción de buques, y que esto debería preocuparle.

.7 Medida propuesta 7: *Identificar nuevas medidas que se refieran específicamente a las operaciones de los buques tanque de doble casco, debido a su mayor complejidad estructural* (examinada por el FP 45 y el DE 44).

Según se indica en los párrafos 6 y 7 del documento MSC 74/2/3 y en el párrafo 8.4 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota de los resultados de examen de la medida, realizado por los Subcomités FP y DE y:

.7.1 estuvo de acuerdo con ambos Subcomités en que por el momento no era necesario abordar la cuestión, aunque podría ser conveniente someterla a debate en el futuro una vez que se hayan presentado propuestas concretas, de conformidad con las directrices sobre organización y método de trabajo; y

.7.2 tomó nota de que, como posible opción, podría realizarse un estudio de evaluación formal de la seguridad sobre los buques tanque de doble casco.

A este respecto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros interesados y a las organizaciones internacionales a que consideraran la posibilidad de emprender, bien de manera individual, bien conjuntamente, un estudio sobre la evaluación formal de la seguridad de los buques tanque de doble casco, y de presentar sus conclusiones al Comité.

.8 Medida propuesta 8: *Establecer criterios de proyecto destinados a lograr normas estructurales más estrictas* (examinada por el DE 44).

De acuerdo con lo señalado en el párrafo 8.5 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen de la medida realizado por el Subcomité y:

.8.1 refrendó la opinión del mismo de que el tema era importante pero que la iniciativa debería corresponder a las sociedades de clasificación, concretamente a la IACS; y

.8.2 tomó nota de que actualmente dicha sociedad trabaja en el tema del establecimiento de la resistencia residual requerida, la frecuencia y la amplitud adecuadas de los reconocimientos y la formulación de prescripciones sobre el escantillonado mínimo.

.9 Medida propuesta 9: *Examinar la manera de mejorar el proyecto de los graneleros y buques tanque de gran tamaño para facilitar la inspección del interior del casco teniendo en cuenta para ello la circular MSC/Circ.686* (examinado por el DE 44).

Como se indica en los párrafos 5 a 7 y 8.6 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen de la medida realizado por el Subcomité DE y también tomó nota de que el DE 44 después de examinar un documento presentado por las Bahamas (DE 44/2/3), dio su conformidad a un proyecto revisado de regla II-1/12-2 del Convenio SOLAS sobre el acceso a los espacios de la zona de carga de los petroleros y los graneleros, cuya aprobación el Comité había considerado bajo el punto 13 de su orden del día (véanse los párrafos 13.2 a 13.7);

.10 Medida propuesta 10: *Revisar la resolución A.744(18) para hacer más rigurosos los procedimientos de los reconocimientos y reforzar la eficacia de la aplicación de las prescripciones del programa mejorado de reconocimientos. Debería prestarse especial atención a los aspectos relacionados con la planificación de los reconocimientos y las reparaciones, la separación de los reconocimientos, la presencia del inspector durante las mediciones de espesores, el aplazamiento de las reparaciones y los informes de los reconocimientos* (examinado por el DE 44 y el FSI 9).

En lo que se refiere a los párrafos 3 y 8.7 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado de los exámenes realizados por los Subcomités DE y FSI sobre esta medida y decidió que, bajo la coordinación del Subcomité DE, ambos deberían incorporar esta cuestión en sus actuales programas de trabajo.

A este respecto, el Comité, tomando nota de que el DE 44 había acordado que la medida debería examinarse en el ámbito del punto del programa de trabajo del Subcomité sobre "Cuestiones relacionadas con la resolución A.744(18)", recordó las instrucciones pertinentes impartidas al FSI 10 a las que se hace referencia en el párrafo 21.20.

.11 Medida propuesta 11: *Definir una terminología y procedimientos normalizados capaces de describir con precisión la magnitud de los problemas/deficiencias identificados durante los reconocimientos, cuyo uso será obligatorio en todos los informes sobre reconocimientos* (examinada por el STW 32 y el DE 44).

En cuanto al párrafo 8 del documento MSC 74/2/3 y al párrafo 8.8 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado de los exámenes de la medida realizados por los Subcomités STW y DE, y en particular de que la IACS ya estaba armonizando la terminología de los reconocimientos que se sometería al examen de la OMI tan pronto como dicha sociedad presentara los resultados de su labor.

.12 Medidas propuestas 12: *Mejorar la competencia de los inspectores;* 13: *Considerar la posibilidad de hacer obligatorio el empleo de inspectores exclusivamente dedicados a los reconocimientos reglamentarios; y* 14: *Elaborar una interpretación de la regla I/14 e) del Convenio SOLAS para aclarar que la ampliación del periodo de validez de los certificados sólo puede concederse en circunstancias muy específicas* (examinadas por el FSI 9).

Como se señala en el párrafo 3 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen de las medidas mencionadas, y convino en que el Subcomité FSI debería incorporarlas en su actual programa de trabajo.

Posteriormente, el Comité pidió al FSI 10 que identificara un punto adecuado de su actual programa de trabajo y que pidiera al CSM 75 que, de ser necesario, ampliara la fecha prevista de ultimación de dicho punto.

.13 Medidas propuestas 15: *Examinar las cuestiones relacionadas con el factor humano, incluidas la formación de la gente de mar, los recursos humanos y otras medidas operacionales idóneas para reducir el riesgo de contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques tanque;* 16: *Considerar si resulta necesario elaborar prescripciones adicionales para el gobierno prudente de los buques y las buenas prácticas marineras en condiciones meteorológicas desfavorables; y* 17: *Considerar qué medidas de seguridad adicionales podrían ser necesarias para los buques que navegan en pasos angostos y/o zonas con gran densidad de tráfico marítimo denso* (examinadas por el STW 32; la medida 15, examinada por el Grupo de trabajo mixto CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad (véase el párrafo 15.22); y las medidas 16 y 17 se examinarán en el NAV 47).

En lo que se refiere al párrafo 8 del documento MSC 74/2/3, el Comité tomó nota de que el STW 32 había convenido en que, por el momento, no había suficiente justificación para añadir dichos puntos a su programa de trabajo pero también observó que podrían plantearse cuestiones cuyo examen fuera necesario tras saber sido consideradas por otros subcomités.

.14 Medidas propuestas 18: *Continuar fomentando la implantación uniforme y eficaz de las reglas, reglamentos y directrices por todas las Partes interesadas en el transporte seguro de cargas en general y de cargas que plantean riesgos de contaminación;* 19: *Revisar las directrices sobre el funcionamiento y control de las sociedades de clasificación para mejorar la supervisión por el Estado de abanderamiento;* 21: *Elaborar nuevas disposiciones sobre el cambio de pabellón; y* 22: *Mejorar la uniformidad de las prácticas de inspección y notificación para la supervisión por el Estado rector del puerto y promover el intercambio de información* (examinadas por el FSI 9).

Según se indica en el párrafo 3 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen de dichas medidas y convino en que el Subcomité FSI debería incorporarlas en su actual programa de trabajo.

Posteriormente, el Comité pidió al FSI 10 que identificara los puntos apropiados de su actual programa de trabajo y pidiera al CSM 75 que, de ser necesario, ampliara las respectivas fechas previstas de ultimación de los mismos.

.15 Medida propuesta 20: *Elaborar prescripciones mínimas armonizadas para los reconocimientos a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables al cambio de clasificación* (examinada por el FSI 9).

Como se señala en el párrafo 4 del documento MSC 74/2/3/Add.2, el Comité tomó nota del resultado del examen realizado por el Subcomité FSI sobre esta medida y:

.15.1 refrendó la opinión del FSI 9 de que, puesto que el procedimiento existente para el cambio de clase no es aplicable a todas la organizaciones reconocidas, es necesario que la OMI elabore disposiciones relativas al cambio de clasificación y, en particular, que se asegure de que la organización reconocida a la que se adscribe el buque asume la responsabilidad y toma las medidas correctivas

necesarias con respecto a los puntos o condiciones pendientes en el momento de la transferencia; y

.15.2 acordó que en su 75º periodo de sesiones decidiría si debería incluirse en el programa de trabajo del Subcomité un nuevo punto sobre "Elaboración de disposiciones para el cambio de sociedad de clasificación" debería incluirse en el programa de trabajo del Subcomité, basándose en una recomendación del FSI 10, y en las propuestas pertinentes de las organizaciones internacionales y los Gobiernos Miembros interesados, presentadas de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

Resultados del CPMM 46

2.14 Se comunicó al Comité que el CPMM 46 había tomado nota de las propuestas presentadas por el FSI 9 y el DE 44 tras considerar las cuestiones identificadas por el CSM 73 (MSC 73/WP.14), a saber, respecto de la inclusión de puntos sobre la "elaboración de prescripciones para el cambio de pabellón" y "protección de los tanques de combustible" en los programas de trabajo de los Subcomités FSI y DE respectivamente; y que había decidido aceptar este último (véase además el párrafo 21.36). El CPMM 46 también había tomado nota del resultado del examen realizado por el BLG 6 de las cuestiones relacionadas con la seguridad, planteadas como consecuencia del siniestro del **Erika**.

PUERTOS/LUGARES DE REFUGIO (AGUAS ABRIGADAS)

2.15 El Comité recordó (véanse los párrafos 2.11 y 2.12 *supra*) que en su 73º periodo de sesiones, el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los petroleros y las cuestiones ambientales, establecido para examinar cuestiones relacionadas con la seguridad tras el siniestro del **Erika**, había compilado una lista de medidas seleccionadas entre las que figuran en el documento MSC 73/2/2, junto con varias otras propuestas durante el periodo de sesiones, incluido el "examen de la necesidad de establecer principios para que los Estados ribereños, bien individualmente, bien en el marco regional, revisen las medidas de emergencia relativas a la provisión de puertos de refugio" (MSC 73/WP.14, párrafo 13 y anexo 1, punto 5). Al examinar el informe del Grupo de trabajo, el CSM 73 estuvo de acuerdo con la propuesta del Presidente (MSC 73/21, párrafo 2.15.2 y párrafo 2.11.2 *supra*) de que el informe debería remitirse, en su forma enmendada, a los subcomités y al CPMM 46 con la petición de que lo examinaran **en términos generales** (es decir, sin someterlo a un debate detallado), pero abordando las propuestas pertinentes; y que después informaran al MSC 74 de los resultados del examen de los puntos que se les hubiera asignado, junto con propuestas para la inclusión de posibles puntos en sus programas de trabajo.

2.16 El Comité tomó nota de que se había informado al COMSAR 5 de que el Grupo de trabajo constituido durante el 73º periodo de sesiones del Comité, al que anteriormente se hizo referencia, había sancionado una propuesta de la delegación de Grecia referente a la necesidad de establecer principios para que los Estados ribereños, bien individualmente, bien en el marco regional, revisaran las medidas de emergencia relativas a la provisión de "puertos de refugio", teniendo en cuenta los derechos de soberanía nacional. Las zonas de refugio identificadas deberían contar con planes que permitan a los buques en peligro refugiarse en ellas. Recordando que en su 73º periodo de sesiones el CSM había remitido dicha cuestión al Subcomité una semana antes de su reunión, el COMSAR 5 decidió:

.1 que el tema estaba relacionado con su labor sobre búsqueda y salvamento, puesto que permitir que un buque entre en un puerto puede ser una manera de salvar vidas;

.2 invitar al Comité a que incluya en su programa de trabajo un punto correspondiente a "puertos de refugio" y a que le asigne un periodo de sesiones para su ultimación;

.3 que sería preciso contar con más tiempo para examinar detalladamente la cuestión a nivel nacional;

.4 pedir que se presenten ponencias sobre este tema al COMSAR 6; e

.5 invitar al Comité a que pida al Subcomité NAV que examine la cuestión en su calidad de Subcomité coordinador.

2.17 El Comité también tomó nota de que, durante su discurso de apertura ante el FP 45, el Secretario General, al referirse al suceso del petrolero **Castor** que, con su carga completa, había sufrido un problema estructural durante la travesía desde el puerto rumano de Constanza al puerto de Lagos en Nigeria, declaró que ese hecho había puesto de relieve nuevamente la cuestión de los "puertos de refugio". Observando que el Grupo de trabajo constituido durante el 73º periodo de sesiones del Comité había seleccionado la cuestión de los "puertos de refugio" entre los temas que merecían un examen más a fondo, el Secretario General expresó la opinión de que había llegado el momento de que la Organización emprendiera, con carácter prioritario, un examen general del problema. También sugirió que deberían tomarse medidas para garantizar que, en aras de la seguridad de la vida humana y de la protección del medio ambiente, los Estados ribereños revisaran sus medidas de contingencia para que los buques desamparados pudieran recibir asistencia y contar con instalaciones apropiadas a las circunstancias. El Comité tomó nota de que todas las delegaciones y los observadores que hicieron uso de la palabra acerca de este asunto habían refrendado la declaración del Secretario General (informe del FP 45 (FP 45/16, párrafos 1.3 a 1.5) a efectos de que se tomen las medidas apropiadas).

2.18 El Comité examinó los documentos MSC 74/2/4 y Add.1, presentados por España, en los que se propone que a diferentes distancias de la costa, podrían designarse lugares de refugio para la provisión de asistencia a los buques en peligro, en función de la capacidad de los servicios de salvamento y de lucha contra la contaminación del país ribereño, partiendo de la premisa de que la prioridad es salvar la vida de las personas a bordo y que esos lugares no plantean un riesgo importante para los intereses en tierra. También se brindó información sobre la asistencia prestada por España, en tanto que Estado ribereño, a los buques en peligro durante 2000.

2.19 El Comité también examinó un documento presentado por la ICS (MSC 74/2/5) en el que se propone incluir la "Designación de aguas abrigadas" en el programa de trabajo del Comité asignándole alta prioridad y, partiendo de los debates que tengan lugar en el CSM 74, invitar al CPMM y al Comité jurídico a que aborden los aspectos de esta cuestión pertenecientes a sus respectivos ámbitos de competencia.

2.20 El Comité examinó asimismo el documento presentado por INTERTANKO (MSC 74/2/6) en el que se propone que se conceda prioridad a la cuestión de los puertos de refugio.

2.21 El Comité también examinó un documento de Alemania (MSC 74/2/7) en el que se declara que ha llegado el momento de que la Organización emprenda, con carácter prioritario, un examen general del problema de los puertos/lugares de refugio y que el Grupo de trabajo mixto CSM/CPMM sobre el factor humano debería encargarse de elaborar, en analogía con la resolución A.852(20), la estructura de un procedimiento uniforme para que los Estados ribereños asistan en la preparación y selección previa de lugares adecuados de refugio, así como en el necesario proceso de toma de decisiones, propuesta que recibió el apoyo de varias delegaciones.

2.22 El Comité examinó también el resultado de la labor del CPMM 46 (MSC 74/2/2, párrafo 7 y anexo 1) referente al tema de las aguas abrigadas/refugios.

2.23 Tras un debate considerable sobre la cuestión, se señaló al Comité que, si bien el término "puerto de refugio" había sido ampliamente utilizado en el sector marítimo, no aparecía ninguno de los convenios pertinentes (es decir Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convenio SOLAS, Convenio internacional sobre salvamento marítimo, Convenio de cooperación, etc.). La utilización de la palabra "puerto" puede resultar demasiado restrictiva dado el ámbito de la zona geográfica que se prevé y que puede, en caso de emergencia, proporcionar instalaciones y servicios (incluida la puesta en práctica de medidas de emergencia) para los buques en peligro, en particular los petroleros en carga; de aquí que en el documento de la Secretaría se utilice el término "lugares de refugio". Otro término utilizado era "refugio"; no obstante, puesto que ambas palabras tienen prácticamente el mismo significado, el uso de una de ellas hace innecesaria a la otra.

2.24 Teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas durante el amplio debate y los análisis mencionados en el párrafo 2.23 *supra*, el Comité decidió utilizar el término "lugares de refugio" en su futuro trabajo sobre el tema.

2.25 Durante las deliberaciones de referencia, se señalaron los puntos que se indican a continuación, bien porque requieren la adopción inmediata de medidas, bien porque exigen un examen posterior:

.1 la gran mayoría opinó que la cuestión prioritaria en toda acción que se emprenda sobre este asunto deberá ser la seguridad de las personas de que se trate;

.2 también deberá concederse alta prioridad a la protección del medio marino;

.3 existen cuestiones jurídicas (es decir disposiciones del derecho internacional, en particular las de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), que deberán tenerse en cuenta;

.4 no deberá ignorarse la cuestión de la soberanía y también deberán tenerse en cuenta los derechos jurisdiccionales de los Estados ribereños en cuestión;

.5 será preciso tener en cuenta las peculiaridades regionales de cada caso, cuando se haga frente a situaciones de buques en peligro;

.6 es posible que no pueda adoptarse un enfoque común interregional, dadas las diferentes condiciones metereológicas y de otra índole, entre ellas la configuración de las costas;

.7 los enfoques regionales podrían tener aspectos positivos y negativos;

.8 la adecuación de las zonas costeras podría ocupar un lugar decisivo en las decisiones que tomen los Estados de designar o no "lugares de refugio";

.9 la decisión de un Estado ribereño de proporcionar un "lugar de refugio" estaría condicionada por un estudio de evaluación de los riesgos de la situación;

.10 deberían establecerse determinados criterios y directrices pertinentes para facilitar la decisión de los Estados ribereños sobre la designación de los "lugares de refugio" y de las instalaciones correspondientes;

.11 deberían proporcionarse a los Estados ribereños las directrices necesarias para facilitarles el proceso de toma de decisiones y las operaciones pertinentes;

.12 los capitanes de buques, los salvadores y otras personas que participan en las operaciones relacionadas con buques desamparados podrían beneficiarse de unas directrices operacionales apropiadas;

.13 deberían considerarse la posibilidad de que los Estados ribereños vecinos colaboren en situaciones de emergencia especiales, así como el grado de participación de los servicios de búsqueda y salvamento a nivel nacional y/o regional;

.14 deberían tenerse en cuenta los aspectos financieros de la cuestión, además del tema de la responsabilidad y la indemnización, etc.

2.26 Tras efectuar la enumeración que precede y presentar otros puntos (en las deliberaciones pertinentes participaron más de 30 delegaciones) el Presidente resumió los debates observando que se habían planteado varias cuestiones importantes, entre ellas las de orden jurídico, relacionadas con los seguros, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los derechos de los Estados ribereños, etc. que constituían una gran preocupación para los Gobiernos Miembros y en particular para los Estados ribereños.

Manifestó que no cabía la menor duda de que salvar vidas revestía la máxima importancia, pero que también debería prestarse la debida atención a la protección del medio ambiente, así como tener en cuenta que los intereses comerciales deberán considerarse en último lugar cuando se evalúe la situación. A este respecto, y como resultado de sus deliberaciones sobre el tema, debería surgir un claro mensaje sobre las prioridades "políticas" del Comité.

El Presidente afirmó también que de manera general se aceptaba la necesidad de tres series de directrices, a saber:

.1 directrices para los Estados ribereños sobre la identificación y designación de lugares de refugio convenientes,

.2 directrices para la evaluación de los riesgos relacionados con las operaciones pertinentes, caso por caso; y

.3 directrices para los capitanes de los buques en peligro.

Durante los debates, varias delegaciones señalaron la necesidad de revisar, caso por caso, las circunstancias en que sería necesaria la designación de lugares de refugio así como la adecuación de los distintos elementos de cada caso. Por consiguiente, se estimó que la segunda serie de directrices sería extremadamente útil para que los Estados ribereños puedan identificar lugares de refugio adecuados. En cuanto a la identificación de dichos lugares, también se señaló que la cooperación regional podría resultar esencial en determinadas circunstancias. Como ya se ha mencionado, lo que podría ser una solución para un Estado ribereño podría terminar causando problemas graves a un Estado o a Estados vecinos. También debería tenerse en cuenta la capacidad de cada Estado ribereño para prestar ayuda.

Tras subrayar que el Comité iniciaría su labor sobre la cuestión sin ideas preconcebidas acerca de los numerosos puntos planteados, el Presidente añadió que muchas delegaciones habían realizado declaraciones señalando la necesidad de conceder prioridad a este asunto, así como que ninguna cuestión de procedimiento debería impedir el avance de la labor. En contrapartida, también se manifestó que el tema no debería tratarse con precipitación.

Para concluir su resumen, el Presidente, teniendo en cuenta las diversas observaciones y propuestas formuladas, sugirió que se tomaran las siguientes medidas:

.1 debería designarse coordinador de las tareas al Comité NAV;

.2 debería pedirse al NAV 47 que efectuara un examen preliminar de la cuestión, incluida la identificación de otros órganos de la OMI que podrían participar en la labor, por ejemplo el Grupo de trabajo sobre el Convenio de cooperación, del CPMM (sobre los aspectos de contaminación), los Subcomités COMSAR, DE y el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, etc.;

.3 también debería pedirse al NAV 47 que teniendo en cuenta los resultados de la labor del CPMM 46, elabore un proyecto de mandato para que el CSM 75 lo examine y el CPMM 47 lo tenga en cuenta para las tareas relacionadas con el tema; y

.4 debería autorizarse al NAV 47 a que remitiera solicitudes de colaboración directamente a los Subcomités pertinentes identificados, y posiblemente al Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, a reserva de que el CSM 75 sancione el mandato mencionado.

2.27 El Comité refrendó plenamente el resumen del Presidente y, además de lo que antecede, tomó las decisiones que se señalan en los párrafos siguientes.

2.28 A fin de avanzar en el examen de esta cuestión, el Comité refrendó la opinión del Presidente de que, por el momento, el tema se considerara desde el punto de vista de la seguridad operacional, y que el Subcomité más idóneo para examinarlo era el NAV (que actuaría como coordinador de las posibles contribuciones de los demás Subcomités, por ejemplo, COMSAR, DE, y el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto).

2.29 Aparte de esa labor, se pidió al Subcomité NAV que considerara la posibilidad de elaborar directrices sobre:

.1 las medidas que se espera que tomen los Estados ribereños que proporcionan lugares de refugio a los buques en peligro;

.2 la evaluación de los riesgos relacionados con la provisión de lugares de refugio; y

.3 las medidas que los capitanes de los buques en peligro deberían tomar cuando tengan necesidad de entrar en un lugar de refugio (incluidas las medidas a bordo así como las que deberían tomar otros buques en las cercanías, las empresas de salvadores y los Estados ribereños).

2.30 El Comité tomó nota de que, en una fase posterior, y basándose en la información que presenten los Estados Miembros, la Organización podría considerar la elaboración de una "Guía mundial de los lugares de refugio" destinada a los capitanes, las empresas de salvadores y otros interesados, para que la utilicen los buques en peligro que necesiten esa ayuda.

2.31 Tras tomar nota de que el CPMM 46 ya había adoptado medidas al respecto, el Comité decidió que la cuestión también se pusiera en conocimiento del Comité Jurídico, para que, en su caso, la examine desde el punto de vista del derecho internacional, la jurisdicción, los derechos de los Estados ribereños, la responsabilidad, los seguros, de las obligaciones, etc.

2.32 En su intervención, el Secretario General mencionó su iniciativa de plantear la cuestión ante el FP 45, oportunidad en que, había sugerido que la OMI debería examinarla con carácter prioritario. Desde el principio había opinado que, dado el carácter internacional del asunto, resultaba apropiado que sólo la OMI la examinara. Así pues, se mostró complacido con la respuesta positiva que había recibido, tanto de los Gobiernos como del sector, y con las sugerencias pertinentes formuladas en los documentos que se presentaron al actual periodo de sesiones. También afirmó que si bien podía comprender las connotaciones políticas y técnicas relacionadas con la soberanía, estimaba que éstas no deberían obstaculizar el progreso que la OMI debe realizar dando respuesta adecuada a un problema mundial. Dado el carácter no obligatorio del enfoque de la OMI, el Secretario General manifestó su confianza en que cualquier inquietud planteada podría resolverse y en que la OMI abordaría la cuestión con su habitual eficacia, en beneficio de la seguridad de la vida humana en el mar y de la protección del medio ambiente. Asimismo prometió que trataría de que la cuestión se examinara de acuerdo con las sugerencias del Presidente y que se encontraran soluciones lo antes posible.

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 que participasen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio, en el examen y adopción de las propuestas de enmiendas de los siguientes instrumentos:

.1 capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, enmendado;

.2 Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI); y

.3 el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV, 1994).

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

3.2 Las propuestas de enmiendas del capítulo VII del Convenio SOLAS, del Código CNI y del Código NGV, 1994 fueron distribuidas por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS a todos los Gobiernos Miembros de la Organización y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 mediante la circular Nº 2275, del 5 de diciembre de 2000.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL CONVENIO SOLAS 1974, DEL CÓDIGO CNI Y DEL CÓDIGO NGV 1994

PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS

Regla VII/14.2 - Definiciones

3.3 El Comité recordó que en su 71º periodo de sesiones había adoptado, mediante la resolución MSC.87(71), enmiendas del capítulo VII del Convenio SOLAS, destinadas a establecer el carácter obligatorio del Código CNI. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2001, fecha en la que el Código también adquirió carácter obligatorio.

3.4 El Comité recordó, asimismo, que en su 73º periodo de sesiones había examinado el documento MSC 73/3/7 (Reino Unido) en el que se proponía (en vista de los cambios de las disposiciones sobre la clase 7, en virtud de los cuales se incorporó una nueva ficha de transporte 14, incluida en la enmienda 30 del Código IMDG) sustituir la frase "fichas de transporte 10, 11, 12, ó 13" por la frase "fichas de transporte 10, 11, 12, 13 ó 14" en la regla VII/14.2 del Convenio SOLAS adoptada mediante la resolución MSC.88(71); y que había aprobado las propuestas de enmienda de la regla VII/14.2 del Convenio SOLAS, para examinarlas en el actual periodo de sesiones con miras a su adopción.

3.5 Tras tomar nota de que no se habían presentado nuevas observaciones sobre las propuestas de enmiendas de la regla VII/14.2, el Comité refrendó su contenido.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL CÓDIGO CNI

3.6 El Comité recordó que en su 71º periodo de sesiones había adoptado, mediante la resolución MSC.88(71), el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), que, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo VII del Convenio SOLAS, adquirió carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2001.

3.7 El Comité recordó también que en su 73º periodo de sesiones, al examinar el documento MSC 73/3/7 (Reino Unido) había adoptado, en relación con el párrafo 1.1.1.3 del Código CNI, medidas análogas a las indicadas en el párrafo 3.4 *supra*; y había aprobado las propuestas de enmiendas de dicho párrafo del Código CNI para examinarlas en el actual periodo de sesiones con miras a su adopción.

3.8 Tras tomar nota de que no se habían presentado observaciones sobre las propuestas de enmiendas del párrafo 1.1.1.3 del Código CNI, el Comité refrendó su contenido.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS DEL CÓDIGO NGV 1994

3.9 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones había adoptado, mediante la resolución MSC.97(73), el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000), que contiene, entre otras, las disposiciones actualizadas relativas al equipo náutico de las naves de gran velocidad.

3.10 El Comité también recordó que, en su 73º periodo de sesiones, la delegación del Japón, tras mencionar las deliberaciones mantenidas en el NAV 46 sobre las enmiendas del capítulo 13 del Código NGV 1994, había propuesto que las enmiendas del Código no incluyeran únicamente prescripciones relativas a los RDT, sino también prescripciones sobre el SIA y las cartas náuticas que permitan la utilización del SIVCE. Según la delegación del Japón, se debían adoptar medidas para no retrasar la implantación de las prescripciones relativas a los RDT y al SIA. Estando de acuerdo, en principio, con la propuesta del Japón y tras haber examinado las propuestas de enmiendas del capítulo 13 del Código NGV 1994, que también preveían la inclusión de una entrada para los sistemas y equipos náuticos de a bordo y los RDT en el inventario del equipo que figura en el anexo 1 del Código NGV 1994, el CSM 73 aprobó las propuestas de enmiendas para examinarlas en su actual periodo de sesiones con miras a su adopción.

Sección 13.1 - Generalidades

3.11 El Comité examinó el documento MSC 74/3/1 (Reino Unido), en el que se propone que, a fin de lograr coherencia entre el capítulo V del Convenio SOLAS y las versiones del Código para naves de gran velocidad de 1994 y de 2000, se introduzca una nueva enmienda, además de las aprobadas en el CSM 73, del párrafo 13.1.2 del Código NGV 1994, según la cual la Administración determinará en qué medida no serán aplicables las disposiciones relativas al equipo náutico a los buques de arqueo bruto inferior a 150. Tras las pertinentes deliberaciones, el Comité aprobó, en principio, la enmienda propuesta, con la sustitución de la palabra "determinará" por "deberá determinar".

Sección 13.13 - Registradores de datos de la travesía (RDT)

3.12 El Comité examinó un texto alternativo del párrafo 13.13.1 de las propuestas de enmiendas relativas a la fecha de instalación de los registradores de datos de la travesía en las naves de pasaje, pero no lo aprobó.

Enmiendas relativas a la inmunidad soberana

3.13 En relación con este punto, el Comité examinó el documento MSC 74/3/2 (Estados Unidos), en el que se propone:

.1 enmendar el párrafo 1.3.3.1 del Código de modo que diga:

"buques de guerra, naves auxiliares u otros buques pertenecientes o utilizados por un Gobierno contratante y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial"; e

.2 insertar, después del párrafo 1.3.3 del Código, una nueva oración, del tenor siguiente:

"No obstante, se recomienda que los buques de guerra, las naves auxiliares u otros buques pertenecientes o utilizados por un Gobierno Contratante y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones del presente Código".

3.14 La delegación del Japón apuntó que disposiciones de excepción distintas entre el Código NGV y la regla I-3 a) i) del Convenio SOLAS (que se aplica a los capítulos II-1, II-2, III y IV) crearían anomalías en la aplicación de las reglas a las mismas naves de gran velocidad construidas con arreglo al Código NGV y al Convenio SOLAS 1974, y opinó que la aplicación del Convenio SOLAS 1974 a la categoría de buques a los que hace referencia la propuesta de los Estados Unidos debería ser la misma con arreglo a todos los capítulos de dicho Convenio.

3.15 Tras las pertinentes deliberaciones, durante las cuales se señaló a la atención del Comité el texto propuesto por los Estados Unidos que aparece en las reglas V/8 (Organización del tráfico marítimo) y V/8.1 (Sistemas de notificación para buques) existentes del Convenio SOLAS, además de en la nueva regla V/1.1 de dicho Convenio, el Comité aprobó la propuesta de enmienda.

3.16 Tras tomar nota de que no se habían presentado nuevas observaciones sobre las propuestas de enmiendas del Código NGV 1994, el Comité refrendó su contenido.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS

3.17 Al examinar las posibles fechas de aceptación y de entrada en vigor de las propuestas de enmiendas de los instrumentos mencionados, el Comité recordó que en su 59º periodo de sesiones había acordado que hubiera un intervalo de cuatro años entre las fechas de entrada en vigor de enmiendas sucesivas de los convenios y códigos obligatorios; no obstante, también había decidido que la observancia de este intervalo de cuatro años estuviera sujeta a que la Organización pudiera, en circunstancias excepcionales, adoptar e implantar nuevas enmiendas a intervalos más breves si, basándose en la experiencia adquirida, se estimara necesario hacerlo para rectificar un error o por otras razones imperiosas (véanse los párrafos 26.2 y 26.7 del documento MSC 59/33).

3.18 Tras señalar que en su 73º periodo de sesiones no había acordado ninguna fecha específica de entrada en vigor para las propuestas de enmiendas de los instrumentos mencionados, el Comité determinó que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2002 y entrarán en vigor el 1 de enero de 2003.

INTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.19 Tras un debate general del Pleno, el Comité pidió a la Secretaría que, en consulta con las delegaciones interesadas, preparase el texto final de las propuestas de enmiendas de los siguientes instrumentos:

.1 el capítulo VII del Convenio SOLAS 1974;

.2 el Código CNI; y

.3 el Código NGV 1994,

junto con los proyectos de resoluciones MSC conexas, para su examen y adopción por parte del Comité.

ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS AL CONVENIO SOLAS 1974, AL CÓDIGO CNI Y AL CÓDIGO NGV 1994

Texto definitivo de las propuestas de enmienda

3.20 Tras examinar el documento MSC 74/WP.5, que incluye los proyectos de resoluciones del CSM y el texto definitivo de las propuestas de enmienda, preparados por la Secretaría en consulta con las delegaciones interesadas, el Comité tomó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974

3.21 El Comité ampliado, integrado por las delegaciones de 93 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al capítulo VII del Convenio SOLAS (que figura en el anexo 1 del documento MSC 74/WP.5) y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.117(74), que se incluye en el anexo 2.

3.22 Al adoptar la resolución MSC.117(74), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2002 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan tales enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberán entrar en vigor el 1 de enero de 2003, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio.

Adopción de enmiendas al Código CNI

3.23 El Comité ampliado, integrado por las delegaciones de 93 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código CNI (que figura en el anexo 2 del documento MSC 74/WP.5) y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.118(74), que se incluye en el anexo 3.

3.24 Al adoptar la resolución MSC.118(74) el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código CNI deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2002 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan tales enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberán entrar en vigor el 1 de enero de 2003, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del mismo.

Adopción de enmiendas al Código NGV 1994

3.25 El Comité ampliado, integrado por las delegaciones de 93 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Código NGV 1994 (que figura en el anexo 3 del documento MSC 74/WP.5) y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.119(74), que se incluye en el anexo 4.

3.26 Al adoptar la resolución MSC.119(74), el Comité ampliado determinó, de conformidad con lo prescrito en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas adoptadas al Código NGV 1994 deberán considerarse aceptadas el 1 de julio de 2002 (a menos que, antes de esa fecha, se comunique al Secretario General que se recusan tales enmiendas, según lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y deberán entrar en vigor el 1 de enero de 2003, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del mismo.

4 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO

Generalidades

4.1 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, coordinado por los Estados Unidos, al cual había asignado un mandato aprobado (que figura en el párrafo 4.20 del documento MSC 73/21), y encomendado la presentación de un informe en el actual periodo de sesiones del Comité.

4.2 El Comité también recordó que, para facilitar aún más al Grupo de trabajo por correspondencia el examen de esta cuestión de alta prioridad, en su 73º periodo de sesiones había decidido ampliar el plazo de 13 semanas para la presentación del informe del Grupo (y el plazo para la presentación de observaciones acerca del informe) y volver a constituir el grupo de trabajo especial en su 74º periodo de sesiones.

4.3 Tras tomar nota del documento MSC 74/4 (Secretaría), que contiene información sobre la labor realizada en su 73º periodo de sesiones acerca de la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Comité debatió brevemente sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 74/4/1 y Corr.1) y las observaciones y propuestas sobre el tema formuladas durante el actual periodo de sesiones por las Bahamas (MSC 74/4/2), España (MSC 74/4/3), Suecia (MSC 74/INF.18), Estados Unidos (MSC 74/4/4, MSC 74/4/5 y MSC 74/INF.25), CILC (MSC 74/4/6 y MSC 74/INF.13) e IUMI (MSC 74/INF.17).

4.4 En sus deliberaciones, el Comité tomó nota de que el COMSAR 5 había pedido (véanse los párrafos 9.30 y9.32) que se informase al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño de que:

.1 el Grupo mixto de trabajo OMI/OACI encargado de la harmonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento estaba examinando las cuestiones relacionadas con las operaciones de salvamento masivo (OSM); y

.2 el Subcomité había solicitado la aprobación de una circular MSC sobre las Directrices para preparar los planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje; y que se le pidiera que brinde orientaciones sobre la notificación de la llegada y permanencia de los buques en las regiones SAR.

4.5 La delegación del Reino Unido informó al Comité de que el 29 de mayo de 2001, el Organismo marítimo y de guardacostas del Reino Unido y el Instituto de Ingenieros Navales, e n colaboración con la OMI y la Real Institución de Arquitectos Navales, habían organizado una Conferencia sobre el futuro de los buques de crucero de gran tamaño, a la cual habían asistido representantes de una amplia gama de organizaciones, incluyendo empresas explotadoras de

buques de crucero, constructores de buques, responsables de la reglamentación, sociedades de clasificación y grupos de protección ambiental. La Conferencia había logrado estimular un debate libre y abierto sobre la seguridad de estos buques, cuyo número y dimensiones son cada vez mayores. Tras convenir en general en que los buques de crucero modernos habían sido proyectados incorporando sistemas y equipos de seguridad que excedían los prescritos por los convenios SOLAS y MARPOL, la Conferencia reconoció que, si bien su historial de seguridad era bueno, seguía existiendo preocupación respecto de las posibles consecuencias (en cuanto a pérdida de vidas, bienes, daños al medio ambiente y viabilidad económica del sector) de un suceso que por su gravedad pudiera considerarse un desastre.

Constitución del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

4.6 Tras un debate general, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo mencionado anteriormente y le pidió que llevara a cabo sus tareas con arreglo al siguiente mandato:

.1 examinar exhaustivamente los documentos MSC 74/4/1, MSC 74/4/4, MSC 74/4/5 y MSC 74/INF.25 (Estados Unidos); MSC 74/4/2 (Bahamas); MSC 74/4/3 (España); MSC 74/4/6 y MSC 74/INF.13 (CILC); MSC 74/INF.17 (IUMI); y MSC 74/INF.18 (Suecia), teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el último periodo de sesiones del Comité y en el Pleno durante la semana en curso, a efectos de:

.1.1 ultimar los principios generales, metas y objetivos para tratar las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;

.1.2 examinar en detalle las cuestiones que plantean inquietud para determinar si alguna de las cuestiones seleccionadas ya ha sido o está siendo tratada adecuadamente por un órgano o instrumento de la OMI, con vistas a ultimar la lista de este tipo de cuestiones; y

.1.3 determinar de qué modo han de analizarse las cuestiones que son motivo de preocupación, tomando en consideración instrumentos analíticos tales como la evaluación formal de la seguridad, el proceso de análisis del factor humano, el análisis coste/beneficio, la evaluación de los riesgos, etc., a fin de relacionar dichos instrumentos con cada una de las cuestiones de interés;

.2 establecer un orden de prelación, debidamente justificado, de las tareas que se deben llevar a cabo y elaborar un plan de trabajo actualizado con indicación de las que debe realizar el Comité, así como qué Subcomités deberán tratar las demás cuestiones señaladas en dicho plan de trabajo; y

.3 tratar las cuestiones remitidas al grupo por el COMSAR 5.

Informe del Grupo de trabajo

4.7 Una vez recibido el informe del Grupo de trabajo (MSC 74/WP.6), el Comité lo aprobó en términos generales y tomó las medidas que se señalan en los siguientes párrafos.

DEFINICIÓN DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO

4.8 El Comité tomó nota de que el Grupo había reafirmado la opinión, refrendada por el CSM 73, de que en esta fase no se debería elaborar una definición de los "Buques de pasaje de gran tamaño", así como del parecer de las delegaciones respecto de la expresión "buques de pasaje de gran tamaño", según se indica en el párrafo 7 del documento MSC 74/WP.6.

PRINCIPIOS RECTORES, OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y METAS

4.9 Al examinar los principios rectores, los objetivos estratégicos y las metas propuestas que figuran en el anexo 1 del documento MSC 74/WP.6, el Comité refrendó la opinión del Grupo de que los criterios básicos deberían considerarse como principios rectores o como "declaración de intenciones" a efectos de brindar una visión de la posición ideal en la que el Comité desearía encontrarse en el futuro respecto del marco normativo de los buques de pasaje de gran tamaño. El Comité estimó que ese enfoque era necesario para garantizar que todos los objetivos, metas y tareas propuestas pudieran relacionarse con los principios rectores y que, en caso de que no se pudiera establecer dicha relación, no se considerarían las propuestas en cuestión.

4.10 El Comité reconoció que el núcleo de los principios rectores se refiere al marco normativo futuro para los buques de pasaje de gran tamaño. No obstante, a juicio del Comité, esto no debería excluir la posibilidad de que los Subcomités tengan en cuenta los principios rectores al examinar las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño existentes.

4.11 En relación con el examen de las de los objetivos estratégicos y metas propuestos, el Comité refrendó la opinión del Grupo de que los "objetivos" deberían establecer claramente los cambios necesarios para que el Comité se encaminara en la dirección de los principios rectores, y que las metas propuestas deberían explicar con claridad cómo alcanzar los objetivos estratégicos.

4.12 El Comité acordó que ese criterio constituiría para él mismo y para los Subcomités interesados un medio estructurado y específico para tratar las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y aprobó los principios rectores, los objetivos estratégicos y las metas que figuran en el anexo 1 del documento MSC 74/WP.6.

Cuestiones que deben examinarse

4.13 El Comité aprobó cuestiones que deberán considerarse, según figuran en el anexo 2 del documento MSC 74/WP.6, y refrendó la opinión del Grupo de que los subcomités a los que se hubiesen encomendado tareas a ese respecto deberían utilizar la información del anexo anteriormente mencionado como orientación adicional para a aclarar las tareas y los objetivos encomendados.

4.14 Acerca de las cuestiones que afectan tanto a los buques de pasaje de gran tamaño existentes como futuros, el Comité reafirmó su opinión de que la labor relativa a los buques de pasaje de gran tamaño existentes continuaría centrándose principalmente en las cuestiones relacionadas con el factor humano, tales como la explotación, la gestión y la formación, lo cual no excluiría el examen de cuestiones relativas al equipo y la disposición a bordo de dichos buques, si ello se considera oportuno.

Enfoque analítico

4.15 El Comité refrendó la opinión del Grupo de que la consideración de los instrumentos analíticos como la evaluación formal de la seguridad, el proceso de análisis del factor humano, el análisis de los costos/beneficios, la evaluación de los riesgos y otros métodos, debería quedar a discreción de los órganos a los que se hubiera encomendado tareas específicas sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño.

Plan de trabajo actualizado

4.16 El Comité tomó nota de que el plan de trabajo actualizado contenía cuestiones operacionales y de proyecto y que, por consiguiente, concernía tanto a los buques de pasaje de gran tamaño existentes como futuros, según el caso (véase el párrafo 4.14). En vista de ello, el Comité sancionó la opinión del Grupo de que las cuestiones operacionales deberían considerarse desde el punto de vista de su aplicación tanto a los buques de pasaje de gran tamaño existentes como futuros, y que las cuestiones de proyecto deberían considerarse desde el punto de vista de su aplicación a los buques de pasaje de gran tamaño futuros, salvo que los Subcomités especializados formulen una recomendación en otro sentido, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

4.17 Con respecto a la labor que debe realizarse, el Comité aprobó el plan de trabajo actualizado que figura en el anexo 3 del documento MSC 74/WP.6 e incluyó un punto sobre "Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño" en los programas de trabajo y los órdenes del día provisionales de los próximos periodos de sesiones de los Subcomités COMSAR, DE, FP, NAV, SLF y STW. El Comité pidió a la Secretaría que remitiera los documentos MSC 73/WP.20 y MSC 74/WP.6 a los Subcomités pertinentes para que les sirvieran de referencia.

Restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia

4.18 A pesar de los progresos realizados en el actual periodo de sesiones, el Comité acordó que el plan de trabajo actualizado no era exhaustivo, dado que sólo se había examinado un pequeño número de las cuestiones operacionales que figuran en el anexo 1 del documento MSC 73/WP.20. Por consiguiente, teniendo en cuenta las tareas que el Grupo aún debía realizar, la alta prioridad de este aspecto importante de la seguridad y la necesidad de que se realicen progresos oportunos sobre este tema, el Comité reestableció el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, bajo la coordinación de los Estados Unidos* con el siguiente mandato:

---

* **Coordinador:**

CDR T. Close
Commandant (G-MSE-1)
2100 Second Street, S.W.
Washington, DC 20593-0001
Teléfono: +1 202 267 2997
Facsímil: +1 202 267 1486
Correo electrónico: tclose@comdt.uscg.mil

Teniendo en cuenta los documentos MSC 74/4 (Secretaría); MSC 74/4/1, MSC 74/4/4, MSC 74/4/5 y MSC 74/INF.25 (Estados Unidos); MSC 74/4/2 (Bahamas); MSC 74/4/3 (España); MSC 74/4/6 y MSC 74/INF.13 (CILC); MSC 74/INF.17 (IUMI); MSC 74/INF.18 (Suecia), MSC 74/WP.20 y MSC 74/WP.6 (Grupo de trabajo), sobre cuestiones relacionadas con los buques de pasaje de gran tamaño, el Grupo de trabajo por correspondencia deberá:

.1 examinar detenidamente las esferas de preocupación indicadas en el anexo 1 del documento MSC 73/WP.20 y las cuestiones que deberán examinarse, identificadas en el anexo 2 del documento MSC 74/WP.6, con objeto de finalizar las listas anteriormente mencionadas, teniendo en cuenta el modelo que figura en el anexo 2 del documento MSC 74/WP.6;

.2 fijar los objetivos relacionados con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y relacionar cada objetivo con los principios rectores y los objetivos estratégicos;

.3 establecer y justificar las prioridades de la labor que deberá emprenderse, y elaborar un proyecto de plan de trabajo actualizado en el que se indiquen las tareas que corresponden al Comité, así como los Subcomités que se harán responsables de las cuestiones identificadas en dicho plan, teniendo en cuenta el modelo que figura en el anexo 3 del documento MSC 74/WP.6;

.4 considerar nuevamente las cuestiones relacionadas con la salud, la atención médica y sanitaria, y la seguridad, a fin de precisar los objetivos y las tareas correspondientes a ese ámbito, teniendo en cuenta los anexos 2 y 3 del documento MSC 74/WP.6;

.5 examinar más a fondo las metas y objetivos estratégicos que se exponen en el anexo 1 del documento MSC 74/WP.6, con miras a su perfeccionamiento; y

.6 presentar un informe al Comité en su 75º periodo de sesiones.

4.19 El Comité consideró la conveniencia de reestablecer el Grupo de trabajo sobre esta cuestión en su 75º periodo de sesiones, en relación cone el punto 21 de su orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 21.68.2).

Cuestiones remitidas al grupo por el COMSAR 5

4.20 Al examinar las cuestiones remitidas al Grupo por el COMSAR 5, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que las orientaciones relativas a la notificación de la llegada y permanencia de los buques en las regiones SAR deberían figurar en las Directrices para la preparación de planes de cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (MSC/Circ.864) y pidió al COMSAR 6 que examine la cuestión más a fondo y asesore al CSM 75 en consecuencia.

5 SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

Generalidades

5.1 El Comité recordó que al examinar este punto, en su 73º periodo de sesiones, había tratado los siguientes temas:

.1 cuestiones planteadas en el informe de los evaluadores que participaron en la investigación del naufragio del granelero **Derbyshire**; y

.2 estudios de la EFS sobre la seguridad de los graneleros

y había acordado incluir el punto en su orden del día correspondiente al actual periodo de sesiones a fin de que un grupo de trabajo examinara esta cuestión exhaustivamente.

5.2 Tras una introducción general (MSC 74/5) sobre la labor realizada en su 73º periodo de sesiones acerca de la seguridad de los graneleros, el Comité recordó que, con respecto a las cuestiones planteadas en el informe de los evaluadores sobre la investigación del naufragio del granelero **Derbyshire**, en dicho periodo de sesiones había tomado nota de las medidas adoptadas por el SLF 43 acerca de la seguridad de los graneleros, en particular del mantenimiento entre corchetes del criterio actual que figura en la regla 16 del proyecto de Convenio de Líneas de Carga 1966 revisado, hasta tanto se conozca el resultado de las investigaciones en curso sobre este tema y se justifiquen los cambios propuestos.

En su 73º periodo de sesiones el Comité también tomó nota de la información facilitada por la delegación del Reino Unido sobre un nuevo programa de pruebas con modelos de graneleros y de la información facilitada por la delegación del Japón sobre una serie de pruebas con modelos para investigar la cuestión de la carga sobre las tapas de escotilla de los graneleros "*capesize*".

Con respecto a los actuales estudios de EFS sobre la seguridad de los graneleros, en su 73º periodo de sesiones el Comité tomó nota de la información facilitada por el Reino Unido, Japón, Noruega y la CIOSL acerca de los progresos realizados en varios de dichos estudios.

CUESTIONES PLANTEADAS EN LOS INFORMES SOBRE EL GRANELERO "DERBYSHIRE"

5.3 En relación con este tema, el Comité examinó los siguientes documentos presentados por el Reino Unido:

.1 MSC 74/5/1, en el que se describen los avances logrados hasta la fecha en lo que respecta a las pruebas con modelos de graneleros que se están llevando a cabo en MARIN;

.2 MSC 74/5/2, en el que se dan a conocer las recomendaciones resultantes de la reabierta investigación oficial sobre la pérdida de la motonave **Derbyshire**; y

.3 MSC 74/5/6, en el que se reseñan las recomendaciones de la reabierta investigación oficial, relativas a las precauciones contra la inundación de los espacios de proa en los graneleros,

y convino en remitirlos al Grupo de trabajo para que los examinase detalladamente.

ESTUDIOS DE EFS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.4 En relación con este tema, el Comité examinó los documentos presentados por el Reino Unido (MSC 74/5/7, MSC 74/INF.4, MSC 74/INF.5 y MSC 74/INF.5/Add.1), en los que se informa sobre los progresos realizados en el estudio internacional de EFS sobre la seguridad de los graneleros; por el Japón (MSC 74/5/3, MSC 74/INF.9, MSC 74/INF.10, MSC 74/INF.11 y MSC 74/INF.12), en los que este país presenta las conclusiones y recomendaciones de su propio estudio de EFS sobre la seguridad de los graneleros; por Noruega y la CIOSL (MSC 74/5/5), que presentan un informe completo de EFS sobre los dispositivos de salvamento de los graneleros; por la República de Corea (MSC 74/INF.14 y MSC 74/INF.15), sobre los resultados de la aplicación experimental de la metodología de la EFS a la inundación de la bodega de carga nº 1 de los graneleros y la integridad de estanquidad de las escotillas, respectivamente; y por la IACS (MSC 74/5/4), relativo a los resultados de su propio estudio de EFS sobre la integridad de estanquidad del extremo de proa de los graneleros.

Con respecto a este tema, el Comité convino en remitir los documentos mencionados al Grupo de trabajo para que los examine detalladamente.

ESTADISTICAS SOBRE ACCIDENTES DE GRANELEROS

5.5 El Comité tomó nota con satisfacción de un documento presentado por INTERCARGO (MSC 74/INF.19), al que esta organización adjunta su informe anual sobre accidentes de graneleros.

NUEVA CONVOCATORIA DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.6 Al igual que en su 73º periodo de sesiones, el Comité volvió a convocar al Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros, con el siguiente mandato:

Con respecto a las cuestiones planteadas en los informes sobre el granelero "Derbyshire"

.1 examinar en detalle:

.1.1 el documento MSC 74/5/1, en particular si se debería aceptar la propuesta de actualización de los criterios de carga para el proyecto de tapas de escotilla del Convenio de Líneas de Carga 1966 y se la debería remitir al Subcomité SLF para que adopte las medidas oportunas;

.1.2 el documento MSC 74/5/2, con miras a determinar las medidas que la OMI debería adoptar en vista de las recomendaciones resultantes de la reabierta investigación oficial sobre el **Derbyshire**, incluidos los órganos de la OMI a los que se deberían encomendar las tareas pertinentes; y

.1.3 el documento MSC 74/5/6, en especial a fin de:

.1 preparar una circular MSC basada en el texto del anexo del documento MSC 74/5/6 para alertar a los marinos sobre los peligros identificados, y decidir si se debería pedir a los Gobiernos Miembros que señalen esta información a los navegantes;

.2 determinar la conveniencia de pedir al Subcomité SLF que, al revisar el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adopte las medidas necesarias para tener presentes las deficiencias indicadas o las modificaciones propuestas en los párrafos 10, 12, 14, 15, 16 y 18 de dicho documento;

.3 considerar la conveniencia de elaborar nuevas directrices con respecto a los temas considerados de urgencia suficiente como para remitir a los armadores de graneleros una comunicación de asesoramiento acerca de la necesidad de poner en práctica estas medidas, antes de introducir cualquier modificación en las correspondientes disposiciones reglamentarias de la OMI; y

.4 considerar la conveniencia de instar a la IACS a que, en atención al informe de la reabierta investigación oficial y a las ulteriores deliberaciones en el seno de la OMI, considere la posibilidad de modificar su reglamentación; y

Con respecto a los estudios de EFS sobre la seguridad de los graneleros

.2 examinar los documentos MSC 74/5/3, MSC 74/5/4, MSC 74/5/5, MSC 74/5/7, MSC 74/INF.4, MSC 74/INF.5, MSC 74/INF.5/Add.1, MSC 74/INF.9, MSC 74/INF.10, MSC 74/INF.11, MSC 74/INF.12, MSC 74/INF.14 y MSC 74/INF.15, en especial a fin de:

.2.1 determinar cuáles de los estudios de EFS considerados se han ultimado e identificar las pertinentes recomendaciones finales para la adopción de decisiones;

.2.2 establecer un plazo de ultimación factible para los estudios de EFS que todavía no se hayan finalizado;

.2.3 formular observaciones sobre las conclusiones de los estudios de EFS mencionados que, en opinión del Grupo, sea necesario señalar a la atención del Pleno;

.2.4 asesorar sobre cómo seguir adelante con los estudios de EFS sobre la seguridad de los graneleros; y

Por lo que respecta a las cuestiones sobre gestión del agua de lastre y de los sedimentos:

.3 examinar un proyecto de circular MSC/MEPC sobre las propuestas de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos, elaborado por el CPMM en su 46º periodo de sesiones (MSC 74/WP.14), y presentar observaciones sobre aspectos específicos de seguridad de dicho proyecto, en especial con respecto a los párrafos 2.9.6, 2.10 y 2.20.2.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

5.7 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 74/WP.18 y Add.1), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

CUESTIONES DERIVADAS DE LOS INFORMES SOBRE EL GRANELERO DERBYSHIRE

Examen del documento MSC 74/5/1

5.8 Tras examinar el documento MSC 74/5/1 (Reino Unido), se informé al Comité de que los resultados completos de la investigación no estarían disponibles hasta finales del verano de 2001, si bien podía anticiparse que el Reino Unido propondría algunos cambios en el Convenio de Líneas de Carga 1966 y que se trataría de presentar un informe provisional durante el 44º periodo de sesiones del Subcomité SLF, a modo de avance informativo y para su examen, si así se considera conveniente. El Comité tomó nota de que, si fuera necesario, los resultados mencionados serían examinados por la IACS cuando revise su prescripción unificada S21.

5.9 Varias delegaciones opinaron que algunas de las enmiendas que posiblemente se propongan, especialmente las relativas a la resistencia estructural o sólo a los graneleros, afectarían más al Convenio SOLAS que al Convenio de Líneas de Carga, contrariamente a lo que se había señalado. El Comité acordó que, en primer lugar, las propuestas deberían remitirse al Subcomité SLF para un examen inicial y para que opine acerca de cuáles deberían remitirse a su vez al Subcomité DE para la adopción de las medidas oportunas.

5.10 Algunas delegaciones también preguntaron si las medidas propuestas solamente serían de aplicación a los buques nuevos. Tras deliberar al respecto, el Comité convino en que si, a través de las EFS o por otros medios, se determinara un riesgo, no se debería impedir su aplicación a los buques existentes.

5.11 La delegación del Japón señaló que los resultados de su propia investigación sobre las cargas que se ejercen sobre las tapas de escotilla de los graneleros de alto coeficiente de bloque se presentarían en el 44º periodo de sesiones del Subcomité SLF para que se examinen en relación con el punto del orden del día sobre la revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966. Tras añadir que también debería llevarse a cabo una investigación sobre las cargas en las tapas de escotilla de los buques de líneas más finas, la delegación instó a los Miembros y a las organizaciones interesadas a que acometieran esta labor tan pronto como fuese posible, y a que presentasen los resultados al Comité y al Subcomité SLF, según proceda.

Examen del documento MSC 74/5/2

5.12 El Comité examinó todas las recomendaciones resultantes de la reabierta investigación oficial de la pérdida de la motonave **Derbyshire**, presentadas en el documento MSC 74/5/2 (Reino Unido) y adoptó las siguientes medidas (los párrafos indicados corresponden al documento MSC 74/5/2).

5.13 En relación con la recomendación de que la IACS, el Lloyd's Register of Shipping y el Ministerio de Medio Ambiente, Transporte y Regiones del Reino Unido se pongan de acuerdo sobre más especificacioens técnicas para los nuevos ensayos que se efectúen con modelos (párrafo 4), el Comité señaló que se estaban realizando tales ensayos, de lo cual se informa en el documento MSC 74/5/1, y convino en que se debería alentar la adopción de una medida de ese tipo.

5.14 Con respecto a la conveniencia de que la OMI exija la notificación diaria de la situación de todos los buques (párrafo 5), el Comité reconoció que un sistema activo de notificación constituiría una medida eficaz, que no acarrearía costos, y pidió a los Subcomités NAV y COMSAR que analicen todas las consecuencias posibles, incluida su viabilidad.

5.15 Acerca de la recomendación de enmendar el Manual del Marino (*Marine Handbook*) NP100 del Reino Unido respecto de la navegación en el semicírculo peligroso creado por una tempestad ciclónica tropical (párrafo 6), el Comité invitó a las organizaciones internacionales y Gobiernos Miembros interesados a que presentasen directamente sus observaciones a la Administración del Reino Unido, tras lo cual, si lo consideraban apropiado, podían informar al Comité sobre los resultados pertinentes para su distribución.

5.16 En relación con el asesoramiento a los capitanes (párrafo 7), el Comité decidió tratar la cuestión en el marco del examen del documento MSC 74/5/6 (véase el párrafo 5.29 *infra*).

5.17 Respecto de la propuesta de aumentar la participación de los buques en el Programa de buques para la observación voluntaria, de la OMM (párrafo 8), el Comité acordó que se debería instar a los Gobiernos Miembros a participar en dicho Programa (véase también el párrafo 23.28).

5.18 Acerca de la información que los servicios meteorológicos competentes en cuestión de instrucciones de derrota deberían proporcionar a los capitanes (párrafo 9), el Comité se mostró preocupado por el posible menoscabo de las facultades de los capitanes en lo que respecta a las disposiciones sobre la derrota en función de las condiciones meteorológicas, y decidió remitir esta recomendación al Subcomité NAV para su examen, habida cuenta de las Directrices para la planificación del viaje, adoptadas por la Asamblea mediante la resolución A.893(21).

5.19 Al examinar la recomendación de que la IACS debería formular unas normas mínimas sobre resistencia, aplicables a los ventiladores y accesorios de los tubos de aireación instalados en la cubierta, y organizar un programa de investigaciones para concebir un nuevo tipo de dispositivo de enclavamiento de las tapas de escotilla de los pañoles, y estudiar los mecanismos de sujeción de los accesorios de cubierta (párrafo 10), la IACS informó al Comité de que ya había tenido en cuenta esta recomendación y había iniciado las pertinentes labores.

5.20 Con respecto a la recomendación de que la IACS y la OMI estudiaran otros medios posibles de cierre estanco de los tubos de gatera para impedir la entrada de agua y de que el acceso a la caja de cadenas sea a través de tapas de registro empernadas y no puertas (párrafo 11), el Comité tomó conocimiento de que la IACS ya estaba tratando el problema, aunque todavía era necesario investigar otros medios de cierre estanco (distintos del cemento). Reconociendo que la preocupación principal debería ser impedir la inundación progresiva más que la entrada de agua en la caja de cadenas, el Comité pidió a los subcomités SLF y DE (en caso de ser necesario) que examinasen oportunamente esta cuestión.

5.21 Acerca de la recomendación de exigir la instalación de algún medio electrónico en el puente para avisar que un ventilador, tubo de aireación o tapa de escotilla están abiertos o han sufrido daños, y la instalación de un alumbrado potente y de cámaras de vídeo en la cubierta del castillo (párrafo 12), el Comité concluyó que se presentaban demasiadas dificultades prácticas, entre ellas la vulnerabilidad del alumbrado y del equipo de vídeo en condiciones meteorológicas desfavorables y la dudosa fiabilidad así como la carga del mantenimiento de los sistemas de indicación electrónica del tipo exigido, y que el objetivo de la detección temprana de la entrada

de agua en los espacios de proa podría alcanzarse mediante un sistema de vigilancia del nivel de agua, como se indica en el párrafo 5.22 *infra*. Se invitó al Reino Unido a considerar la conveniencia de realizar pruebas destinadas a determinar la viabilidad de tales medios y a tener en cuenta esta recomendación en el marco del estudio de la EFS sobre la seguridad de los graneleros.

5.22 Con respecto a la recomendación de que la OMI declarase obligatoria la instalación, en todos los graneleros *capezise*, de un sistema de vigilancia del nivel de agua en los espacios a proa del mamparo de colisión e investigase un sistema de bombeo independiente para dichos espacios (párrafo 13), el Comité decidió remitir esta cuestión a los Subcomités SLF y DE para su examen. Las medidas que se propongan deberían aplicarse a los graneleros de todos los tamaños, según sea el caso, y las disposiciones de la prescripción unificada S24 de la IACS se deberían tener debidamente en cuenta.

5.23 Acerca de la recomendación de que la OMI elabore directrices sobre los manuales de instrucciones para las tapas de escotilla que se han de llevar a bordo, y sobre la indicación electrónica en el puente de que todos los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla están colocados (párrafo 14), el Comité convino en que se debía fomentar el perfeccionamiento de sistemas de sujeción de las tapas de escotilla más fiables, por ejemplo, dispositivos de cierre hidráulico automático, y la adopción de procedimientos operacionales eficaces, en lugar de confiar en la indicación electrónica. Por consiguiente, se invitó a los Gobiernos Miembros a que presentasen al Comité las pertinentes propuestas, de conformidad con lo estipulado en la Directrices sobre organización y método de trabajo.

5.24 Tras examinar la recomendación de que la IACS debería considerar la conveniencia de introducir procedimientos para la homologación del proyecto y para los reconocimientos, entre otras cosas, para evitar las discontinuidades en la fase de proyecto y el desajuste en la construcción (párrafo 15), el observador de la IACS informó al Comité de que las sociedades miembros de la IACS aplicaban la norma IACS de calidad de la construcción y de reparación de los buques en caso de tratarse de los problemas indicados. Algunas delegaciones, no obstante, manifestaron su preocupación (no justificada con pruebas) porque, por falta de una definición clara de las irresponsabilidades, algunos astilleros presentaban un trabajo de escasa calidad. Recordando su decisión previa relativa a esta cuestión (véase el párrafo 2.13.6 *supra*), el Comité convino en que los Estados de abanderamiento, las sociedades de clasificación y los propietarios de buques, ya sea individual o colectivamente, deberían exigir a los astilleros normas de calidad y un trabajo adecuado para los servicios prestados, complementados, en caso de ser necesario, por las garantías pertinentes.

5.25 Con respecto a la idea de que las sociedades de clasificación deberían exigir a los propietarios de buques que conserven a bordo y en tierra los planos que se utilizaron para la construcción original, así como los que muestran las reformas estructurales ulteriores (párrafo 16), el Comité acordó que esta recomendación se inscribía más en el ámbito del Código internacional de gestión de la seguridad y pidió al Subcomité DE que la examinara con la asistencia de la IACS y de las organizaciones internacionales y los Estados Miembros interesados, a fin de ayudar a los propietarios de buques en la preparación de un programa de mantenimiento eficaz y completo de sus buques.

5.26 Acerca de la recomendación de que la OMI estudie la posibilidad de crear una base de datos sobre accidentes marítimos, suficientemente amplia para registrar los casos de daños sufridos por efecto de los temporales (párrafo 17), el Comité observó que en la OMI ya existía una base de datos con información sobre todos los siniestros e incidentes de contaminación

graves y muy graves notificados, incluidos los daños sufridos por efecto de los temporales, que se distribuye periódicamente mediante una circular FSI, e instó a los Gobiernos Miembros a que notifiquen todos esos siniestros y sucesos, según se estipula en los convenios pertinentes.

5.27 Al examinar la recomendación de que la OMI prescriba la instalación de sistemas de registro de datos de la travesía (RDT) en todos los buques de carga existentes y de nueva construcción (párrafo 18), el Comité observó que se prevé que el 1 de julio de 2002 entre en vigor una prescripción obligatoria del Convenio SOLAS relativa a la instalación de RDT en los buques de carga nuevos de arqueo bruto igual y superior a 3 000 (resolución MSC.99(73)), y que el Comité, en su 73º periodo de sesiones (resolución MSC.109(73)), había pedido al Subcomité NAV que, en cooperación con otros subcomités y con carácter de urgencia, realizase un estudio de viabilidad de la instalación de RDT en los buques de carga existentes.

Examen del documento MSC 74/5/6

5.28 El Comité examinó el documento MSC 74/5/6 (Reino Unido) en el que se reseñan las recomendaciones resultantes de la nueva investigación oficial sobre el hundimiento de la motonave **Derbyshire**, que se refieren a las precauciones que deberían adoptarse contra la inundación de los espacios de proa en tales buques, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

5.29 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.495, sobre Peligros a que puede dar lugar la inundación de los compartimientos de proa.

5.30 Con respecto a la propuesta de instrucciones para el Subcomité SLF a fin de que éste adopte las medidas que estime necesarias para la revisión del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, teniendo en cuenta las propuestas formuladas en los párrafos 10, 12, 14, 15, 16 y 18 del documento MSC 74/5/6, el Comité recordó que las cuestiones indicadas en dicho documento ya habían sido examinadas en relación con el documento MSC 74/5/2 (véanse los párrafos 5.20, 5.22 y 5.23 *supra*) y reconoció que algunas propuestas también podrían significar la enmienda del Convenio SOLAS.

5.31 En relación con la posible necesidad de elaborar nuevas directrices sobre temas considerados suficientemente urgentes, el Comité acordó que, a reserva de las recomendaciones en este sentido que se puedan formular a partir de los resultados finales de los estudios de EFS en curso, no era necesario elaborar nuevas directrices distintas del aviso adjunto a la circular MSC a la cual hace referencia el párrafo 5.29 *supra*.

5.32 Al examinar la conveniencia de instar a la IACS a que aconseje a sus miembros que, en atención al informe de la reabierta investigación oficial, consideren la posibilidad de modificar, más adelante, sus respectivas reglamentaciones, el Comité reconoció la importante contribución de la IACS respecto de la seguridad de los graneleros durante todos estos años y convino en que se les debería pedir que adoptasen las oportunas medidas conjuntas respecto de las cuestiones que la OMI determine en el futuro, después de que se conozcan los resultados de los estudios sobre EFS de los graneleros y de otros esfuerzos de investigación conexos.

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

Estudio internacional conjunto

5.33 El Comité examinó los documentos MSC 74/5/7, MSC 74/INF.4, MSC 74/INF.5 y MSC 74/INF.5/Add.1, presentados por el Reino Unido en su calidad de coordinador del estudio internacional conjunto sobre la EFS de los graneleros, en los que se informa de los progresos realizados en el mismo.

5.34 La delegación del Reino Unido informó también al Comité de que, si bien el carácter internacional del estudio había demorado el proceso, se esperaba que la etapa 3 (opciones de control de los riesgos) finalizaría en septiembre de 2001, y la etapa 4 (evaluación de los costos-beneficios) comenzaría en el otoño y se completaría con tiempo suficiente para preparar un informe provisional y presentarlo al CSM 75 en mayo de 2002. En diciembre de ese mismo año se presentaría un informe final al CSM 76. A fin de cumplir con las fechas propuestas, el Comité instó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones a que prestaran su colaboración, especialmente en la esfera del factor humano.

Estudio de EFS realizado por el Japón

5.35 El Comité examinó los documentos MSC 74/5/3, MSC 74/INF.9, MSC 74/INF.10, MSC 74/INF.11 y MSC 74/INF.12 (Japón), en los que se informa sobre los progresos realizados hasta la fecha con el estudio de la EFS de los graneleros efectuado por el Japón. Reconociendo que dicho estudio sólo abarca ciertos tipos de graneleros y que será preciso volver a examinar determinados aspectos, la delegación del Japón invitó a los Miembros y organizaciones interesadas a que consideraran el informe detenidamente y le remitieran sus observaciones* para finales de junio de 2001, momento en el que tendrá lugar una revisión detallada del trabajo llevado a cabo. Posteriormente se emprenderán nuevas investigaciones y se elaborará un informe final con las recomendaciones definitivas, para presentarlo al CSM 75.

5.36 El Comité tomó nota de las recomendaciones provisionales que figuran en el párrafo 10 del documento MSC 74/5/3 y decidió que resultaría prematuro considerarlas en detalle, pues sería preferible esperar a que el Japón presentara la serie final de propuestas al CSM 75. No obstante, representantes del BIMCO y varias delegaciones cuestionaron la recomendación que figura en el párrafo 10.5 en la que se sugiere que no será necesario aplicar las disposiciones del capítulo XII del Convenio SOLAS a los graneleros de doble forro en el costado, particularmente cuando se les asigna un francobordo reducido. La delegación del Japón prometió examinar debidamente este asunto, así como tener en cuenta otras observaciones.

EFS de los dispositivos de salvamento de los graneleros

5.37 El Comité examinó una ponencia conjunta de Noruega y la CIOSL (MSC 74/5/5) que contiene las recomendaciones finales para la toma de decisiones, basadas en una EFS de los dispositivos de salvamento para buques graneleros, que se resumen en la provisión de:

.1 botes salvavidas de caída libre con un medio adicional de zafada automática;

---

* Puede obtenerse información sobre el estudio de EFS realizado por el Japón mediante solicitud por correo electrónico a la siguiente dirección: *yoshida@rime.gr.jp*.

.2 alarma del nivel del agua con indicación constante en todas las bodegas y en el pique de proa para los graneleros nuevos y existentes; y

.3 trajes de inmersión para todo el personal de los buques nuevos y existentes.

5.38 Reconociendo que mediante la aplicación de las tres opciones de control de riesgos recomendadas, el índice de éxito en caso de evacuación por hundimiento del buque sólo mejoraría desde un nivel inferior a 0,5 hasta cerca de 2/3, el Comité estimó, no obstante, que el aumento del índice de éxito no era satisfactorio y que, por consiguiente, resultaba imperativo mejorar en primer lugar la aptitud del buque para conservar la flotabilidad.

5.39 El observador de la CIOSL recomendó vivamente que la opción de control del riesgo propuesta relativa a los botes salvavidas de caída libre debería hacerse aplicable a los buques existentes.

5.40 El Comité invitó a los Miembros a que presentaran observaciones sobre las recomendaciones precedentes, en particular respecto de los botes salvavidas de caída libre, al coordinador del estudio internacional conjunto de EFS para que las examine, y acordó que era necesario que la labor sobre dichas recomendaciones comenzara sin tardar y que, por consiguiente, la cuestión debería debatirse con mayor detenimiento en un periodo de sesiones futuro del CSM.

Estudio de EFS sobre la integridad de estanquidad del extremo de proa de los graneleros

5.41 El Comité examinó el documento MSC 74/5/4 (IACS) en el que se da cuenta de los resultados de un estudio de EFS sobre la integridad de estanquidad del extremo de proa de los graneleros y, en particular, tomó nota de que la IACS ya ha puesto en práctica algunas de las opciones de control de riesgos consideradas (por ejemplo, el capítulo XII del Convenio SOLAS, el programa mejorado de reconocimientos (resolución A.744(18), enmendada) y el refuerzo de las tapas de escotilla, según la prescripción unificada S21). El observador de la IACS informó de que dicha organización continuará trabajando para mejorar la protección del extremo de proa de los graneleros teniendo en cuenta, en especial, las demás opciones de control de riesgos identificadas.

Ensayo de aplicación de la metodología de la EFS a la inundación de la bodega de carga Nº 1 y a la integridad de estanquidad de las escotillas de los graneleros

5.42 El Comité tomó nota de dos informes presentados por la República de Corea sobre un ensayo de aplicación de la metodología de la EFS a la inundación de la bodega de carga Nº 1 de los graneleros (MSC 74/INF.14) y a la integridad de estanquidad de las escotillas de los graneleros (MSC 74/INF.15), que fueron los dos únicos estudios efectuados con total independencia del resto de los ejercicios de EFS anteriormente mencionados, lo que originó ciertas diferencias en el enfoque, particularmente en cuanto a las técnicas de identificación/evaluación de riesgos y del costo de la prevención de muertes.

Continuación del trabajo

5.43 El Comité acordó que una vez que todos los estudios de EFS se hayan completado, deberían compilarse las recomendaciones que habrán de ponerse en práctica para que se realice un análisis comparativo y puedan validarse antes de que se tomen las medidas reglamentarias precisas. El Comité reconoció, no obstante, la importancia de que los estudios sean independientes a fin de que puedan identificarse, según el caso, las discrepancias de sus hipótesis.

Ponencias

5.44 El Comité apreció plenamente la dura labor realizada por todos los participantes en los diversos estudios de EFS reconociendo que, en cada caso, el trabajo había exigido una considerable dedicación de tiempo y esfuerzos de los numerosos científicos e ingenieros, por lo que confiaba en que los resultados venideros contribuirían en gran medida a mejorar la seguridad de los graneleros. En particular, fueron muy apreciadas las ponencias presentadas a todos los Miembros del Comité por el Reino Unido, la IACS y el Japón sobre sus respectivos estudios así como sus esfuerzos al respecto.

CIRCULAR MSC/MEPC SOBRE POSIBILIDADES DE PROYECTO PARA LAS OPCIONES DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y DE LOS SEDIMENTOS

5.45 Recordando su decisión previa respecto de esta cuestión (véase el párrafo 2.6), el Comité examinó los aspectos de seguridad del proyecto de circular MSC/MEPC de referencia, elaborada durante el CPMM 46 (MSC 74/WP.14), en particular sus párrafos 2.9.6, 2.10 y 2.20.2. Además, el Comité examinó las propuestas presentadas por la delegación del Reino Unido para modificar los párrafos 2.9 y 2.13 del proyecto de circular, considerando que era preciso aclarar algunas de las cuestiones sobre seguridad que se abordan en dicho documento.

5.46 En lo que se refiere al párrafo 2.20.2 del proyecto de circular, el Comité opinó que la cuestión de la manipulación, transporte y estiba de sustancias químicas era principalmente de carácter operacional más que de proyecto y construcción y, por consiguiente, decidió remitirla al DSC 6 para que este Subcomité la sometiera de nuevo a examen y asesorase directamente al CPMM 47.

5.47 El Comité aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre las posibilidades de proyecto relativas a las opciones para la gestión del agua de lastre y los sedimentos (MSC 74/WP.14, anexo), a reserva de las enmiendas pertinentes según figura en el anexo 5, e invitó al CPMM 47 a que lo examinara teniendo en cuenta la opinión del DSC 6 respecto del párrafo 2.20.2 de dicho proyecto, con miras a su aprobación definitiva.

6 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FORMACIÓN REVISADO

Comunicación de información

6.1 El Comité recordó que en su 69º periodo de sesiones, había pedido a la Secretaría (MSC 69/22, párrafo 7.11) que lo mantuviera informado sobre los avances en la preparación de los informes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación. En sus reuniones posteriores había recibido los informes solicitados, al igual que el Subcomité STW y que la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

6.2 El Comité recordó, asimismo, que en su 73º periodo de sesiones, a partir de la información facilitada por la Secretaría sobre los avances realizados, había concluido que se habían hecho todos los esfuerzos posibles para completar la labor en curso respecto de la información comunicada por las Partes antes al 1 de agosto de 1998, tras lo cual el Secretario General había presentado sus informes al CSM 73.

6.3 El Comité tomó nota de los progresos conseguidos en la evaluación de la información comunicada por las Partes en el Convenio de Formación, con posterioridad a su 73º periodo de sesiones, según se resume a continuación:

Informe sobre es estado de la información comunicada al 1 de agosto de 1998

.1 las cinco Partes que, de las 82 Partes iniciales todavía tenían que facilitar aclaraciones o información adicional al momento de celebrarse el 73º periodo de sesiones del CSM, habían facilitado su información, la cual se remitió posteriormente a los paneles pertinentes de personas competentes; y

.2 respecto de las Partes que no figuraban en la primera "lista blanca", 12 paneles habían ultimado su labor y habían presentado sus informes al Secretario General; continuaba la evaluación de las dos restantes; y

.3 después de la fecha límite del 1 de agosto de 1998, se había recibido información de 22 Partes. Respecto de éstas, 12 paneles de personas competentes habían completado su labor y habían presentado sus informes al Secretario General; seis paneles habían completado sus evaluaciones iniciales y se había pedido a las Partes que proporcionaran aclaraciones; de éstos seis paneles, cuatro estaban examinando las aclaraciones facilitadas por las respectivas Partes; respecto de las restantes, la evaluación continuaba.

Informe del Secretario General al Comité

6.4 Al presentar su informe (MSC 74/WP.4 y MSC 74/WP.4/Add.1), el Secretario General informó al Comité de que, para la preparación de los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, había solicitado y tenido en cuenta las opiniones de las personas competentes seleccionadas a partir de la lista confeccionada de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 5 de dicha regla y distribuida mediante la circular MSC/Circ.797, en su forma revisada periódicamente. Como se establece en la circular MSC/Circ.796/Rev.1, los informes correspondientes a cada Parte comprendían:

.1 el informe del Secretario General al Comité;

.2 una descripción de los procedimientos seguidos;

.3 un resumen, en forma de cuadro comparativo, de las conclusiones a las que se hubiera llegado; y

.4 una indicación de los aspectos no aplicables a la Parte interesada.

El Secretario General invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos a los documentos MSC 74/WP.4 y MSC 74/WP.4/Add.1 con objeto de confirmar que la información facilitada por las Partes en el Convenio de Formación interesadas demostraba que se había dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación.

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

6.6 Al igual que con los informes del Secretario General presentados ante el CSM 73, había examinado que el Grupo de trabajo especial constituido en dicho periodo de sesiones, el Comité decidió considerar uno por uno los informes de las Partes, a fin de:

.1 determinar, a partir de los informes del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;

.2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar los temas que requieran aclaraciones;

.3 examinar la información presentada en forma de cuadro comparativo, a fin de asegurarse de que guardaba conformidad con los informes del Secretario General; y

.4 confirmar que cada informe indicaba que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada por las Partes interesadas.

6.7 En respuesta a una petición de la delegación de Chipre para que se aclarara el uso de los ceros (0) en varios de los cuadros comparativos de los informes del Secretario General, se señalaron al Comité las indicaciones que habían dado a las personas competentes para la ultimación del cuadro comparativo (MSC/Circ.796/Rev.1, apéndice 1) y las notas a pie de página del cuadro que, consideradas en conjunto, permitían a las personas competentes la posibilidad de utilizar correctamente un cero o la expresión "no se aplica (N/A)" en las secciones pertinentes del cuadro.

6.8 En respuesta a una petición de la delegación de Egipto para que se aclarara el significado de la expresión "informe convenido" en el informe sobre los procedimientos de cada Parte, el Presidente hizo saber que un informe convenido era aquél respecto del cual el panel había adoptado una decisión por unanimidad. En los demás casos, se indicaba en el informe que el panel había adoptado una decisión por mayoría.

6.9 El Comité confirmó que se habían seguido correctamente los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada respecto de las Partes en el Convenio de Formación que figuran en los informes del Secretario General y encargó a la Secretaría que elaborara un proyecto de circular MSC (análoga a la que aprobó en su 73º periodo de sesiones) a la que se adjuntará una lista de las Partes que se considere que están dando plena y total efectividad al Convenio de Formación.

6.10 Tras examinar el proyecto de circular MSC (MSC 74/WP.9), el Comité aprobó la circular MSC/Circ.996, sobre Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, que, según confirma el Comité de Seguridad Marítima, han comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio, en la que se enumeran las Partes en el Convenio de Formación que, según confirma el Comité (tanto en su 73º periodo de sesiones como en el actual), han comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación, en su forma enmendada.

Periodo de sesiones extraordinario del Comité

6.11 La delegación de Belice recordó el informe sobre la marcha de las evaluaciones de la información comunicada por las Partes en el Convenio de Formación, así como el hecho de que en algunos casos, se seguía con esa labor. Belice señaló al Comité que en su siguiente periodo de sesiones está previsto que se celebre en mayo de 2002. Esta fecha, la próxima oportunidad para que el Secretario General presente su informe, sería ya posterior al 1 de febrero de 2002, límite del periodo transitorio estipulado en la regla I/15 del Convenio de Formación. Belice, con el apoyo de varias delegaciones, propuso la celebración de un periodo de sesiones extraordinario del Comité durante la vigésima segunda Asamblea, para así poder examinar los informes del Secretario General respecto de las Partes cuya evaluación seguía pendiente, a fin de darles la oportunidad de incorporarse a la llamada "lista blanca" antes del 1 de febrero de 2002.

6.12 La delegación de Chipre señaló a la atención del Comité lo dispuesto en el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima y, en particular, lo dispuesto en el artículo 2, donde se prescribe que para que se celebre un periodo de sesiones extraordinario, por lo menos 15 miembros deben solicitarlo por escrito al Secretario General. Asimismo, la delegación de Chipre observó que si la reunión del Comité se celebra durante la Asamblea, los informes del Secretario General deberán ser el único punto del orden del día y dicha reunión no tendrá consecuencias presupuestarias. Además, señaló que toda petición debería realizarse por escrito antes del próximo periodo de sesiones del Consejo a fin de que éste incluya el punto en sus propuestas para el calendario del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea.

6.13 La delegación de Liberia opinó que el Comité debería poder adoptar, mientras esté reunido, una decisión respecto de la celebración de un periodo de sesiones extraordinario sin recurrir a las disposiciones del artículo 2, y pidió a la Secretaría que examinara la cuestión, petición que el Comité sancionó.

6.14 Una vez que el Comité hubo acordado que lo que realmente importaba era el contenido de la propuesta de Belice y no el procedimiento que se debía seguir, el Secretario General informó al Comité de que acogería favorablemente una petición por escrito firmada por 15 miembros y que, tras recibirla, informaría al Comité y al Consejo en consecuencia.

6.15 En una sesión posterior del Comité, el Secretario General informó de que había recibido una petición escrita firmada por 18 Miembros en la que se solicitaba la convocatoria de un periodo de sesiones extraordinario del CSM durante el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, que se celebrará en noviembre de 2001, con el objeto concreto de examinar los informes del Secretario General sobre la evalucación de la información comunicada, que pueda haberse ultimado en el plazo que media entre el CSM 74 y dicho periodo de sesiones de la Asamblea.

En consecuencia, el Secretario General informará al Consejo, en su próximo periodo de sesiones, sobre la petición de los 18 Miembros. Se tomarán las oportunas disposicioens para que el periodo de sesiones extraordinario tenga lugar junto con el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea y la Secretaría emprenderá a su debido tiempo todas las actividades pertinentes (distribución de la circular en la que se invita a que se envíe la oportuna representación, el orden del día provisional, etc.).

6.16 El Comité instó a los Gobiernos Miembros en cuestión a que respondieran sin dilaciones indebidas a las solicitudes de aclaración sobre la información comunicada, con arreglo a la sección A-I/7 del Convenio de Formación y a que se asegurasen de que se acordaban todas las facilidades necesarias que las personas competentes ultimaran sus evaluaciones antes del 1 de octubre de 2001 de modo que el Secretario General pueda presentar su informe en el periodo de sesiones extraordinario del CSM.

Lista de personas competentes

6.17 Tras recordar que en la sección A-I/7 del Código de Formación se estipula que el Secretario General debe mantener una lista de personas competentes aprobada por el Comité, éste tomó nota de la información presentado por la Secretaría (MSC 74/6/1) sobre las dificultades encontradas en relación con la disponibilidad de las personas competentes aprobadas y enumeradas en la lista.

6.18 La delegación del Reino Unido observó que incumbe a las Partes en el Convenio de Formación la responsabilidad de informar a la Secretaría de cualesquiera cambios en la disponibilidad de las personas competentes por ellas designadas.

6.19 El Comité, tras sancionar una propuesta de la Secretaría, instó a las Partes en el Convenio de Formación que hayan designado a personas competentes, a que informen a la Secretaría de los cambios en la disponibilidad de dichas personas, a fin de garantizar que todas las enumeradas en la última versión de la circular MSC/Circ.797 están disponibles para desempeñarse como personas competentes.

Aprobación de personas competentes

6.20 El Comité aprobó una lista adicional de personas competentes designadas por el Gobierno de Italia, que figura en el anexo del documento MSC 74/WP.8 y pidió a la Secretaría que actualizara convenientemente la circular MSC/Circ.797/Rev.5.

Prácticas fraudulentas relacionadas con los certificados de competencia

6.21 El Comité tomó nota de que los investigadores del *Seafarers International Research Centre* (SIRC) (Centro Internacional de Investigación de la Gente de Mar), de la Universidad de Cardiff, habían ultimado su investigación sobre las prácticas fraudulentas relacionadas con los certificados de competencia, y recibió una versión abreviada del informe (MSC 74/6/2). El texto completo se presentará al 33º periodo de sesiones del Comité STW, a fin de que éste lo examine detenidamente.

6.22 Al acoger el informe, la delegación de Dinamarca opinó que era esencial para el sector naviero que los certificados fueran fiables y que la validez de éstos pueda verificarse cuando las Partes en el Convenio de Formación reconocen los certificados de otras Partes en virtud de lo dispuesto en la regla I/10 del Convenio de Formación. Asimismo manifestaron la opinión de que

sobre los Estados proveedores de mano de obra recae una gran responsabilidad y que era importante que todos los interesados se esforzaran al máximo para abordar el problema de las prácticas fraudulentas relacionadas con los certificados de competencia. Dinamarca propuso que la cuestión constituya un punto del orden del día permanente del Subcomité STW.

6.23 La Delegación de Filipinas, al manifestar su beneplácito por el informe del SIRC, observó que las cifras citadas en el informe sobre la investigación mostraban que se había determinado que un número importante de certificados fraudulentos procedían de Filipinas. También señaló que los certificados fraudulentos mencionados en el estudio del SIRC habían sido descubiertos por la Administración antes de que fueran utilizados por la gente de mar en cuestión; indicó asimismo que la cifra señalada en el informe debía apreciarse en el marco del número total de la gente de mar de Filipinas, que ascendía a500 000. En su opinión, la dimensión socioeconómica es la única que atañe a los Gobiernos, que tienen la función exclusiva de abordar los aspectos socioeconómicos del problema y los relacionados con la legislación penal, mientras que la función de la OMI se centra principalmente en la segunda dimensión, es decir, en el sistema o estructura con los que se trata de eliminar los certificados fraudulentos.

Al formular sus observaciones, la delegación de Filipinas subrayó la conclusión de la investigación en la que se indica que "el problema de las prácticas fraudulentas es universal y afecta en mayor o menor grado a todas las administraciones". También subrayó el hecho de que las autoridades de Filipinas han retirado un gran número de tales documentos fraudulentos y han impedido que la gente de mar afectada los utilice, así como que las cifras citadas en la investigación deberían valorarse en el contexto del número total de marinos filipinos, unos 500 000.

En la legislación penal de Filipinas se estipulan severas sanciones para quienes falsifiquen documentos públicos, tales como los de la gente de mar. La Autoridad del sector marítimo aplica la legislación filipina contra la falsificación de documentos, incluidos los documentos falsos de la gente de mar, en coordinación con las autoridades policiales, tales como la Oficina Nacional de Investigación. La delegación señaló al Comité los documentos presentados al STW 32 (STW 32/6/2 y STW 32/INF.8) en los que se da cuenta de las medidas tomadas por el Gobierno para eliminar las prácticas fraudulentas relacionadas con los documentos de la gente de mar.

En sus observaciones respecto de las recomendaciones para la prevención del fraude que figuran en el informe sobre la investigación, la delegación de Filipinas declaró que dichas recomendaciones podrían constituir los elementos de un sistema universal que podría establecer la OMI para tratar con eficacia la segunda dimensión del problema, además de crear puntos de convergencia en la OMI y en las Administraciones a fin de aumentar la sensibilización al problema, sobre todo a nivel nacional. La coordinación entre los puntos de convergencia nacionales y el de la OMI podría facilitar el intercambio de comunicación entre las Administraciones.

6.24 La delegación de la India informó al Comité sobre las medidas que dicho país había adoptado para combatir las prácticas fraudulentas, entre las que figuran la elaboración de una base datos informatizada con los antecedentes de la gente de mar y la inclusión en los certificados de características de seguridad.

6.25 La delegación de Vanuatu pidió orientación sobre si se esperaba que las Administraciones siguieran facilitando a la Organización información relativa a la detección de certificados falsos y, en caso de que dicha información fuera necesaria, qué forma debería tomar y qué destino se dará a la información presentada.

6.26 La delegación del Reino Unido manifestó inquietud por la amplitud de las prácticas fraudulentas señaladas en el informe abreviado y, tras tomar nota de que el informe completo se presentará al STW 33, propuso que en dicho periodo de sesiones se constituya un grupo de trabajo a fin de examinar minuciosamente el informe completo.

6.27 Al manifestar su profunda preocupación por las prácticas fraudulentas relacionadas con los certificados de competencia, el Comité estimó que sería muy conveniente que un Grupo de trabajo examinara la cuestión en el 33º periodo de sesiones del Subcomité STW. El Comité pidió a dicho Subcomité que analizara las cuestiones planteadas por Vanuatu, así como la posibilidad de que el tema pase a ser un punto permanente del programa de trabajo del Subcomité.

6.28 El Comité tomó nota asimismo de que el Subcomité STW había determinado una lista de cuestiones que habrían de examinarse tras la recepción de los informes periódicos sobre los progresos del proyecto de investigación (STW 32/16, párrafo 6.17). Entre dichas cuestiones figuran las medidas preventivas, el intercambio de información y las medidas de aplicación, según se indica a continuación:

Medidas preventivas

.1 introducción de medidas "antifraude" y de características mínimas de seguridad (véase el documento STW 32/6/3), prestando la debida atención a ciertas características que puedan comprobarse en el acto;

.2 una mayor conciencia del problema;

.3 un mayor compromiso (y despliegue de recursos) para combatir los actos ilícitos relacionados con certificados de competencia y otros documentos;

.4 asesoramiento para las Partes que brindan orientación a las compañías para la detección de actos ilícitos relacionados con certificados y documentos;

.5 la posible utilización de un sistema "internacional" de certificados de competencia;

.6 definición de la validez de los certificados y documentos que no figuran en los registros nacionales;

.7 facilitación de asistencia técnica para establecer sistemas eficaces;

Intercambio de información

.8 mayor utilización de la tecnología, en especial del acceso electrónico protegido y fidedigno a la información, el fomento del acceso instantáneo/acelerado a los registros nacionales las 24 horas del día y el establecimiento de un formato uniforme para el intercambio de información (véase el párrafo 6.12 del documento STW 31/17);

.9 mejora del intercambio de información, de certificados y de documentos en casos específicos, así como el retiro de los documentos cuando se descubran actos ilícitos;

.10 mejor intercambio de información relativa a las "prácticas más idóneas" para la expedición de certificados y documentos;

.11 mayor información sobre los procedimientos que utilizan las Administraciones para identificar los actos ilícitos relacionados con certificados y documentos;

Medidas de aplicación

.12 examen de la suficiencia de las disposiciones de la OMI, incluidas las reglas I/9, párrafo 4 y I/10, para tratar los actos ilícitos relacionados con certificados y documentos;

.13 medidas de aplicación más estrictas de las reglas y los procedimientos de verificación;

.14 elaboración de orientaciones uniformes para fomentar la aplicación de medidas disciplinarias de carácter nacional o de sanciones comunes suficientemente estrictas para evitar que los implicados en prácticas fraudulentas cometan infracciones;

.15 formación permanente para quienes intervienen en la inspección de los certificados de competencia, y en especial la posible utilización de muestras de certificados y documentos; y

.16 creación de un sistema para identificar a los infractores.

6.29 El Comité, tras acordar que dichas cuestiones indicaban que era necesario seguir trabajando sobre el tema y que se debería prorrogar hasta 2003 la fecha prevista de ultimación, adoptó las medidas que se indican en relación con el punto 21 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 21.58).

7 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME CORRESPONDIENTE AL 32º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Introducción

7.1 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 32º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW 32/16 y MSC 74/7) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Validación de cursos modelo

7.2 El Comité tomó nota de la validación de los tres cursos modelo a que se hace referencia en los documentos STW 32/3/2 y STW 32/3/3 y encargó a la Secretaría que los publique tan pronto como sea posible. En relación con el punto 14 del orden del día (Subprograma de asistencia técnica en seguridad marítima), el Comité recibió información sobre el estado de los cursos modelo (véase el párrafo 14.4).

7.3 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de que los nuevos cursos modelo relacionados con el Convenio de Formación que deba examinar el Subcomité en el futuro sean objeto de un examen más a fondo y se presenten como documentos normales (y no de carácter informativo), y encargó a la Secretaría que consulte con la OIT a este respecto.

Medidas de seguimiento de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación

7.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado la necesidad de elaborar una orientación apropiada para los institutos de formación marítima respecto de la capacitación en materia de prevención de abordajes, e invitó al Subcomité NAV a que facilite ejemplos que indiquen claramente los temas que han de abordarse de modo que el Subcomité pueda proponer en su momento las soluciones que estime pertinentes.

7.5 El Comité refrendó la opinión del Subcomité respecto de los informes de las evaluaciones independientes que exige la regla I/8 del Convenio de Formación. Al examinar el documento MSC 74/7/1, en el que la Secretaría propone una adición al texto del proyecto de circular MSC relativa a la Orientación sobre la elaboración y el examen de las evaluaciones independientes, la delegación de Chipre recordó que al elaborarse el proyecto de orientación se había partido del supuesto de que era necesario introducir una enmienda en el Convenio o en el Código de Formación y reiteró, por tanto, la postura que ya había expresado en el STW 32 de que, antes de aprobar esa orientación, el Comité debía decidir si tal enmienda era necesaria o no. A juicio de la delegación de Chipre, la enmienda del Convenio no retrasaría la aprobación de la orientación pero sí disiparía toda duda con respecto a la legalidad del procedimiento.

7.6 La delegación del Reino Unido, apoyada por otras delegaciones, opinó que no era necesario introducir ninguna enmienda en el Convenio o en el Código de Formación y que la Orientación sobre la elaboración y el examen de las evaluaciones independientes debía aprobarse y distribuirse tan pronto como fuera posible.

7.7 La delegación de Dinamarca opinó que se necesitaba con urgencia la Orientación, puesto que la preparación de los informes a los que se refiere dicha orientación ha de empezar pronto para poder cumplir el plazo del 1 de agosto de 2002. Por ello, Dinamarca podía apoyar la adición del texto propuesto por la Secretaría. No obstante, Dinamarca consideraba que las medidas que adoptaran el Secretario General y el Comité de Seguridad Marítima tendrán que complementarse con nuevas pautas ante la falta de procedimientos para actualizar la denominada "lista blanca". En particular, Dinamarca consideraba necesario disponer de procedimientos respecto de:

.1 aquellos casos en que una Parte no presente los informes requeridos sobre las evaluaciones independientes;

.2 las medidas que habrá de tomar el Secretario General en el caso de que, transcurrido un plazo de tiempo razonable, un panel de personas competentes no haya concluido su labor o una Parte no haya respondido a una solicitud de aclaración o de mayor información cuando un panel de personas competentes considere que el informe inicial es incompleto;

.3 el momento adecuado para que el Secretario General presente los informes al Comité, habida cuenta de que cabe esperar que el Secretario General reciba continuamente informes de los paneles de personas competentes;

.4 los informes de las Partes sobre la actualización de la legislación marítima en un país o sobre la actualización de los sistemas de formación y titulación (artículo IV) y los informes presentados en cumplimiento de lo dispuesto en al párrafo 3 de la sección A-I/7 del Código de Formación (reconocimiento de los títulos de otras Partes, planes de formación equivalentes y títulos alternativos); y

.5 el examen de las consecuencias que la eliminación de un país de la denominada "lista blanca" pueda tener para la gente de mar que esté en posesión de un título reconocido a partir de un título expedido por dicho país.

La delegación de Dinamarca, a pesar de reconocer que en el STW 32 se habían abordado algunos de esos problemas (STW 32/16, párrafo 5.37), señaló que no habían podido resolverse varias cuestiones, incluida la relativa a los procedimientos necesarios para eliminar a un país de la denominada "lista blanca". Por ello, la delegación opinaba que el Subcomité debía elaborar procedimientos adicionales.

7.8 El Comité apoyó la idea de la delegación de Vanuatu de invitar a los Gobiernos Miembros a presentar propuestas para la elaboración de esos procedimientos adicionales en el STW 33.

7.9 El Comité examinó un proyecto revisado de circular (MSC 74/WP.13) y, habiendo observado que el párrafo 2 de la sección A-I/7 del Código de Formación exige que para el 1 de agosto de 1998, o en el plazo de un año civil a partir de la entrada en vigor de la regla I/7 por lo que respecta a la parte interesada, cada una de las Partes debe haber transmitido información, acordó que se deben establecer plazos similares para la implantación de la normativa, sistemas, inspecciones y exámenes internos para determinar la garantía de calidad que se disponen en el párrafo 2 de la sección A-I/8 del Código de Formación. Por tanto el Comité convino en que los informes de las evaluaciones independientes deberían presentarse a más tardar el 1 de febrero de 2004 y, por lo que respecta a las Partes para las que la fecha de entrada en vigor es posterior al 1 de febrero de 1997, en el plazo de seis años y seis meses a partir de esa fecha. El Comité

aprobó la circular MSC/Circ.997, titulada "Orientación sobre la elaboración y examen de las evaluaciones independientes prescritas en la regla I/8 del Convenio de Formación y en la sección A-I/7 del Código de Formación".

7.10 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que no tendría ningún sentido práctico continuar elaborando una resolución de la Asamblea sobre una orientación para el personal al que no se aplica el Convenio de Formación.

Prácticas fraudulentas relacionadas con los certificados de competencia

7.11 El Comité refrendó la decisión del Subcomité de encargar a la Secretaría que señale a la atención del Comité de Cooperación Técnica el contenido del párrafo 6.17.7 de su informe (STW 32/16).

Análisis de siniestros

7.12 El Comité tomó nota de los problemas concretos o de los tipos de siniestro sobre los que el Subcomité desea recibir nuevos análisis del Subcomité FSI, y refrendó la petición del Subcomité de que se encargue a la Secretaría que informe de ello al Subcomité FSI.

Elaboración de orientaciones sobre formación para la utilización de los SIVCE

7.13 El Comité aprobó la circular STCW.7/Circ.10, relativa a las orientaciones provisionales sobre formación y evaluación en relación con el uso de simuladores de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE).

Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas

7.14 El Comité aprobó la propuesta de enmiendas a las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas a fin de que dichas enmiendas se presenten a la Asamblea, y se ocupó del proyecto de resolución de la Asamblea correspondiente al tratar el punto 23 del orden del día (Otras cuestiones) (véase el párrafo 23.19).

7.15 El Comité también aprobó la circular STCW.7/Circ.11, relativa a las Orientaciones para las Partes sobre la utilización de las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas, de conformidad con lo estipulado en la sección A-II/1 del Código de Formación.

Elaboración de prescripciones sobre formación en gestión del agua de lastre

7.16 El Comité tomó nota de las instrucciones dadas por el Subcomité a la Secretaría para que ésta informe al CPMM de su decisión respecto de la elaboración de prescripciones para la formación en gestión del agua de lastre.

Cuestiones relacionadas con el factor humano

7.17 El Comité tomó nota de las observaciones formuladas por el Subcomité con respecto a la aplicación del proceso de análisis del factor humano (PAFH).

7.18 El Comité refrendó la petición del Subcomité de remitir los documentos STW 32/INF.5 y STW 32/INF.6 al Grupo de trabajo sobre el factor humano para que éste los examine.

La informática y las necesidades de formación de la gente de mar

7.19 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA) sobre la informática y las necesidades de formación de la gente de mar (MSC 74/INF.16) y acogió con satisfacción el ofrecimiento de dicha organización de poner esa información a disposición del Subcomité.

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

INFORME CORRESPONDIENTE AL 43º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITE

Generalidades

8.1 El Comité, recordando que el CSM 73 había examinado cuestiones de carácter urgente derivadas del 43º periodo de sesiones del Subcomité de estabilidad, líneas de carga y seguridad de los pesqueros (SLF), aprobó en general el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones del Subcomité (SLF 43/16) y adoptó las medidas que se indican a continuación respecto de los restantes puntos (MSC 74/8).

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

8.2 En el contexto de su decisión previa de elaborar las partes A, B yB-1 del Capítulo II-1 revisado del SOLAS teniendo en cuenta toda información que se derive del proyecto HARDER ("Criterios para la harmonización de reglas y proyectos"), cuando esté disponible, el Comité estuvo de acuerdo con el proceder adoptado por el Subcomité respecto de esta cuestión; y tomó nota de la decisión adoptada por éste de encargar al Grupo de trabajo por correspondencia que, entre otras cosas, se mantenga al corriente de la evolución del proyecto HARDER.

Interpretación unificada de la IACS

8.3 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.998 sobre la interpretación unificada de la IACS con respecto a las cubertadas de madera en el contexto de las prescripciones sobre estabilidad con avería.

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

8.4 El Comité tomó nota de los avances realizados con respecto a la revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria, en particular del calendario acordado para ultimar dicha revisión y del cuadro en el que aparecen los capítulos de los proyectos del Código revisado y de las Directrices de aplicación voluntaria; y pidió a los Subcomités FP, COMSAR, NAV DE y STW que examinaran y elaboraran los textos definitivos de dichos capítulos (véase también el párrafo 21.5). El Comité también tomó nota de que se había invitado a la FAO y a la OIT para que participaran, cuando fuera conveniente, en las reuniones de los Subcomités pertinentes.

Directrices para la gestión de la estabilidad del buque

8.5 El Comité refrendó la decisión del Subcomité respecto de la elaboración de Directrices para la gestión de la estabilidad del buque, señalando que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra durante el 43º periodo de sesiones del Subcomité SLF, si bien consideraban que el proyecto de directrices contenía información útil, por ejemplo, a los fines de formación, pensaban que no sería apropiado publicarlas como recomendaciones de la OMI. El Comité tomó nota asimismo de que, por lo tanto, el Subcomité había acordado no proseguir con la labor a este respecto y había propuesto suprimir este punto de su programa de trabajo y que, al mismo tiempo, había invitado a las delegaciones que deseaban continuar dicha labor a que oportunamente presentaran propuestas al Comité.

9 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INFORME DEL 5º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 5º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (COMSAR 5/14 y MSC 74/9) y adoptó las medidas que se indican seguidamente.

Disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM)

9.2 El Comité aprobó la circular COMSAR/Circ.28 relativa al Servicio Internacional NAVTEX y tomó nota de la decisión del Subcomité de remitirla a la OHI.

9.3 Tras haber tomado nota de que el manual NAVTEX y el manual del Servicio Internacional SafetyNET, en los que se describe la estructura, gestión y funcionamiento de los servicios ISM, han aparecido como publicaciones de la OMI, y tomando en consideración que los mismos constituyen una referencia para la gente de mar, propietarios de buques, administraciones marítimas, proveedores de servicios y demás interesados en la compilación, difusión y recepción de información sobre seguridad marítima, el Comité convino en que, en aras de la seguridad, debería facilitarse el acceso a dichos manuales y que a tales fines los mismos deberían incluirse en la página de la OMI en Internet.

9.4 Tras haber sido informado por la Secretaría de que era política de la Organización no distribuir de manera gratuita sus publicaciones, el Comité recomendó que se adoptaran las disposiciones oportunas para que, previo pago, fuese posible descargar determinadas publicaciones, incluidos los antedichos manuales, de la página de la OMI en Internet.

9.5 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de publicar la circular COMSAR/Circ.24 -Lista de coordinadores NAVAREA-, que sustituirá a la circular COMSAR/Circ.20.

9.6 El Comité aprobó las propuestas de enmienda al Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la ISM (circular COMSAR/Circ.15), que figuran en el anexo 3 del documento COMSAR 5/14, e instruyó a la Secretaría para que procediese a distribuir el Manual enmendado como publicación de la OMI.

Procedimiento para responder a los alertas de socorro por LSD

9.7 El Subcomité refrendó la decisión del Subcomité de publicar la circular COMSAR/Circ.25, sobre el procedimiento para responder a los alertas de socorro por LSD procedentes de los buques, y de revocar las circulares COMSAR/Circ.2 y COMSAR/Circ.21.

Aprobación de las enmiendas propuestas al capítulo IV del SOLAS y al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS

9.8 El Comité recordó que en su 72º periodo de sesiones, tras haber tomado nota de que ciertas reglas del capítulo IV del SOLAS habían dejado de ser aplicables a partir del 1 de febrero de 1999, había autorizado al Subcomité COMSAR a que en su 5º periodo de sesiones elaborase propuestas de enmienda a ese capítulo o de modificaciones a sus disposiciones.

9.9 El Comité examinó el documento MSC 74/9/5 (Dinamarca y los Países Bajos), en el que se propone la enmienda de la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS a fin de armonizarla con la resolución MSC.77(69). En esta resolución el Comité había decidido que el 1 de febrero de 2005 debía cesar el servicio de escucha en el canal 16 de ondas métricas en los buques equipados para el SMSSM. El Comité tomó nota asimismo de que la resolución MSC.77(69) se ha señalado a la atención de los Estados Miembros de la UIT.

9.10 Algunas delegaciones opinaron que quizás fuera oportuno que, para salvaguardar la seguridad de un gran número de buques que posiblemente para el 1 de febrero de 2005 todavía no cuenten con equipo del SMSSM, el Comité examinara la conveniencia de fijar otra fecha para el cese del servicio de escucha en el canal 16 de ondas métricas por los buques sujetos al Convenio SOLAS.

9.11 Otras delegaciones, al dar su apoyo a la propuesta presentada en el documento MSC 74/9/5, señalaron que el Comité, mediante la resolución MSC.77(69), adoptada el 13 de mayo de 1998, ya había ampliado en siete años el periodo para la instalación del equipo de LSD en ondas métricas a bordo de los buques no sujetos al Convenio y que, a estos efectos, varios Gobiernos habían incorporado nuevas normas en sus legislaciones nacionales, o enmendado las existentes. También se señaló que era necesario que el Comité enviara un mensaje claro a este respecto, tanto al sector como a la UIT.

9.12 Tras prolongadas deliberaciones, el Comité decidió que en la propuesta de proyecto revisado de la regla IV/12.3, la expresión "o hasta otra fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima", debería dejarse entre corchetes, de modo que el Comité pudiera volver a examinarla en su 75º periodo de sesiones.

9.13 Tras haber adoptado esta decisión y habiéndose acordado otras modificaciones, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas propuestas al capítulo IV del SOLAS y al apéndice del Anexo, como figura en el anexo 6, y la propuesta de proyecto de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, como figura en el anexo 7 y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con el artículo VIII y el artículo VI del Protocolo de 1988, relativo al SOLAS, según proceda, para examinarlos con miras a su adopción en su 75º periodo de sesiones.

9.14 El Comité pidió al Subcomité COMSAR que en su 6º periodo de sesiones examinase el documento MSC 74/9/5, junto con cualquier otro documento pertinente relativo a las radiocomunicaciones puente a puente y que, tomando en consideración las deliberaciones del Comité sobre la cuestión, le asesorase en su 75º periodo de sesiones acerca de si era necesario

determinar una fecha para el cese del servicio de escucha en el canal 16, por los buques sujetos al Convenio SOLAS, distinta de la señalada en la resolución MSC.77(69).

Cuestiones relativas a la UIT

Numeración de los sistemas del servicio móvil de comunicaciones por satélite

9.15 El Comité refrendó la decisión adoptada por el Subcomité de distribuir la circular COMSAR/Circ.26, sobre las consecuencias operacionales y de servicio de los planes de numeración para los sistemas del servicio móvil de comunicaciones por satélite que participen en SMSSM.

Amenaza para el espectro de radar

9.16 El Comité señaló que compartía la preocupación del Subcomité por la posible pérdida del espectro de frecuencia actualmente utilizado por los radares náuticos, y pidió al Subcomité NAV que, en colaboración con el Subcomité COMSAR, examinase las disposiciones actuales. Asimismo, invitó a los Gobiernos Miembros a que instruyeran a sus representantes para que pongan de manifiesto esta preocupación en las reuniones de la UIT, cuando sea procedente, a fin de que la misma sea examinada y se adopten las medidas oportunas.

Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT

9.17 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones, tras llegar a la conclusión de que en el seno de la UIT, la condición jurídica de los organismos especializados de las Naciones Unidas que abordan cuestiones relacionadas con la seguridad y la protección de la vida humana (tales como la OACI, la OMI y la OMS) debía diferenciarse de la de las otras organizaciones internacionales y miembros del sector (compañías privadas), había invitado al Secretario General a que se comunicase con los secretarios generales de la UIT y de la OACI a efectos de abordar el tema de la cooperación entre los organismos especializados de las Naciones Unidas con miras a proteger los servicios relacionados con la seguridad (tales como las radiocomunicaciones aeronáuticas y marítimas, los servicios satelitarios móviles incluidas las comunicaciones, la determinación de la posición, COPAS-SARSAT y otras cuestiones pertinentes).

9.18 A este respecto, la Secretaría informó al Comité de que:

.1 el Secretario General de la OACI ha dado su apoyo a la postura de la OMI con respecto al tema referido *supra*; y

.2 el secretario general de la UIT, en su respuesta a la OACI y a la OMI, ha señalado que en el caso de que ambas organizaciones todavía estimen que se les debía reconocer una condición jurídica diferente y más apropiada por lo que respecta a su participación en futuras conferencias mundiales de radiocomunicaciones de la UIT, sería necesario incluir aclaraciones adicionales en las disposiciones de los instrumentos jurídicos de la Unión, lo que podría hacerse con ocasión de la próxima Conferencia Plenipotenciaria de la UIT, en 2002.

9.19 Tras tomar en consideración la información facilitada así como las observaciones planteadas por diversas delegaciones, el Comité opinó que se debería seguir insistiendo al respecto, y, a esos efectos, pidió a la Secretaría que examinase las consecuencias jurídicas que tendría colaborar con la UIT y que elaborase un proyecto de postura por parte de la OMI con

respecto a la condición jurídica de los observadores que representan a organismos especializados de las Naciones Unidas, para su examen y posible aprobación por el Subcomité COMSAR en su 6º periodo de sesiones, la posterior aprobación del Comité en su 75º periodo de sesiones, y la subsiguiente remisión a la Conferencia de Plenipotenciarios de la UIT, en 2002. El Comité también propuso que se invitase a las administraciones nacionales de telecomunicaciones, en su calidad de miembros de la UIT, a que defendieran la postura de la OMI, tanto colectiva como individualmente, planteando la cuestión en la próxima conferencia de la UIT.

Constitución de un Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité COMSAR

9.20 El Comité tomó nota de que el Subcomité había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre cuestiones relacionadas con la UIT, a fin de avanzar en su tarea en el lapso interperiodos y de examinar su informe en su 6º periodo de sesiones y posteriormente poner al corriente al Comité en su 75º periodo de sesiones; en el párrafo 5.20 del documento COMSAR 5/14 figura el mandato de este Grupo. Esta decisión se adoptó por cuanto, debido a la falta de tiempo, el Subcomité no pudo analizar los resultados de la CMR-2000 ni formular observaciones al respecto, antes de laborar el proyecto de postura de la OMI con respecto a cuestiones de índole marítima, que se presentará en la CMR-03.

Adopción de enmiendas a la resolución A.810(19)

9.21 De conformidad con lo dispuesto en la resolución A.886(21) - Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, el Comité adoptó la resolución MSC.120(74), Adopción de enmiendas a las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite autozafables de 406 MHz (resolución A.810(19), según figura en el anexo 8.

Sistema de vigilancia y notificación de falsos alertas de socorro

9.22 El Comité tomó nota de que el Subcomité COMSAR 5 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia para examinar la posibilidad de desarrollar un sistema de vigilancia y notificación de falsos alertas de socorro y presentarle un informe al respecto en su 6º periodo de sesiones y, en el marco del punto 21 del orden del día (Programa de trabajo), decidió ampliar hasta 2002 el plazo de ultimación previsto para el punto del orden del día del Subcomité sobre "Radiocomunicaciones de emergencia: falsos alertas e interferencias" (véase también el párrafo 21.27).

Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento

Operaciones de salvamento masivo (OSM)

9.23 Tras tomar nota de que el Grupo de trabajo mixto OACI/OMI encargado de la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento había examinado la cuestión de las operaciones de salvamento masivo (OSM), el Comité recordó que la cuestión se había señalado a la atención del Grupo de trabajo sobre seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, en el marco del punto 4 del orden del día (véase el párrafo 4.4.1).

Aprobación del proyecto de enmiendas a la regla V/21 del SOLAS

9.24 El Comité recordó que mediante la resolución A.894(21) la Asamblea recomendó a los Gobiernos que se cerciorasen de que todos los buques que tienen derecho a enarbolar el pabellón de su país llevan a bordo un ejemplar del volumen III del Manual IAMSAR y que en su 72º periodo de sesiones había autorizado al Subcomité COMSAR a que en su 5º periodo de sesiones examinase las consecuencias de establecer la obligatoriedad de llevar a bordo de los buques un ejemplar del volumen III y, si fuera necesario, elaborase las pertinentes enmiendas al Convenio SOLAS.

9.25 El Comité aprobó las propuestas de enmienda a la regla V/21 del SOLAS relativas a la obligatoriedad de llevar a bordo el volumen III del Manual IAMSAR, según figuran en el anexo 9, y pidió al Secretario General que las distribuyese de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del SOLAS, a efectos de examinarlas y de adoptarlas en su 75º periodo de sesiones.

9.26 A este respecto, el Comité tomó nota de que la propuesta de la ISAF de elaborar un resumen de fácil utilización del volumen III del Manual IAMSAR, para su uso a bordo de los buques no sujetos al Convenio, se remitiría al Grupo mixto de trabajo especial OMI/OACI, para su examen.

Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR

9.27 El Comité tomó nota que, en su séptima reunión celebrada en Bergen-Troms (Noruega) del 2 al 7 de abril de 2000, el Grupo mixto de trabajo OMI/OACI encargado de la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento había elaborado un proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR, que fueron refrendadas por el Subcomité COMSAR en su 5º periodo de sesiones.

9.28 De conformidad con los procedimientos descritos en el anexo de la resolución A.894(21), y tras habérsele comunicado que la OACI ya había aprobado el proyecto de enmiendas propuesto, el Comité adoptó las enmiendas propuestas al Manual IAMSAR, a efectos de su distribución por medio de la circular MSC/Circ.999, y decidió que dichas enmiendas deberían entrar en vigor el 1 de julio de 2002.

Actualización de las circulares SAR.2 y SAR.3

9.29 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de refundir la información que figura en las circulares SAR.2 y SAR.3 y de publicar la circular COMSAR/Circ.27, relativa al nuevo formato de la información contenida en las circulares SAR.2 y SAR.3.

Circular MSC/Circ.864

9.30 El Comité tomó nota de que, conforme a la petición que le había formulado en su 72º periodo de sesiones, y tomando en consideración la orientación facilitada en su 73º periodo de sesiones, el Subcomité había elaborado un proyecto de circular MSC sobre las Directrices para preparar los planes de colaboración entre los servicios SAR y los buques de pasaje (de conformidad con la Regla V/7.3 del SOLAS), que sustituiría a la circular MSC/Circ.864.

El Comité también tomó nota de que en su 5º periodo de sesiones, al revisar la circular MSC/Circ.864, el Subcomité COMSAR se mostró conforme con el concepto de "Proveedor de

información SAR (SDP)", esto es, a quien le corresponde mantener la información sobre el plan de colaboración SAR en nombre del buque/armador y de los CCSM, así como suministrar datos a ambas partes y a petición de las mismas, mediante un sistema bidireccional. A fin de identificar el SDP correspondiente a un buque de pasaje en particular, sería necesario mantener un índice al que puedan acceder a todas las partes; el Reino Unido se ofreció a establecer y mantener dicho índice.

9.31 Al examinar el documento MSC 74/9/2 (Reino Unido), el Comité acordó:

.1 enmendar el proyecto de directrices al que se ha hecho referencia *supra*, incluyendo párrafos adicionales relativos al índice y a la información necesaria para establecer contacto respecto del índice;

.2 invitar a los Gobiernos Miembros a que remitan información para ser incluida en el índice, según se indica en los párrafos adicionales propuestos, y a que se aseguren de que esta información se mantiene actualizada; e

.3 invitar a los usuarios que tengan acceso a Internet a que visiten el siguiente sitio en la Red: www.mcga.gov.uk/sarcp.

9.32 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1000 sobre Directrices para preparar los planes de cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje, modificada, mediante la cual se revoca la circular MSC/Circ.864.

9.33 El Comité recordó que, en relación con el punto 4 del orden del día, había pedido al Grupo de trabajo sobre buques de pasaje de gran tamaño que brindara orientación sobre la necesidad de notificar la llegada y permanencia de buques en las regiones SAR (véanse los párrafos 4.4, 4.6.3 y 4.20) y pidió a dicho Grupo que tomara nota de las decisiones que había adoptado, tal como se reflejan en los párrafos 9.30 a 9.32 *supra*.

9.34 El Comité, tras adherirse a una propuesta de la delegación de Chipre, pidió al Subcomité que, en su 6º periodo de sesiones, elaborase con carácter de urgencia:

.1 unos requisitos mínimos para los SDP por lo que respecta al mantenimiento de información sobre el plan de cooperación SAR, en nombre del buque/armador y de los CCSM, a fin de garantizar la prestación de un servicio rápido, fiable y libre de errores las 24 horas; y

.2 unas directrices dirigidas a los armadores y a los CCSM sobre cómo asegurar que la información que mantiene el SDP está permanentemente actualizada.

Equipo médico de los buques de pasaje de transbordo rodado que no disponen de un médico

9.35 El Comité:

.1 refrendó la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que consulte con la OIT y la OMS respecto de la elaboración de una lista del contenido del botiquín de primeros auxilios que debe llevarse a bordo de determinados buques de pasaje de transbordo rodado; y

.2 tomó nota de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia formado por las partes interesadas, entre ellos los médicos, para acelerar la labor sobre la cuestión.

9.36 Tras tomar conocimiento de que la OIT ya había aceptado participar en la labor al respecto, el Comité pidió a la Secretaría que continuara las consultas con la OMS.

9.37 El Comité examinó la propuesta de incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional de su 6º periodo de sesiones un nuevo subpunto 4, con prioridad alta, sobre "Elaboración de una lista del contenido del botiquín de primeros auxilios que deberá utilizar un médico a bordo en determinados buques de pasaje de transbordo rodado", dentro del actual punto sobre "Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia de búsqueda y salvamento de 1979 y la introducción del SMSSM", dentro del punto 21 del Programa de trabajo (véase el párrafo 21.25.4).

Resultados de la Conferencia de Florencia SAR/SMSSM 2000

9.38 El Comité recordó que durante su 73º periodo de sesiones se ofreció un informe oral sobre los resultados de la Conferencia de Florencia 2000.

9.39 El Comité tomó nota de que el Subcomité COMSAR en su 5º periodo de sesiones, tras examinar las conclusiones de la Conferencia de Florencia (COMSAR 5/8/3), en especial las cinco resoluciones que figuran en los correspondientes anexos de ese documento, sancionó y apoyó la resolución Nº 1 relativa al establecimiento de 5 CCS subregionales, que abarcarían la costa meridional africana, desde Marruecos hasta Somalia, en sentido contrario a las agujas del reloj, y de que al mismo tiempo los Estados ribereños mantendrían sus propios servicios SAR costeros.

Mientras tanto, el Secretario General se ha comunicado con los puntos de contacto gubernamentales pertinentes, informándoles de los resultados de la Conferencia e invitando a aceptar las recomendaciones de la antedicha resolución.

En su 5º periodo de sesiones el Subcomité COMSAR recordó que no se podía adoptar ninguna medida adicional con respecto a la próxima etapa, es decir, la tercera de las cinco etapas propuestas en su 4º periodo de sesiones y refrendadas por el Comité en su 72º periodo de sesiones, hasta tanto los Gobiernos en cuestión hayan respondido positivamente a la resolución.

9.40 El Comité examinó el documento MSC 74/9/1 (España), en el que se proponen cambios y nuevas interpretaciones del anexo 1 de la resolución Nº 1, a efectos de que las operaciones SAR en la región de búsqueda y salvamento de las islas Canarias (España) sean coordinados por los MRCC de Las Palmas y Tenerife. Al presentar el documento, la delegación de España expresó su preocupación por las carencias de servicios SAR y del SMSSM en algunas regiones, y apoyó la iniciativa de la OMI de propiciar la creación de centros coordinadores de salvamento subregionales. Señaló, no obstante, que la situación en el área noroeste del litoral africano cambia radicalmente en la zona de responsabilidad SAR española de las islas Canarias, donde los MRCC de Tenerife y Las Palmas, la red de estaciones costeras y los medios de búsqueda y salvamento y de lucha contra la contaminación marina disponibles, adscritos al Plan Nacional de Salvamento de España, aseguran una adecuada cobertura SAR y del SMSSM en esa zona, que permite, además, colaborar y prestar apoyo en las zonas SAR de los países contiguos cuando se hace necesario.

Con esta perspectiva, y en relación con la resolución Nº 1 de la Conferencia de Florencia, relativa al establecimiento de un CCS regional en Marruecos, la delegación de España propuso desvincular la coordinación de la zona SAR española de las islas Canarias de la subregión Marruecos, sin que ello suponga eludir la cooperación en operaciones en las zonas SAR adyacentes, entendiendo que los acuerdos bilaterales entre los Estados vecinos para establecer planes de operaciones SAR pueden ser la fórmula más directa y eficaz de aumentar la seguridad en esa región.

La delegación de España ofreció el asesoramiento de su administración marítima en materia de salvamento y del SMSSM a las administraciones de los países vecinos que lo soliciten a través de la OMI, así como la facilitación de los medios de comunicaciones disponibles para asegurar la cobertura necesaria.

9.41 El Comité, tras tomar nota de que en la Conferencia de Florencia, la delegación de España se había reservado su postura con respecto a la inclusión de la zona SAR de las islas Canarias en la propuesta subregión coordinada por el CCSM de Marruecos, reconoció el derecho de España de desvincularse del plan propuesto, y pidió a la Secretaría que coordinara consultas bilaterales oficiosas entre Marruecos y España a este respecto, y que en su 75º periodo de sesiones le informara sobre los resultados.

9.42 El Comité también tomó nota de que al examinar la resolución Nº 2, relativa a la constitución de un fondo internacional SAR, el COMSAR 5 había aprobado en principio la idea, si bien convino en que era prematuro abordar la cuestión hasta que no se hubiera ultimado la etapa 3 (realización de un estudio para asesorar a los países de las regiones pertinentes y a la OMI) y se conocieran sus resultados.

9.43 El Comité también tomó nota de que el Subcomité había refrendado las resoluciones:

- Nº 3 (Cooperación técnica en cuestiones relacionadas con búsqueda y salvamento marítimo y el SMSSM), y

- Nº 4 (Implantación del SMSSM en las zonas marítimas africanas de los océanos Atlántico e Índico),

y de que la Secretaría ha señalado ambas a la atención de las partes interesadas.

9.44 El Comité también tomó nota de que al examinar la resolución número 5 sobre la aplicación del procedimiento de aceptación tácita para la ultimación del Plan mundial de búsqueda y salvamento, el Subcomité había señalado que éste era un enfoque regional propio de los países africanos interesados, de que había favorecido en principio dicho procedimiento y de que había pedido a la Secretaría que obtuviese asesoramiento jurídico sobre la cuestión y lo remitiera al CSM 74º para su examen.

9.45 Tras analizar el documento MSC 74/9/4 (Secretaría), en el que se expone la opinión de la Oficina jurídica con respecto a la propuesta de utilización del procedimiento de aceptación tácita para el Plan mundial SAR, el Comité tomó nota de la opinión de la delegación de Grecia, que recogió el apoyo de las de China, Chipre, Filipinas y Turquía, de que en el marco del Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimos no existía base jurídica para poder aplicar el antedicho procedimiento de aceptación tácita; por lo tanto, la cuestión no se debería seguir examinando y, en cambio, los esfuerzos deberían centrarse en los aspectos operacionales necesarios para poder brindar a nivel mundial los servicios de búsqueda y salvamento adecuados.

9.46 La delegación de Túnez se reservó su postura al respecto, dado que no había contado con tiempo suficiente para examinar la cuestión a nivel nacional, antes de la reunión.

9.47 La mayoría de las delegaciones que participaron en el debate señalaron que, si bien apoyaban la opinión de que no era factible desde un punto de vista jurídico aplicar el procedimiento de aceptación tácita para un plan mundial SAR, estaban conformes con la tercera opción señalada en el documento MSC 74/9/4, esto es, elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea redactado en los términos más amplios posible, con el objetivo de ultimar un plan marítimo internacional SAR provisional, que constituyera la base operativa para la prestación de servicios SAR en el marco mundial.

9.48 Habida cuenta de la opinión jurídica facilitada así como de las deliberaciones antedichas, el Comité constituyó un Grupo de redacción con el cometido de elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea, lo suficientemente amplio, relativo a la aceptación e implantación del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos 1979, enmendado.

9.49 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MSC 74/WP.16), el Comité examinó y aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aceptación e implantación del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, en su forma enmendada, según figura en el anexo 10, para que se remita a la vigésima segunda Asamblea con miras a su adopción.

9.50 Las delegaciones de Chipre, Túnez y Turquía se reservaron su postura respecto del proyecto de resolución de la Asamblea.

9.51 La delegación de Grecia declaró que podría aceptar el proyecto propuesto de resolución de la Asamblea, en el entendimiento de que seguía vigente el problema con los Estados Unidos qu aún no habían ratificado el Convenio. A este respecto, el proyecto de resolución de la Asamblea debe considerarse como un primer paso, en anticipación de la adhesión futura de los Estados que aún no habían adherido al Convenio SAR, y no como una alternativa a dicho Convenio.

Sistema de cartas electrónicas y de información

9.52 Se informó al Comité de que, en su 5º periodo de sesiones, el Subcomité había mostrado interés en la presentación que hizo la Secretaría de un sistema de información de cartas electrónicas para uso interno, todavía en fase de elaboración, que se prevé usar para crear bases de datos relativas al plan general del SMSSM, el plan mundial SAR, los actos de piratería y robos a mano armada contra buques, estadísticas de siniestros, y demás información que contenga coordenadas geográficas; y de que se está estudiando la introducción de tales bases de datos en el sitio en la red de la OMI.

A este respecto se informó al Comité de que el objetivo fundamental del mencionado sistema de información era facilitar el intercambio entre múltiples usuarios de información clasificada por coordenadas geográficas, con esta información sobrepuesta a una carta, de modo que brinde una imagen de la situación detallada y de fácil comprensión.

9.53 Basándose en estos datos, el Comité estuvo de acuerdo con la opinión de las delegaciones de que el contar con este sistema aumentaría la eficacia y la capacidad de prestar servicios de la Secretaría, e instó a que se prosiguiera desarrollando el sistema.

Puertos/lugares de refugio

9.54 El Comité examinó los resultados del 5º periodo de sesiones del Subcomité respecto de la cuestión de los lugares de refugio, dentro del punto 2 del orden del día (véanse los párrafos 2.15 a 2.32).

Enmiendas a las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas

9.55 El Comité tomó en consideración las propuestas de enmienda a las frases normalizadas para las comunicaciones marítimas elaboradas por el Subcomité en su 5º periodo de sesiones, cuando examinó la cuestión dentro del punto 23 de su orden del día - Otros asuntos (véanse los párrafos 7.14 y 7.15 y 23.19).

Elaboración de directrices para buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo

9.56 El Comité tomó nota de la opinión reiterada por el Subcomité de que las prescripciones sobre radiocomunicaciones que figuran en el capítulo IV del Convenio SOLAS son adecuadas para los buques que operen en aguas árticas cubiertas de hielo y de que se había informado de ello al Subcomité DE 44.

Reunión interperiodos

9.57 El Comité aprobó la convocatoria de la 8ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/OACI encargado de la armonización de los servicios de búsqueda y salvamento marítimos, cuya celebración se había previsto en Montreal (Canadá), del 20 al 24 de agosto de 2001.

Resolución A.474(XII) sobre uso apropiado de los canales de ondas métricas

9.58 Tras examinar el documento MSC 74/9/3 (Países Bajos) en el que se propone que el Subcomité revise la resolución A.474(XII) sobre uso apropiado de los canales de ondas métricas en el marco del punto de su orden del día "Elaboración de criterios para las comunicaciones generales", en colaboración con los Subcomités NAV y STW, el Subcomité pidió al Subcomité COMSAR 6 que procediera en consecuencia.

10 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

INFORME DEL 45º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 45º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP) (FP 45/16 y MSC 74/10) y adoptó las medidas que se indican seguidamente.

Análisis simplificado de la evacuación de las naves de pasaje de gran velocidad

10.2 El Comité, tras manifestar su conformidad con los cambios en la redacción del apéndice de las directrices provisionales propuestas, propuestos por un grupo oficioso de expertos (MSC 74/WP.15), aprobó la circular MSC/Circ.1001 sobre Directrices provisionales para el análisis simplificado de la evacuación de las naves de pasaje de gran velocidad.

Directrices para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje existentes

10.3 El Comité tomó nota de los progresos realizados por el Subcomité con respecto a la elaboración de directrices para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje existentes. En especial, el Comité tomó nota de que el Subcomité tenía previsto centrarse en propuestas para mejorar los procedimientos de a bordo de los buques de pasaje existentes. El Comité también tomó nota de que el Subcomité había aprobado un plan de acción a fin de avanzar en la labor sobre esta cuestión.

Proyectos y disposiciones alternativas de seguridad contra incendios

10.4 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1002, "Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativas de seguridad contra incendios", observando que en el capítulo II-2 revisado del SOLAS, adoptado mediante la resolución MSC.99(73), se hace referencia a estas directrices.

Cálculo simplificado de la cantidad total de materiales combustibles

10.5 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1003 sobre "Directrices para un cálculo simplificado de la cantidad total de materiales combustibles por unidad de superficie en los espacios de alojamiento o de servicio".

Interpretaciones unificadas del Código PEF

10.6 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1004 sobre Interpretaciones unificadas del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF) y de los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el Código; y convino en que las interpretaciones unificadas se aplicarán a los procedimientos de ensayo de nuevos materiales a partir del 1 de junio de 2001, o posteriormente.

Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del SOLAS

10.7 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1005 sobre Interpretaciones unificadas de las expresiones y términos vagos del capítulo II-2 del SOLAS, que recoge interpretaciones unificadas de las reglas II-2/3.3.1 y 3.3.2 del SOLAS.

Materiales pirorretardantes para la construcción de botes salvavidas

10.8 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1006 "Directrices sobre los procedimientos de ensayo de exposición al fuego para la aceptación de materiales pirorretardantes empleados en la construcción de botes salvavidas".

Sistemas fijos de extinción de incendios a base de aerosol

10.9 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1007 "Directrices para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios a base de aerosol equivalentes a los sistemas fijos de extinción de incendios a base de gas, indicados en el Convenio SOLAS 1974 para los espacios de máquinas". Por lo que respecta a la vida útil de los componentes, el Comité refrendó la opinión del Subcomité (para la cual se tuvo en consideración lo limitado de la experiencia con esta

tecnología) de que correspondía a las administraciones adoptar decisiones al respecto, basándose en los datos facilitados por cada fabricante.

Cuestiones pertinentes a la seguridad de los petroleros

10.10 El Comité, tras tomar nota de que se había previsto que los resultados del examen de los Subcomités de las cuestiones pertinentes a la seguridad de los petroleros, en especial de la de seguridad contra incendios de los buques tanque de doble casco, se considerara en el marco del punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI), cuando se examinaran los documentos MSC 74/2/3 y MSC 74/2/3/Add.2 que contienen un resumen de los resultados de los exámenes que los subcomités pertinentes realizaron sobre la cuestión (véase el párrafo 2.13), convino en que no era necesario adoptar ninguna medida adicional dentro de este punto del orden del día.

OTROS ASUNTOS

Ensayos de producción de humo y toxicidad para las alfombras de lana

10.11 El Comité examinó una nota presentada por el Reino Unido (MSC 74/10/1) en la que éste manifestaba su inquietud por cuanto determinadas alfombras de lana ya no superan los ensayos para la emisión de dióxido de azufre (SO_2) de conformidad con las disposiciones del Código PEF aplicando el ensayo de resultados medibles recomendado en la circular MSC/Circ.916. A este respecto, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo sobre interpretaciones del Código PEF, manifestada en el 45º periodo de sesiones del Subcomité FP en relación con la propuesta del Reino Unido de que se debía examinar la conveniencia de elevar el límite de concentración de SO_2 prescrito en la parte 2 del anexo 1 del Código PEF, de que ésta no era una cuestión de interpretación y que el único procedimiento admisible para subsanar el problema sería enmendar el Código PEF. A la vista de lo anterior, el Reino Unido informó al Comité por medio de la nota antes referida, de que tenía la intención de presentar una propuesta en el 75º periodo de sesiones del Comité abogando por la inclusión de un nuevo punto en el programa de trabajo, en cuyo contexto se abordaría esta cuestión. Sin embargo, el Reino Unido propuso que, mientras tanto, se elaborase una circular MSC mediante la que se pusiera en conocimiento de los Gobiernos Miembros y de otras partes interesadas en los ensayos a los que se someten las alfombras, el problema que se señala en su documento y que se permita, con carácter provisional, que los ensayos de los materiales destinados a los revestimientos de suelos se sigan efectuando utilizando métodos que producen resultados medibles.

10.12 El Comité, tras haber examinado las opiniones antes referidas y las propuestas presentadas por un grupo oficioso de expertos (MSC 74/WP.15), aprobó la circular MSC/Circ.1008, sobre Revisiones de las interpretaciones del Código internacional de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF) y de los procedimientos de ensayo de exposición al fuego a los que se hace referencia en el mismo (MSC/Circ.916).

11 LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

INFORME DEL 6º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del 6º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (documentos BLG 6/16 y MSC 74/11) y, tras tomar nota de las decisiones pertinentes adoptadas en el 46º periodo de sesiones del CPMM y de la aprobación del informe del BLG 6, adoptó las medidas que se indican a continuación.

Revisión de la circular MSC/Circ.677

11.2 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1009 sobre las Enmiendas a las Normas revisadas para el proyecto, la prueba y el emplazamiento de los dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga de los buques tanque (circular MSC/Circ.677) y convino en que las enmiendas se aplicaran a los dispositivos instalados el 1 de julio de 2002 o posteriormente.

Prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS y de los códigos CIQ y CIG

11.3 El Comité examinó la opinión del Subcomité de que debería asignársele la coordinación de la labor relativa a la enmienda de las prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS y de los códigos CIQ y CIG con el fin de garantizar la debida armonización entre los tres instrumentos. Al observar que al Subcomité DE se le había confiado una tarea similar en relación con las "Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS" y que a ninguno de los subcomités se le había encargado la coordinación de la presente labor, el Comité, en vista de que estaba previsto que el BLG 7 se celebrase después del DE 45 y de que el DE 45 finalizaría su labor sobre esta cuestión, convino en que los resultados del DE 45 se remitiesen al BLG 7 para fines de coordinación y de armonización entre el SOLAS y ambos códigos.

Transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas

11.4 El Comité tomó nota del curso de acción del Subcomité sobre las prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte, en todos los tipos de buques tanque, de cargas que contienen sustancias tóxicas, y en particular de que, tras examinar este asunto en su 6º periodo de sesiones, el Subcomité BLG había decidido:

.1 determinar una serie de cuestiones que requerían atención;

.2 invitar a los Miembros a que formularan observaciones y propuestas en el BLG 7 acerca de las cuestiones relativas a la salud en el trabajo anteriormente mencionadas, en particular sobre las enmiendas a los correspondientes instrumentos de la OMI; al alcance y objetivos de cualesquiera directrices basadas en la gestión que se elaboren en relación con el establecimiento de programas sobre la salud y la seguridad en el trabajo a bordo de los buques; a la información sobre las normas relativas a la salud en el trabajo actualmente vigentes a nivel

internacional y de las prácticas industriales, así como a otra información pertinente que pueda ser de utilidad para examinar la cuestión;

.3 invitar a la OIT y a la OMS a participar en la labor correspondiente y a suministrar información sobre las normas internacionales relativas a la salud en el trabajo y a las prescripciones relacionadas con la protección del personal contra las sustancias tóxicas, en particular las normas o prescripciones pertenecientes a los sectores petrolero y químico;

.4 pedir a la Secretaría que preparara proyectos de directrices a partir de la información recibida de la OIT y la OMS; y

.5 aceptar, en principio, que las directrices no deberían tener carácter obligatorio, con miras a proporcionar a la gente de mar información clara, concisa y precisa sobre los efectos para la salud que pueden tener las sustancias tóxicas que se transportan en los buques tanque.

Cuestiones relacionadas con la seguridad de los petroleros

11.5 El Comité, tras tomar nota de que se había previsto que los resultados del examen realizado por el Subcomité de cuestiones relacionadas con la seguridad de los petroleros se considerasen en relación con el punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI), con arreglo al cual se examinarían los documentos MSC 74/2/3 y MSC 74/2/3/Add.2, que recogían un resumen de los resultados del examen de la cuestión por los distintos subcomités pertinentes (véase el párrafo 2.13), acordó que no era necesario tomar más medidas en relación con este punto del orden del día.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH

11.6 El Comité, tras tomar nota de una decisión similar adoptada por el CPMM en su 46º periodo de sesiones, aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2002 en vista del volumen de trabajo actual del Grupo.

12 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

INFORME DEL 9º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del 9º periodo de sesiones del Subcomité (documentos FSI 9/19 y MSC 74/12) y tomó las medidas que se indican a continuación:

Cumplimiento por las organizaciones reconocidas de las resoluciones A.739(18) y A.789(19)

12.2 El Comité, tomando nota de decisiones similares adoptadas por el CPMM sobre el particular (documento MSC 74/2/2, párrafo 14.1 y anexo 2), aprobó la circular MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382, relativa a la Comunicación de información sobre la autorización concedida a las organizaciones reconocidas.

12.3 La delegación de Chipre señaló que no estaba de acuerdo con la decisión del Comité. En su opinión, las resoluciones A.739(18) y A.789(19) tenían carácter obligatorio únicamente en virtud del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada. El modo en que se había modificado la circular con respecto al proyecto original, tal como se redactó y acordó durante el FSI 9, "suponía" y daba la "impresión" de que esas resoluciones tenían carácter obligatorio en virtud del Convenio MARPOL 73/78 en su forma enmendada, el Convenio de Líneas de Carga, 1966 y el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, lo cual daba una falsa idea de las verdaderas disposiciones y de las obligaciones que tales tratados mencionados imponían a las Partes.

Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento

12.4 El Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento (que revoca la resolución A.881(21)), tal como figura en el anexo 11, a fin de remitirlo a la vigésima segunda Asamblea para su aprobación.

Medidas para fortalecer aún más la implantación por el Estado de abanderamiento

12.5 El Comité, tras manifestar su apoyo a la opinión manifestada por la delegación de Alemania sobre la necesidad de examinar las medidas para fortalecer aún más la implantación por el Estado de abanderamiento, como parte del desarrollo de una cultura de la seguridad y una conciencia acerca del medio ambiente en todas las actividades de la Organización, aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre Medidas para fortalecer aún más la implantación por el Estado de abanderamiento, que figura en el anexo 12, a fin de remitirlo a la vigésima segunda Asamblea para que ésta lo adopte.

Cursillo de la OMI para las Secretarías de los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los Directores de los centros de información

12.6 El Comité tomó nota de que, a petición del CSM en su 73º periodo de sesiones, el Subcomité había solicitado la opinión de la Oficina Jurídica de la OMI sobre las repercusiones de las recomendaciones del párrafo 15 del informe del Cursillo para las Secretarías de los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los Directores de los centros de información (MSC 73/13/1), es decir, que los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto considerasen la posibilidad de inspeccionar los buques de dimensiones inferiores a las determinadas en los convenios y que incluyeran los correspondientes resultados en la base de datos pertinente. A este particular, el Comité tomó nota de que la Oficina Jurídica, reconociendo que los buques no sujetos a los convenios no están enmarcados en el ámbito de los instrumentos de la OMI opinó que, con el fin de garantizar la seguridad marítima y la protección del medio marino, los Gobiernos pueden promulgar leyes nacionales sobre buques no sujetos a los convenios que incorporen algunas o todas las disposiciones de los tratados internacionales, incluida la supervisión por el Estado rector del puerto de buques no sujetos a los convenios, a condición de que su ejecución no se enmarque en el contexto de un tratado internacional.

12.7 A este respecto, el Comité tomó nota de que, por lo que hace a la incorporación en la base de datos de los resultados de las inspecciones de buques de dimensiones inferiores a las determinadas en los convenios, el Subcomité opinaba que, si las autoridades nacionales o regionales deciden adoptar dicha medida, la información sobre tales inspecciones se deberá mantener aparte de los resultados de las inspecciones de buques regidos por los convenios que se remitan a la Organización, con miras a no tergiversar esta última información.

12.8 El Comité, tras tomar nota de una decisión similar adoptada por el CPMM, refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité respecto de los resultados del cursillo de la OMI antes mencionado.

Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones

12.9 Tras tomar nota de que el CPMM, en su 46º periodo de sesiones, había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea relativo a las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones, elaborado por el Subcomité FSI en su 9º periodo de sesiones (FSI 9/19, anexo 5), a reserva de una decisión del Comité respecto del texto entre corchetes, el Comité examinó la propuesta de los Estados Unidos (MSC 74/12/1) de eliminar los corchetes y de conservar el texto de los párrafos 3.2.6.1, 3.2.6.2, 3.3.1 y 3.4.1 del proyecto de las Directrices revisadas. Por consiguiente, el Comité aceptó la propuesta de los Estados Unidos y aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea relativa a las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones, tal como figura en el anexo 13, a fin de remitirlo a la vigésima segunda Asamblea para su adopción.

12.10 Por lo que respecta a la propuesta de los Estados Unidos sobre la elaboración de procedimientos para volver a emitir los certificados prescritos en el Código IGS cuando hayan sido retirados por incumplimientos graves (MSC 74/12/1, párrafos 5 y 6 y anexo), el Comité acordó remitir la propuesta al FSI 10 para que la examinara, pidiendo al Subcomité que informe en consecuencia al MSC en su 75º periodo de sesiones.

12.11 Después de haber sometido la cuestión a un nuevo debate, el Comité pidió al Subcomité FSI que en su 10º periodo de sesiones examinara:

.1 la propuesta de Australia para enmendar el párrafo 3.2.3 de las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones con el fin de que, en los casos en que un buque tanque continúe prestando servicio con arreglo a lo que dispone la regla I/13G del MARPOL y a tenor del cumplimiento del plan de evaluación del estado del buque (CAS) (resolución MEPC.94(46)), la continuidad de la validez del certificado de gestión de la seguridad quede sujeta a verificaciones adicionales realizadas anualmente en un plazo de tres meses a partir de la fecha de vencimiento anual (veáse también el párrafo 2.5); y

.2 la necesidad de introducir nuevas mejoras en las Directrices revisadas mencionadas *supra* a la luz de la experiencia adquirida hasta ahora con la implantación del Código IGS.

Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto

12.12 El Comité, al tomar nota de la decisión similar adoptada por el CPMM, aprobó la circular MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383 relativa a las Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto.

12.13 A este respecto, el Comité acordó que los modelos de formularios de notificación sobre la detención y liberación de buques, que figuran en los anexos 7 y 8 del documento FSI 9/19, deben adjuntarse en forma de anexo a la circular MSC/MEPC mencionada para que los utilicen las Administraciones en la forma que corresponda e instruyó en consecuencia a la Secretaría.

Refrendo de certificados con la fecha de ultimación del reconocimiento

12.14 El Comité, tras tomar nota de una decisión similar del CPMM, aprobó la circular MSC/Circ.1012-MEPC/Circ.384 sobre el Refrendo de certificados con la fecha de ultimación del reconocimiento en que se basan.

Pesca ilícita, no regulada y no declarada y cuestiones conexas

12.15 El Comité recordó que el CSM 72 y el CPMM 44 habían convenido en que, de conformidad con la petición formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS), la OMI debería proporcionar asistencia a la FAO para abordar la cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, en lo que se refiere a aspectos de seguridad de los buques pesqueros y de prevención de la contaminación del mar ocasionada por éstos y a otras cuestiones conexas. Ambos Comités, tras recordar que existía un acuerdo de cooperación entre la OMI y la FAO sobre cuestiones de interés mutuo (resolución A.103(IV)), habían acordado establecer un Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre esta cuestión y examinar los resultados obtenidos por el Grupo en el actual periodo de sesiones, una vez que el FSI 9 los hubiera examinado y dado su opinión al respecto.

12.16 Posteriormente, el Comité, tras tomar nota en general de los resultados del debate del Subcomité sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada, señaló en particular que, al observar que el informe de la primera reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO (FSI 9/15) incluía propuestas de medidas relativas a la responsabilidad de los Estados Miembros como Estado de abanderamiento o como Estado rector del puerto, el FSI 9 había reconocido que, si bien las medidas sobre gestión de las pesquerías eran ajenas a la competencia de la Organización, había muchas cuestiones relativas a la seguridad y la protección del medio ambiente relacionadas con a la pesca ilícita, no regulada y no declarada que eran de la competencia de la OMI, y cuyo examen sería de utilidad para la FAO.

12.17 A este respecto, el Comité también tomó nota de que, puesto que no había fundamento jurídico para extender a los buques pesqueros las disposiciones vigentes de los instrumentos de la OMI sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, ya que los dos convenios que rigen los buques pesqueros (Protocolo de Torremolinos de 1993 y Convenio de Formación para Pescadores, 1995) aún no han entrado en vigor, un medio eficaz de solucionar el problema consistiría en alentar a los Estados Miembros a que ratifiquen el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores de 1995.

12.18 El Comité tomó nota asimismo del parecer del Subcomité en el sentido de que la Organización podría colaborar con la FAO en la elaboración de su propio régimen de supervisión por el Estado rector del puerto, compartiendo la experiencia adquirida al respecto y de que, en el marco de las conclusiones de la séptima reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, era necesario establecer principios que sirvieran de punto de referencia para examinar la transferencia de los buques, ya que el FSI 9 había reconocido que esta cuestión plantea también un problema en relación con la pesca ilícita.

12.19 En relación con lo que antecede, y en el marco de las conclusiones pertinentes alcanzadas en el CPMM 46, el Comité tomó nota del párrafo 16 de la parte dispositiva de la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre *Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en la alta mar, capturas incidentales y descartes en la pesca, y otras cuestiones* (en virtud del cual se alienta a la OMI y a otros organismos, organizaciones y Estados interesados a que sigan colaborando de

modo constructivo con la FAO a fin de combatir la pesca no autorizada en las zonas sujetas a jurisdicción nacional, así como la pesca ilícita, no declarada y no regulada en alta mar), y tomó nota asimismo del párrafo 20 de la parte dispositiva de dicha resolución (en el cual se exhorta a la FAO, la OMI, las organizaciones de ordenación de la pesca a nivel regional y subregional y a otras organizaciones intergubernamentales a que se ocupen, con carácter prioritario, de la cuestión de los desechos marinos en lo que atañe a la pesca y, cuando proceda, fomenten una mayor coordinación y ayuden a los Estados a aplicar los acuerdos internacionales correspondientes, incluido el Anexo V del MARPOL y las Directrices para su implantación).

12.20 El Comité, tras tomar nota de que el Subcomité había invitado a los Miembros a que le presentaran documentos exponiendo con claridad los problemas que habían encontrado y formulando propuestas específicas sobre las medidas cuya adopción se pide a la Organización, convino en mantener el punto en el programa de trabajo del Subcomité e incluirlo en el orden del día provisional del FSI 10 para que el Subcomité pudiese continuar examinando este asunto.

Asuntos relativos a la seguridad de los petroleros

12.21 Tras tomar nota de que los resultados del examen llevado a cabo por el Subcomité de los asuntos relativos a la seguridad de los petroleros ya se habían tratado con arreglo al punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI), oportunidad en la que se consideraron los documentos MSC 74/2/3 y MSC 74/2/3/Add.2, que incluían un resumen de las conclusiones del examen de la cuestión por varios Subcomités, el Comité acordó que no era necesario adoptar ninguna otra medida en relación con este punto del orden del día.

Medidas para prevenir la inscripción de "buques fantasma"

12.22 El Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre Medidas para prevenir la inscripción de "buques fantasma", que se incluye en el anexo 14, para remitirlo a la vigésima segunda Asamblea con miras a su aprobación (véase el párrafo 17.39).

Revisión de la definición de "buques construidos" que figura en el Convenio SOLAS

12.23 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que es necesario revisar la definición de "buques construidos" que figura en el Convenio SOLAS a fin de que se base en el contrato de construcción y la fecha de entrega, a semejanza del texto de la regla I/1 6) y del párrafo 1.2 de las Interpretaciones unificadas de las disposiciones del Anexo I del MARPOL, y de que la definición revisada sólo se aplique a las futuras enmiendas al SOLAS 74 que tengan que ver con el proyecto y construcción de buques. Se pidió a la Secretaría que señalara esta decisión a todos los Subcomités.

Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18))

12.24 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1013 sobre la Aplicación provisional de los párrafos 4.6.1.1, 4.6.2.2 y 15.7 de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18)).

Uso del español en los convenios de la OMI relativos a la seguridad marítima

12.25 Tras aprobar un nuevo párrafo de la parte expositiva, propuesto por la delegación de España, y otras modificaciones menores, el Comité aprobó la resolución MSC.121(74) sobre el Uso del español en los instrumentos de la OMI relativos a la seguridad marítima, tal como figura en el anexo 15. El Comité tomó nota de la opinión de que, para fines de armonización, podría ser recomendable examinar, posteriormente, la posibilidad de combinar esta resolución MSC con la resolución MEPC.87(44), que trata el mismo tema.

13 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

CUESTIONES URGENTES RESULTANTES DEL 44º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

13.1 El Comité examinó varias cuestiones urgentes que se le remitieron, resultantes del 44º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (documentos DE 44/19 y MSC 74/13) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Proyecto de regla II-1/12-2 revisada del SOLAS

13.2 Tras examinar el proyecto de regla II-1/12-2 revisada del SOLAS, sobre accesos a los espacios de las zonas de carga de petroleros y graneleros (DE 44/19, anexo 2) en su forma modificada por el Grupo de redacción (MSC 74/WP.21), el Comité aprobó la propuesta de proyecto de enmiendas a la regla II-1/12-2 revisada del SOLAS, que figura en el anexo 16, y pidió al Secretario General que la distribuyera de conformidad con el artículo VIII del SOLAS para su examen, con miras a su aprobación en el 75º periodo de sesiones del CSM.

13.3 Con respecto a la fecha de aplicación que figura en el párrafo 1.1 del proyecto de enmiendas a la regla II-1/12-2 del SOLAS, el Comité, tomando nota de la preocupación manifestada por la IACS de que la fecha indicada podría causar problemas a los graneleros ya proyectados, pidió al Subcomité DE que examinase la cuestión en su 45º periodo de sesiones y que informara en consecuencia al MSC 75.

13.4 En el transcurso del debate del proyecto de enmiendas, la delegación del Reino Unido manifestó su preocupación acerca del estado de mantenimiento de los medios de acceso permanentes a bordo de los buques que han estado en servicio durante varios años. Si bien el párrafo 3.1.4 del proyecto de enmiendas establece que el manual de acceso a la estructura del buque debe incluir instrucciones para la inspección y mantenimiento de la resistencia estructural de todos los medios de acceso, la experiencia del Reino Unido respecto del reconocimiento e inspección de buques en proceso de envejecimiento no constituía una garantía suficiente para constatar la seguridad de su estado. Una vez terminado el debate, el Comité pidió al Subcomité DE que se ocupara del asunto en su 45º periodo de sesiones a la hora de preparar las disposiciones técnicas pormenorizadas a que se hace referencia en el párrafo 13.7.

13.5 La delegación de las Bahamas respondió a las inquietudes planteadas por el Reino Unido señalando que, según su experiencia, existe una tendencia a despreocuparse de las instalaciones provisionales durante su periodo de utilización. Dicha delegación opinó también que los medios de sujeción dentro de los espacios también estaban sometidos al riesgo de corrosión y deterioro ya sea que formen parte de un sistema permanente o provisional. La delegación de las Bahamas consideró que las instalaciones provisionales deben tener escantillones adecuados, construidos

con materiales convenientes y con un revestimiento apropiado. Si están construidos y revestidos de este modo, las instalaciones permanentes son superiores a las provisionales. Se las someterá a reconocimientos de la misma manera que a otras partes del espacio y permitirán a la tripulación inspeccionar su propio buque con más facilidad.

13.6 Las delegaciones del Japón y China, al formular sus observaciones sobre el proyecto de enmiendas a la regla 12-2, declararon que, si bien estaban de acuerdo en principio con el mismo, varias cuestiones deberían examinarse desde un punto de vista técnico y práctico. La delegación del Japón, además, propuso varios cambios al proyecto de enmiendas, por ejemplo: que el acceso debería tener por objetivo facilitar los reconocimientos, y no necesariamente el mantenimiento que haya de realizar la compañía o la tripulación; que la tripulación debería revisar periódicamente los medios de acceso a fin de garantizar que son seguros, etc. El Comité convino en que en el 45º periodo de sesiones del Subcomité DE debería examinarse de nuevo el contenido técnico del proyecto de enmiendas, junto con las disposiciones técnicas asociadas indicadas en el párrafo 13.7, e invitó al Japón a que presentara observaciones por escrito a su 45º periodo de sesiones.

13.7 En el contexto del párrafo 13.2, el Comité tomó nota de que el DE 45 continuará elaborando disposiciones técnicas pormenorizadas para los medios de acceso para las inspecciones, con el fin de recogerlas en un instrumento de carácter obligatorio separado (que será adoptado por el Comité), al cual se hará referencia en el proyecto de enmiendas a la regla II-1/12-2 del SOLAS.

Asuntos relativos a la seguridad de los petroleros

13.8 El Comité, tras tomar nota de que los resultados del examen llevado a cabo por el Subcomité de los asuntos relativos a la seguridad de los petroleros ya se habían tratado con arreglo al punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI), cuando se examinaron los documentos MSC 74/2/3 y MSC 74/2/3/Add.2, que incluían un resumen sobre las conclusiones del examen de la cuestión por varios subcomités (véase el párrafo 2 .13), acordó que no era necesario adoptar ninguna otra medida en relación con este punto del orden del día.

Enmiendas a la resolución A.744(18)

13.9 El Comité aprobó la propuesta de proyecto de enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), mediante las cuales se armonizan las disposiciones de las Directrices con las prescripciones unificadas Z10.1 y Z10.2, tal como figura en el anexo 17, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo que se dispone en el artículo VIII del SOLAS para su examen, con miras a su aprobación en el 75º periodo de sesiones del CSM.

13.10 El Comité tomó nota del examen efectuado por el Subcomité de la labor adicional que se desarrollará en relación con la revisión de la resolución A.744(18), en particular la solicitud que formuló para que se dividiera el punto del orden del día en dos subpuntos y para prorrogar las fechas de ultimación, y acordó examinar esta cuestión más a fondo con arreglo al punto 21 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 21.47).

13.11 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en relación con la recopilación de las enmiendas ya aprobadas a la resolución A.744(18), así como sobre la publicación inminente por la OMI de un texto refundido.

Cuestiones urgentes derivadas del DE 45, que serán examinadas por el CSM 75

13.12 El Comité tomó nota de las propuestas del Subcomité relativas a las cuestiones urgentes que se examinarán en su 75º periodo de sesiones y acordó ocuparse de las mismas con arreglo al punto 21 del orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 21.49).

OTRAS CUESTIONES

Directrices para los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo

13.13 Al presentar el documento MSC 74/13/1, la delegación de la Federación de Rusia manifestó que, en su opinión, era necesario someter a nuevo examen el proyecto de Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo, elaborado por el Subcomité DE en su 44º periodo sesiones, en lo que respecta a las equivalencias de las clases polares 6 y 7 y a la necesidad de disponer de orientaciones específicas en lo que se refiere a la escolta con buques rompehielos. En vista de que se carece de prescripciones unificadas de la IACS aplicables a los buques clasificados de navegación polar, la delegación pidió al Comité que encargara al Subcomité DE que pasara revista a estas cuestiones en su 45º periodo de sesiones, antes de que el proyecto de directrices se presente al MSC 75 para su aprobación.

13.14 Al examinar la propuesta rusa, varias delegaciones recordaron que las cuestiones planteadas ya habían sido debatidas por el Subcomité DE cuando se excluyeron explícitamente del proyecto de directrices las prescripciones relativas a las escoltas con buques rompehielos con el fin de armonizar las prácticas diferentes del sector y de los Gobiernos nacionales. Respecto de las prescripciones unificadas de la IACS, esta organización informó al Comité de que las mismas se estaban elaborando y de que se preveía que estarían ultimadas para diciembre de 2001. El Comité, tras tomar nota del documento MSC 74/13/1 y de la información facilitada en este párrafo, decidió no adoptar ninguna otra medida.

14 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA

Novedades sobre las actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad

14.1 El Comité tomó nota del documento MSC 74/14 (presentado por la Secretaría), en el cual se facilita información actualizada sobre los proyectos de cooperación técnica relativos a la seguridad, que desarrolla la División de Seguridad Marítima en el marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de la Organización y sobre actividades conexas futuras. También tomó nota de que la información pormenorizada sobre cada uno de los proyectos citados en el anexo del documento MSC 74/14 figuraba en una base de datos especial que lleva la Secretaría, información que se puede obtener mediante petición.

14.2 Las delegaciones de Tailandia, Panamá y Barbados manifestaron su agradecimiento por los seminarios y cursillos realizados en sus respectivas regiones en el marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica de la Organización. La delegación de Barbados se refirió en particular al asesor marítimo regional para la región del Caribe, cuya ayuda permitió a muchos países de la región actualizar su legislación marítima y perfeccionar sus administraciones marítimas. La delegación del Reino Unido (islas Caimán, Presidente del Comité del Caribe para la supervisión por el Estado rector del puerto) agradeció a la OMI el permanente apoyo prestado en relación con la asistencia a las reuniones de dicho Comité. La delegación de España también manifestó su reconocimiento por las actividades técnicas realizadas por la Organización.

14.3 El Comité pidió a la Secretaría que en futuros periodos de sesiones le facilitase información actualizada sobre sus actividades de cooperación técnica.

Programa de cursos modelo de la OMI

14.4 Tras tomar nota del documento MSC 74/14/1 (Secretaría), en el cual se facilita información actualizada sobre la elaboración y revisión de los cursos modelo de la OMI, el Comité pidió a la Secretaría que siguiera el desarrollo del proyecto de cursos modelo de la OMI y que le informara de cualquier novedad en su 75º periodo de sesiones.

15 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

15.1 El Comité recordó que, en su 72º periodo de sesiones, había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la fatiga, bajo la coordinación de los Estados Unidos, al cual encomendó:

.1 proseguir con la elaboración de orientaciones prácticas sobre la fatiga;

.2 elaborar para cada uno de los módulos, según proceda, estudios de casos y ejemplos, que se señalarán de la forma adecuada; y

.3 formular propuestas sobre el mejor modo de utilizar la información de los módulos y asegurarse de que esa información se presenta de forma asequible.

15.2 Tras examinar en general el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MSC 74/15), el Comité lo remitió al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad (EFS) para un examen detallado, con miras a finalizar el proyecto de circular MSC sobre las Orientaciones para las partes que pueden influir en la cuestión de la fatiga y aplicar los instrumentos (anexo 1 del documento MSC 74/15).

INFORME SOBRE LA INVESTIGACIÓN DE CUASIABORDAJES

15.3 El Comité examinó en general el informe sobre la investigación de cuasiabordajes (MSC 74/15/1) presentado por el Japón, y lo remitió al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS para un examen detallado, en especial de sus recomendaciones 3 y 6.

FACTOR HUMANO

Resultados del 29º periodo de sesiones de la Comisión Paritaria Marítima de la OIT

15.4 El Comité examinó en general los resultados del 29º periodo de sesiones de la Comisión Paritaria Marítima de la OIT (MSC 74/15/2) y remitió el informe presentado por la OIT al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS para un examen detallado.

15.5 Al formular observaciones sobre el contenido del documento MSC 74/15/2, varias delegaciones manifestaron su preocupación con respecto al uso de ciertas expresiones y propusieron que la cuestión se planteara ante la OIT. El Comité tomó nota de las observaciones formuladas y pidió a la Secretaría que señalara la cuestión a la OIT con el fin de que este punto

se tenga en cuenta en cualquier documento pertinente que dicha organización considere presentar en el futuro.

Otras cuestiones relacionadas con el factor humano

15.6 El Comité tomó nota de la información facilitada por:

.1 la ISF (MSC 74/INF.7) en relación con su folleto sobre una cultura de la seguridad para instar a cuantos ocupan puestos clave en el sector marítimo a que consideren qué más podría hacerse para mejorar la seguridad marítima;

.2 la ISF y la CIOSL (MSC 74/INF.8) en relación con las Directrices de la Comisión Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar (ICSW) relativas al Convenio sobre el bienestar de la gente de mar de la OIT, que elaboró la referida Comisión con el propósito de ayudar a interpretar e implantar dicho convenio (Nº 163) y la correspondiente recomendación de la OIT (Nº 173); y

.3 los Estados Unidos (MSC 74/INF.27) sobre las iniciativas que están llevándose a la práctica en ese país y sobre un informe recientemente publicado en torno al tema de la vigilancia de la tripulación;

y remitió los documentos indicados al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS para que los tenga en cuenta al deliberar sobre cuestiones relacionadas con el factor humano.

Cuestiones remitidas al Grupo por el STW 32 y el FSI 9

15.7 El Comité recordó que el STW 32 había tomado nota de la información facilitada por la India (STW 32/INF.5 y STW 32/INF.6) sobre la seguridad de la vida a bordo y el establecimiento de un sistema de métodos y prácticas de referencia para la gente de mar, y decidió que la información resultaba pertinente para la cuestión del factor humano y que, por tanto, debería señalarse a la atención del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS para su examen y para que este Grupo asesore al Comité según corresponda.

15.8 El Comité también recordó que el FSI 9, respecto de su examen del análisis y recomendaciones del Grupo de trabajo sobre investigación de siniestros, había acordado transmitir las observaciones sobre el factor humano en relación con el informe sobre la investigación de un incendio en la cámara de máquinas (anexo 2 del documento FSI 9/WP.4) al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS para su examen y para que se adopten las medidas pertinentes. Por lo tanto, el Comité pidió al Grupo mixto de trabajo que examinara la cuestión y que le asesorara si fuera conveniente.

Seguridad de los petroleros y aspectos ambientales

15.9 El Comité recordó la decisión que adoptó en su 73º periodo de sesiones de remitir el informe del Grupo de trabajo sobre seguridad de los petroleros y aspectos ambientales (MSC 73/WP.14) a los subcomités y al CPMM 46 para su examen, según se explica en el párrafo 2.11, y en particular la petición de que el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS se ocupara de la medida 15 propuesta (anexos 1 y 2 del documento MSC 73/WP.14) y examinara las cuestiones relacionadas con el factor humano, como la formación de la gente de mar, los recursos humanos y otras medidas operacionales para reducir

al mínimo el riesgo de contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques tanque. Por lo tanto, el Comité pidió al Grupo mixto de trabajo que examinara la cuestión y que le asesorara según corresponda.

NUEVA CONVOCATORIA DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO CSM/CPMM SOBRE EL FACTOR HUMANO Y LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

15.10 El Comité, según lo que decidió en su 72º periodo de sesiones y reafirmó en su 73º periodo de sesiones, convocó de nuevo al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS con el siguiente mandato relativo al factor humano:

.1 examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la fatiga (MSC 74/15), con miras a finalizar el proyecto de circular MSC sobre las Orientaciones para las partes que pueden influir en la cuestión de la fatiga y aplicar los instrumentos;

.2 examinar el informe sobre la investigación de cuasiabordajes, que figura en el documento MSC 74/15/1, en particular las recomendaciones indicadas en sus párrafos 3 y 6, y asesorar al Comité según sea pertinente;

.3 examinar:

.3.1 los resultados del 29º periodo de sesiones de la Comisión Paritaria Marítima de la OIT (MSC 74/15/2), en particular, el mejor modo de distribuir la información pertinente; y también prestar el debido asesoramiento sobre la propuesta de la OIT de que se constituya un grupo mixto de trabajo OIT/OMI para ocuparse de la cuestión del factor humano, habida cuenta de su labor común y de la esfera de competencia de ambas organizaciones;

.3.2 la información que figura en los documentos STW 32/INF.5 y STW 2/INF.6;

.3.3 las observaciones sobre el factor humano en relación con el informe sobre la investigación de un incendio en la cámara de máquinas (FSI 9/WP.4, anexo 2); y

.3.4 la medida 15, relativa al factor humano, según la propuesta del Grupo de trabajo sobre seguridad de los petroleros y aspectos ambientales (anexos 1 y 2 del documento MSC 73/WP.14),

y asesorar al Comité según corresponda;

.4 tener en cuenta la información facilitada en los documentos MSC 74/INF.7, MSC 74/INF.8 y MSC 74/INF.27 durante sus deliberaciones sobre cuestiones relacionadas con el factor humano;

.5 tomar nota de que, al examinar las cuestiones relacionadas con el factor humano, el STW 32 había tratado de poner en práctica, siguiendo las instrucciones del Comité (MSC 72/23, párrafo 15.16), el Proceso de análisis del factor humano (PAFH), pero había concluido que este proceso sólo era útil para evaluar las

soluciones propuestas, y no para identificar las cuestiones que deberían examinarse (STW 32/16, párrafo 13.5);

.6 facilitar un ejemplo de la puesta en práctica del Proceso de análisis del factor humano (PAFH) en el proceso normativo para ayudar a los subcomités a aplicar dicho proceso en su labor; y

.7 considerar y proponer una expresión que resulte adecuada para las cuestiones relativas al factor humano y la EFS bajo un mismo punto del programa de trabajo.

INFORME DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO

15.11 Tras recibir el informe del Grupo mixto de trabajo (MSC 74/WP.10), el Comité lo examinó desde el punto de vista del factor humano y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes:

Grupo de trabajo por correspondencia sobre la fatiga

15.12 El Comité, tras tomar nota de las conclusiones del examen realizado por el Grupo mixto del informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la fatiga (MSC 72/15), aprobó la circular MSC/Circ.1014 sobre Orientaciones relativas a la reducción y gestión de la fatiga, a la que se adjuntan las Directrices sobre la fatiga.

15.13 El Comité acordó examinar la conveniencia de incluir en el programa de trabajo futuro del Grupo la indicación de la formación obligatoria necesaria relativa a la fatiga, a fin de que la examine el Subcomité STW.

Informe de una investigación sobre cuasiabordajes

15.14 El Comité, tras tomar nota de las conclusiones del examen realizado por el Grupo mixto del informe sobre una investigación acerca de cuasiabordajes presentado por el Japón (MSC 74/15/1), estuvo de acuerdo en que se debería establecer un método de formación sistemática de la tripulación sobre la gestión de los recursos del puente y de la cámara de máquinas, según proceda.

15.15 El Comité, tras tomar nota de que algunos países, compañías y fletadores habían sancionado a las personas que habían notificado el acaecimiento de cuasiabordajes, convino en que tales medidas iban en detrimento del establecimiento de una cultura fundada en la ausencia de culpa, que se considera acertada, y que podrían hacer que en el futuro no se notificasen los cuasiabordajes.

15.16 A fin de fomentar la notificación de los cuasiabordajes, el Comité acordó que esta notificación solamente la hicieran las personas designadas a tal efecto por las compañías. Las personas designadas sólo deberían transmitir tales informes en forma anónima.

15.17 El Comité, tras recordar la finalidad de la notificación de los cuasiabordajes, a saber, de aprender a partir de las experiencias de otros, aprobó la circular MSC/Circ.1015 sobre Notificación de cuasiabordajes.

Factor humano

15.18 El Comité, tras tomar nota de las conclusiones del Grupo mixto acerca de los resultados del 29º periodo de sesiones de la Comisión Paritaria Marítima (CPM) de la OIT, acogió con beneplácito los esfuerzos realizados para actualizar y refundir los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT.

15.19 El Comité también tomó nota de la resolución de la CPM de la OIT relativa a la colaboración entre la OIT y la OMI por lo que respecta al tema del factor humano, y estuvo de acuerdo con la idea de constituir un grupo mixto de trabajo OMI/OIT al que se le encomendaría la evaluación de la cuestión del factor humano en el programa de trabajo futuro de ambas organizaciones. No obstante, observando que la OMI se ocupaba desde hacía mucho tiempo de los temas relativos al factor humano, el Comité invitó a la OIT a participar en las reuniones futuras del Grupo, que posteriormente podría convertirse en un grupo de trabajo mixto OIT/OMI sobre el factor humano. De este modo se formalizaría la buena relación existente entre las dos organizaciones, en especial por lo que respecta a esta cuestión, eliminando la duplicación del trabajo que ha desarrollado el Grupo y reduciendo al mínimo los gastos adicionales.

15.20 El Comité también tomó nota de las observaciones sobre las posibles deficiencias del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, por lo que respecta al alojamiento de la tripulación, e invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran sus observaciones y propuestas sobre la cuestión, de modo que pueda examinarlas el CSM 75.

15.21 El Comité acordó remitir al Subcomité STW las observaciones relativas al factor humano resultantes de la investigación de un incendio en la cámara de máquinas (anexo 2 del documento FSI 9/WP.4) a fin de que evalúe la necesidad de incluir otras prescripciones sobre formación a la luz de ese siniestro.

15.22 El Comité tomó nota de que la medida 15, que se refiere al factor humano (anexos 1 y 2 del MSC 73/WP.14) ya formaba parte de la labor del Grupo de trabajo sobre cuestiones relativas al factor humano.

15.23 El Comité tomó nota de la opinión del STW 32 con respecto a la aplicación del PAFH (STW 32/16, párrafo 13.5) en el marco de la elaboración de un ejemplo del uso del PAFH por un Subcomité, y aprobó, a reserva de una decisión similar del CPMM, un proyecto de circular MSC/MEPC sobre Orientaciones relativas al empleo del proceso de análisis del elemento humano (AEH) y la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el procedimiento normativo de la OMI, según figura en el anexo 3 del documento MSC 74/10.

15.24 Al examinar una expresión adecuada para tratar las cuestiones relativas al factor humano y la EFS en el marco de un punto del programa de trabajo, el Comité acordó que el Grupo de trabajo sobre las cuestiones relativas al factor humano siguiese reuniéndose durante periodos de sesiones futuros del CSM (véanse los párrafos 16.15 y 21.68.3).

16 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

16.1 El Comité recordó que en su 72º periodo de sesiones, al examinar el informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad

(EFS) (MSC 72/WP.7), tomó nota de que el Grupo había decidido incorporar los puntos siguientes en el proyecto de directrices revisadas sobre la EFS:

.1 directrices para la aplicación práctica de la EFS al proceso normativo de la OMI;

.2 orientación sobre la participación de expertos en la aplicación de la EFS; y

.3 orientación sobre la utilización del análisis de la fiabilidad humana (AFH), en el marco de la EFS.

Con respecto al diagrama del impacto normativo (DIN), el Grupo mixto había reconocido que se requería más información sobre su aplicación práctica; había suprimido el párrafo correspondiente del proyecto de Directrices revisadas sobre la EFS; y había incluido el uso de los DIN como nuevo apéndice de las Directrices, para un examen más a fondo.

16.2 El Comité también recordó que en su 72º periodo de sesiones había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS, bajo la coordinación del Japón, para que en el lapso interperiodos adelantara las labores iniciadas por el Grupo mixto, y asimismo le había pedido que rindiese informe al actual periodo de sesiones. El CSM 72 también había acordado volver a convocar al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS durante el actual periodo de sesiones, y había aprobado el siguiente plan de trabajo respecto de la EFS:

.1 examinar los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre EFS, con miras a finalizar las directrices mejoradas sobre esta cuestión;

.2 continuar con el examen de la integración del factor humano y la EFS en el proceso normativo de la OMI;

.3 elaborar criterios de evaluación de riesgos por lo que respecta a la seguridad marítima y la protección del medio marino; y

.4 elaborar un programa de formación para lograr un conocimiento básico del proceso de EFS.

16.3 El Comité deliberó brevemente sobre los siguientes documentos, remitidos al periodo de sesiones por:

.1 el Japón (MSC 74/16 y MSC 74/16/1) (partes 1 y 2 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS), que incluyen respectivamente las actas de los debates del Grupo de trabajo por correspondencia y el texto del proyecto de Directrices revisadas sobre la EFS que elaboró el Grupo;

.2 el Reino Unido (MSC 74/16/3 y MSC 74/INF.6), que incluyen respectivamente observaciones sobre las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia a favor de que se suprima el DIN del proyecto de Directrices revisadas sobre la EFS y una descripción sobre la aplicación práctica de las técnicas del DIN;

.3 la República de Corea (MSC 74/16/4), en el que se facilitan observaciones sobre la etapa 1 de la EFS, según lo indicado en el documento MSC 74/16/1; y

.4 la IACS (MSC 74/16/2), en el cual se presenta una visión general del programa de formación sobre la EFS que está elaborando la IACS,

y los remitió al Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS, que se constituyó en relación con el punto 15 del orden del día, para su examen detallado.

Mandato del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad en relación con la EFS

16.4 El Comité pidió al mencionado Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS que, habida cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

.1 examinar los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS (MSC 74/16 y MSC 74/16/1), junto con los documentos conexos remitidos al actual periodo de sesiones (MSC 74/16/3, MSC 74/16/4 y MSC 74/INF.6), con miras a finalizar el proyecto revisado de Directrices sobre la EFS, teniendo en cuenta el resultado de las cuestiones indicadas en los subpárrafos .2 y.3 *infra*, y las observaciones formuladas en el párrafo 12 del documento MSC 74/5/3;

.2 examinar más detenidamente la integración del diagrama del impacto normativo (DIN) en las Directrices revisadas sobre la EFS (MSC 74/16, párrafos 17 a 19; MSC 74/16/3 y MSC 74/INF.6);

.3 elaborar criterios de evaluación de riesgos por lo que respecta a la seguridad marítima y la protección del medio marino, teniendo en cuenta las propuestas del documento MSC 72/16; y considerar la posibilidad de incorporar tales criterios en las Directrices revisadas sobre la EFS;

.4 elaborar un proyecto de Directrices para la aplicación práctica de la EFS al proceso normativo de la OMI (MSC 74/16, párrafos 25 y 26, y MSC 72/WP.7, anexo 7, apéndice 1); y preparar un proyecto de circular MSC/MEPC conexa;

.5 elaborar un programa de formación para lograr un conocimiento básico del proceso de la EFS, utilizando como referencia la información que se incluye en el documento MSC 74/16/2; y, si resulta procedente, preparar una circular MSC/MEPC conexa;

.6 debatir, en general, sobre la cuestión de una mayor integración del factor humano y la EFS en el proceso normativo de la OMI; y hacer recomendaciones, según proceda; y

.7 examinar la necesidad de constituir un Grupo de trabajo por correspondencia que se ocupe de las cuestiones relacionadas con la EFS y, si la decisión es afirmativa, elaborar el proyecto de mandato.

Informe del Grupo mixto de trabajo

16.5 Habiendo recibido la parte del informe del Grupo mixto de trabajo que trata de las cuestiones de EFS (MSC 74/WP.19), el Comité la examinó y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Directrices relativas a la EFS en el proceso normativo de la OMI

16.6 El Comité, tras haber decidido introducir algunas modificaciones en el párrafo 2 de la circular y en la sección 1.3 de su anexo, aprobó, a reserva de que el CPMM decidiera lo mismo, un proyecto de circular MSC/MEPC sobre las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI, que figura en el anexo 1 del documento MSC 74/WP.19.

Diagrama del impacto normativo (DIN)

16.7 El Comité debatió la cuestión relativa a la incorporación de diagramas del impacto normativo en las Directrices. Se acordó incluir un párrafo en el que se explica brevemente el análisis de las influencias como parte de la metodología, utilizada en las Directrices y también una breve explicación de los diagramas de impactos en el apéndice 3 del proyecto de Directrices.

Criterios de evaluación de los riesgos

16.8 Tras examinar el documento MSC 72/16, el Comité tomó nota de la opinión del Grupo de que el "costo bruto de evitar un fallecimiento: CBEF" y el "costo neto de evitar un fallecimiento: CNEF" tienen mayor importancia que el CURR (costo por unidad de reducción de los riesgos) y el CIEF (costo implícito de evitar un fallecimiento) para la evaluación de los costos y beneficios, y de que conviene utilizar estos índices para fines de comparación entre las opciones de evaluación de los riesgos (OER) en relación con la seguridad de la vida humana. El Comité decidió, por consiguiente, incluir el CBEF y el CNEF en las Directrices sobre la EFS y suprimir el CURR y el CIEF. El Comité llegó también a la conclusión de que era necesario contar con otros índices para examinar las OER a fin de reducir los daños ocasionados a los bienes o al medio ambiente o los efectos sobre ambos.

Orientaciones para la aplicación práctica de la EFS al proceso normativo de la OMI

16.9 El Comité examinó los documentos MSC 74/16, párrafos 25 y 26, y MSC 72/WP.7, anexo 7, apéndice 1, y convino en que:

.1 en el futuro se deben elaborar unas orientaciones generales para la aplicación de la EFS, el proceso de análisis del factor humano, la cláusula de exención y otros medios previstos por la Organización para su proceso normativo;

.2 para elaborar dichas orientaciones generales, también se debe tener en cuenta la resolución de la Asamblea A.900(21);

.3 en dichas orientaciones generales se deben incluir unas orientaciones sobre la aplicación de la EFS al proceso normativo de la OMI; y

.4 en las Directrices sobre la EFS ya se contempla un análisis del factor humano en el marco de la EFS.

16.10 El Comité aprobó una Orientación para la aplicación de la EFS en el proceso normativo de la OMI, elaborada a partir del documento MSC 72/WP.7, anexo 7, apéndice 1, que se incluyó en las Orientaciones sobre el uso del proceso de análisis del factor humano (PAF) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI, elaborado por el Grupo de trabajo como parte de su examen del factor humano (MSC 74/WP.10, anexo 3) (véase el párrafo 15).

Programa de formación para lograr un conocimiento básico del proceso de EFS

16.11 Tras recibir más información sobre el documento MSC 74/16/2 (IACS) (véase el párrafo 16.3.3.4), el Comité tomó nota de que:

.1 la IACS estaba elaborando en ese momento el programa de formación sobre EFS, que, de ser necesario, sería objeto de modificaciones tras una aplicación experimental del curso de formación;

.2 en un futuro próximo, se podrá participar en el programa de formación que debe organizar la IACS;

.3 el papel del instructor sobre EFS en el programa de formación es el elemento clave; y

.4 la EFS ya constituye un curso en los planes de estudio de algunas instituciones docentes, como por ejemplo, universidades.

16.12 El Comité convino en que por el momento no era necesario que la OMI elaborara un programa de formación sobre EFS, tras considerar que los cursos de formación sobre EFS serían organizados por la IACS y las instituciones docentes.

Mayor integración del factor humano y de la EFS en el proceso normativo de la OMI

16.13 El Comité refrendó la opinión del Grupo de trabajo anterior y del Grupo de trabajo por correspondencia de que el factor humano se puede analizar aplicando las técnicas de la EFS y el análisis de la fiabilidad humana (AFH), y por consiguiente se incluyó en las Directrices sobre la EFS recién aprobadas.

Establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de cuestiones relativas a la EFS

16.14 En vista de que había llegado a su término la elaboración de las Directrices sobre la EFS, el Comité convino en que no era necesario constituir un grupo por correspondencia.

Actividades futuras en relación con la EFS

16.15 El Comité acordó que no era posible combinar en un solo punto del programa de trabajo la labor referente al factor humano y a la EFS. Convino asimismo, habida cuenta de que ya había llegado a su término la elaboración de las Directrices sobre la EFS y de que sólo restaba que los Gobiernos Miembros las pusieran en práctica, en que no hacía falta mantener con carácter permanente el Grupo de trabajo sobre la EFS. Sin embargo, se decidió mantener la cuestión de la EFS en el orden del día de los Comités, a fin de que, de ser necesario, pudiera constituirse el

Grupo de trabajo sobre EFS. El Comité convino además en que, como las cuestiones relativas al factor humano se habían designado como punto de alta prioridad, si fuera necesario el Grupo de trabajo sobre cuestiones relativas al factor humano debería continuar reuniéndose durante los periodos de sesiones del CSM, si así fuera conveniente.

16.16 El Comité tomó nota de que la opinión del Grupo de que podría ser de utilidad ultimar, durante el actual periodo de sesiones, la preparación de un seminario sobre la aplicación de las Directrices sobre EFS con miras a fomentar el entendimiento de la EFS por los Gobiernos Miembros. Esta opinión fue compartida por las delegaciones de Grecia y del Reino Unido, las cuales ofrecieron su apoyo y asistencia para la preparación de dicho seminario de la OMI.

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

Información estadística

17.1 El Comité tomó nota (MSC 74/17) de que, de conformidad con sus instrucciones, la Secretaría había publicado, después de la celebración de su 73º periodo de sesiones, informes sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques presentados por los Gobiernos y las organizaciones internacionales (es decir, informes mensuales con las signaturas siguientes: MSC/Circ.985, MSC/Circ.989, MSC/Circ.990, MSC/Circ.992 y MSC.4/Circ.1; informes trimestrales con las signaturas MSC/Circ.986 (cuarto trimestre de 2000) y MSC/Circ.993 (primer trimestre de 2001); y el informe anual correspondiente al año 2000, con la signatura MSC/Circ.991).

17.2 Basándose en los informes indicados anteriormente y en la información adicional facilitada verbalmente por la Secretaría, el Comité tomó nota, con profunda inquietud, de que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques notificados durante 2000 ascendía a 471, lo que representaba un aumento en cifras de 162 y del 52% en relación con el total correspondiente a 1999; y que el número total de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que, de acuerdo con las notificaciones, se habían producido entre 1984 y finales de mayo de 2001, era de 2 309. Si bien el Comité acogió favorablemente la información de que, durante el periodo que se estaba examinando (es decir, el año 2000), el número de incidentes notificados había descendido de 4 a 2 en el mar Mediterráneo y de 36 a 33 en África occidental, observó con inquietud que, en ese mismo periodo, el número de incidentes notificados había ascendido de 37 a 112 en el estrecho de Malaca, de 136 a 140 en el mar de la China meridional, de 51 a 109 en el océano Índico, de 16 a 29 en África oriental y de 29 a 41 en América del Sur y el Caribe, en relación con las cifras correspondientes a 1999. La mayor parte de los ataques notificados se produjeron en las aguas territoriales de los Estados ribereños afectados, cuando los buques estaban anclados o fondeados. En especial, preocupaba sumamente el hecho de que, durante el mismo periodo, las tripulaciones de los buques relacionados con los incidentes notificados habían sido violentamente agredidas por grupos de 5 a 10 personas armadas con cuchillos o pistolas, como resultado de lo cual habían muerto 72 tripulantes, 129 habían sufrido heridas y 5 habían desaparecido; además, un buque había sido destruido, dos habían sido secuestrados, tres habían desaparecido, y en tres ocasiones los agresores habían utilizado explosivos.

17.3 El Comité, al refrendar la preocupación manifestada por el Secretario General con respecto a las inquietantes cifras presentadas, reconoció que la comunidad marítima no podía seguir tolerando esta situación, como tampoco las graves repercusiones que tenía para la seguridad de los pasajeros y las tripulaciones y, por tanto, invitó una vez más a todos los

Gobiernos (de los Estados de abanderamiento, de los Estados rectores de puerto y de los Estados ribereños), así como al sector, a que intensifiquen sus esfuerzos con el fin de eliminar tales actos ilícitos.

17.4 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de Filipinas por la detención del buque pirata de pabellón indonesio **Inabukwa,** por el Servicio de Guardacostas de las Filipinas.

17.5 El Comité también manifestó su agradecimiento a los Gobiernos de Colombia y de la India por facilitar información (MSC 74/17/Add.1) sobre las medidas que habían tomado con respecto a los incidentes que, según las notificaciones, se habían producido en sus aguas territoriales, y pidió a otros Gobiernos Miembros que reciban informes análogos, que faciliten a la Organización la información requerida.

17.6 La delegación de la India manifestó que le preocupaba sumamente el hecho de que en 2000 se había registrado un importante aumento de los incidentes notificados de robos a mano armada perpetrados en la región del océano Índico, incluidas las aguas territoriales de la India, habían pasado de 51 a 109. Habiendo analizado los informes, y teniendo presentes las observaciones de los organismos encargados del cumplimiento de las leyes y del Servicio de Guardacostas de la India, la delegación de ese país formuló las siguientes observaciones:

.1 ninguno de los incidentes notificados podía clasificarse como robo a mano armada; casi todos los robos eran, en los casos más graves, robos de bienes de poco valor; las tripulaciones no habían sufrido ninguna lesión o amenaza durante los incidentes notificados; y se había llegado a la conclusión de que todos los incidentes ocurridos en las aguas territoriales indias que se habían notificado eran robos de bienes de poco valor, en los que no se habían utilizado armas;

.2 muy pocos buques habían notificado los incidentes directamente a las autoridades locales; en ningún caso las autoridades locales habían causado el retraso del buque afectado; y, como resultado de tales notificaciones, las autoridades habían podido capturar a los ladrones y recuperar los bienes robados; y

.3 las investigaciones también habían demostrado la complicidad de las tripulaciones a fin de regularizar las pérdidas habidas en otros lugares; además, se habían intercambiado artículos por pescado, etc.

Por consiguiente, los puertos y otros organismos encargados del cumplimiento de las leyes habían recibido las oportunas directivas para alertar a los buques de paso acerca del peligro de robos. Además, todos los puertos se estaban preparando para aumentar la vigilancia en las zonas portuarias y actuar de manera rápida y eficaz respecto de las denuncias que pudieran recibir.

La delegación de la India estaba convencida de que incluso el número de dichos robos de menor cuantía disminuiría drásticamente si todos los incidentes se notificasen inmediatamente a las autoridades locales; por tanto, pidió al Comité que volviera a considerar la conveniencia de incluir dichos robos en las listas futuras de actos de piratería y robos a mano armada.

17.7 La delegación de Indonesia señaló la creciente preocupación de su Gobierno respecto de la amenaza que los actos de piratería y robos en el mar representan para la gente de mar, el medio marino y la seguridad de los Estados ribereños, razón por la cual se habían promulgado y se estaban aplicando leyes básicas relativas a la prevención y eliminación de tales delitos. Estos

esfuerzos de cooperación entre Estados ribereños y otros Estados costeros interesados todavía no se habían concretado cabalmente.

Se habían indentificado las zonas marítimas vulnerables de las aguas territoriales indonesias, de modo que no había razón para demorar la realización de actividades de prevención eficaces, que podrían ser plenamente llevadas a cabo mediante la coordinación y la comunicación en el marco de la cooperación regional y subregional.

Además, en 1997 la Asociación de Naciones del Asia sudoriental había adoptado un plan de acción para combatir los delitos transnacionales que constituía un plan de lucha contra la piratería en la región del Asia sudoriental; mediante dicho plan se habían establecido mecanismos y medidas para que los países miembros de la Asociación reforzasen los compromisos regionales y su idoneidad para realizar dichas tareas, facilitando el intercambio de información entre los países miembros, la cooperación para la aplicación de las leyes y el desarrollo de la capacidad institucional. La liberación del buque indonesio **Inabukwa**, secuestrado en el estrecho de Malaca, constituía un ejemplo del éxito de la cooperación entre las autoridades filipinas e indonesias.

La delegación de Indonesia pidió más ayuda para establecer un sistema de coordinación y comunicación en el marco de un acuerdo de cooperación regional con los Estados vecinos para prevenir y eliminar los delitos cometidos contra los buques. Una más estrecha cooperación entre los Estados de la región y otros Estados costeros, organizaciones regionales e internacionales, contribuiría a erradicar los actos delictivos inhumanos realizados contra los buques. A comienzos del año en curso el Grupo encargado de la coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar, que se había reunido en Nueva York, también había formulado idéntica observación.

17.8 Con respecto a la propuesta de la delegación de Francia de que, dada la gravedad de este problema, se atribuyera una signatura especial a las circulares MSC con los informes mensuales/cuatrimestrales/anuales sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, el Presidente informó al Comité de que, a partir de abril de 2001, la signatura de las circulares MSC relativas a los informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques pasaría a ser MSC.4/Circ.

Ejecución del proyecto de lucha contra la piratería

17.9 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 14.5), había recibido el informe completo sobre el seminario y cursillo regionales celebrados en Mumbai (India) en marzo de 2000 para los países del océano Índico, mediante los cuales se ultimó la primera fase del proyecto de lucha contra la piratería iniciado en 1998.

17.10 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 14.13), se le había informado de que, dado que en algunas partes del mundo los actos de piratería y robos a mano armada no disminuían, representando una grave amenaza para la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente se enviarían, a condición de que se dispusiera de fondos suficientes, misiones de asesoramiento a los países que habían participado en los seminarios y cursillos regionales organizados como parte del proyecto. El propósito de este nuevo esfuerzo sería, en general, evaluar las medidas de seguimiento adoptadas por los Gobiernos interesados; examinar, con los representantes gubernamentales responsables, qué medidas habían tomado las autoridades nacionales encargadas de las actividades de lucha contra la piratería para implantar las directrices pertinentes de la OMI; en qué casos tales medidas no

habían tenido éxito y qué había impedido su implantación; y, oportunamente, de qué manera la OMI podría ayudar a superar las dificultades encontradas.

17.11 El Comité también recordó que en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 14.14), habiendo sido informado de que los Gobiernos de Grecia, Japón, Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido, así como la ITF, habían respondido positivamente a la petición de proporcionar fondos, había expresado su agradecimiento por esa respuesta y alentado a otros posibles donantes a que hicieran lo mismo, de manera que el proyecto pudiera implantarse lo antes posible.

17.12 El Comité tomó nota (MSC 74/17/1) de que, gracias a la obtención de un volumen suficiente de fondos, se había iniciado la segunda fase del proyecto de lucha contra la piratería para estudiar y evaluar la situación en zonas del mundo infestadas de piratas. Contando con la colaboración del Presidente del Comité, la nueva fase ha comprendido:

.1 el envío de una misión a Yakarta (Indonesia) (13 y 14 de marzo de 2001); y

.2 una reunión de ámbito regional, celebrada en Singapur (15 y 16 de marzo de 2001), a la que se invitó a representantes de países que:

.2.1 registraban numerosos actos de piratería o robos a mano armada frente a sus costas; o que

.2.2 gracias a su situación estratégica respecto de las zonas más afectadas, que se extienden desde el mar de la China meridional, pasando por el estrecho de Malaca, hasta el océano Índico oriental, podían cumplir una función importante para la solución de este problema; o que

.2.3 por ser muy numerosos los buques que, enarbolando su pabellón nacional, navegaban por las aguas en cuestión, estaban verdaderamente interesados en atacar el problema de manera eficaz.

17.13 El Comité tomó nota de que, en vista de los datos estadísticos disponibles sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados y de su constante tendencia ascendente, particularmente en la región asiática, las misiones a Singapur y Yakarta se habían realizado para cumplir el siguiente mandato:

.1 evaluar las medidas adoptadas por los Gobiernos invitados para poner en práctica las recomendaciones de la OMI encaminadas a prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en las zonas sometidas a su jurisdicción;

.2 recibir información sobre las medidas que hubiesen adoptado las autoridades nacionales de los países participantes con objeto de trasladar al ámbito nacional las recomendaciones de los seminarios y cursillos regionales organizados por la OMI en el marco del proyecto de lucha contra la piratería de 1998, y las que se formulan en las circulares MSC/Circ.622 y 623, revisadas;

.3 determinar en qué casos habían resultado fallidas dichas medidas, y qué dificultades habían impedido ponerlas en práctica;

.4 explicar las razones por las cuales no se habían podido aplicar total o parcialmente las medidas en cuestión;

.5 recabar información sobre las ideas o propuestas que pudiesen ofrecer los Gobiernos participantes con respecto a la cooperación regional, a fin de combatir los actos de piratería y robos a mano armada que se realizan contra los buques (por ejemplo, ejercicios conjuntos o coordinados, patrullaje de determinadas zonas marítimas especialmente vulnerables, intercambio de información sobre los movimientos de los piratas/ladrones armados, etc.); y

.6 precisar de qué modo la OMI podría ayudar a superar las dificultades que, en este orden de cosas, hubiesen experimentado los países participantes.

17.14 La delegación del Brasil expresó su grave preocupación porque después de 17 años de trabajo, en el transcurso de los cuales se habían utilizado muchos de los recursos de que disponía la Organización (como seminarios, deliberaciones plenarias, asistencia de expertos, etc.) para tratar la cuestión de los robos a mano armada, el número de casos había seguido aumentando. En los últimos 17 años y tres meses, se habían notificado 2226 incidentes, de los cuales el 70% se había producido en los últimos cinco años y tres meses (hasta marzo de 2001). En su opinión, había llegado el momento de considerar la posibilidad de realizar algunos cambios en el modo en que se estaba tratando el problema. Respecto del informe presentado por la Secretaría sobre las "Misiones de estudio y evaluación en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, llevadas a cabo en Yakarta y Singapur", la delegación del Brasil destacó la propuesta de considerar "la conveniencia de adoptar una caracterización más precisa del ataque pirata y del ataque con robo a mano armada por oposición a la tentativa de ataque, a fin de retratar de manera más exacta la situación".

Según los estudios realizados en el ámbito nacional, teniendo en cuenta las diferencias entre las regiones, que son muy comunes en un país de tamaño continental como Brasil, la causa de los incidentes varía de una región a otra y es distinta según se trate de ciudades grandes, como Santos, o de zonas aisladas, como el fondeadero de Fazendinha, en la entrada septentrional al río Amazonas. Por consiguiente, Brasil ha adoptado un plan de acción que ha dado buenos resultados. Los informes de la OMI correspondientes a los últimos cinco años, en los cuales se observa un aumento general de la violencia, demuestran que dichos incidentes han disminuido significativamente en el Brasil. En 1996, según las circulares de la OMI, en este país se registraron 19 incidentes, siendo ése el peor año. En 2000, tras la adopción de medidas específicas, los informes de la OMI indican que sólo se produjeron nueve casos. No obstante, también se puede considerar que la mayoría de los incidentes podría haberse evitado, si los buques afectados hubiesen observado las recomendaciones que figuran en la circular MSC/Circ.623/Rev.1.

La delegación del Brasil refrendó, en principio, las observaciones del informe sobre las misiones a Yakarta y Singapur, pero señaló varios fallos en el proceso actual, que podrían formar parte de los cambios mencionados:

- se reúnen distintos tipos de información, que se tratan de la misma manera;

- no se han tenido en cuenta los resultados positivos obtenidos;

- no se han notificado a la Organización los resultados de las medidas adoptadas para luchar contra la delincuencia organizada;

- no se realiza ninguna identificación real de los incidentes;

- cierta información presentada es poco creíble o errónea;

- no se han tenido en cuenta las situaciones geográficas, etc.

Para concluir, la delegación del Brasil indicó que no era el momento apropiado para adoptar el proyecto de resolución sobre un "Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques". El problema todavía no había sido correctamente definido, y no se habían determinado adecuadamente sus distintas características. La resolución, en caso de adoptarse, no tendría los resultados esperados y, por consiguiente, menoscabaría la credibilidad de las medidas adoptadas por la Organización.

17.15 Las delegaciones mantuvieron un exhaustivo debate acerca de la ejecución del proyecto de lucha contra la piratería, haciendo hincapié varias de ellas en la falta de cooperación regional y en la limitada notificación a las autoridades locales por los buques que sufren ataques de piratas y ladrones armados. También se destacó la necesidad de contar con estadísticas más claras y precisas y de informar acerca de las mismas, y se hizo hincapié en la importancia de la provisión de asistencia técnica a los países que necesiten ayuda para desarrollar su infraestructura y potencial de recursos humanos.

17.16 El observador de la OIT señaló que la piratería y los robos en el mar constituían una negación inadmisible de la libertad y la dignidad de las víctimas y menoscababan la seguridad de la vida y la salud de la gente de mar.

Por consiguiente, la OIT, en el marco de las atribuciones que le confería su constitución, y de su programa para un trabajo decente, se había unido a la lucha contra la piratería y, por tanto, apoyaba plenamente:

- las medidas adoptadas en el plano internacional con miras a prevenir los ataques de piratas y ladrones contra los buques y sus tripulaciones, tanto en aguas internacionales como territoriales; y

- la creación de un órgano jurídico apropiado que permita a las autoridades jurídicas nacionales y/o internacionales adoptar medidas para el cumplimiento y sanciones eficaces.

17.17 La delegación de Singapur reiteró su apoyo a los esfuerzos de la OMI para promover la cooperación entre los países de la región respecto del problema de la piratería y los robos en el mar. Consciente de la gravedad de estos actos ilícitos y apoyando los esfuerzos en el ámbito de la cooperación multilateral para luchar contra el problema en la región, esta delegación señaló que, dada su naturaleza transfronteriza, era necesario cooperar tanto en el plano internacional como regional para combatir tales delitos.

Tras recordar que en la reunión de Singapur los países participantes convinieron en que era preciso efectuar una distinción más clara entre los ataques y las tentativas de ataque, la delegación de Singapur hizo hincapié en que esta distinción no sólo proporcionaría una visión más exacta de la situación e impediría cualquier interpretación errónea de las estadísticas, sino que también permitiría a los organismos encargados del cumplimiento de las leyes y a los propietarios y capitanes de buques elaborar medidas de lucha más apropiadas y eficaces. Por

consiguiente, se debería invitar a la OMI y a la Oficina Marítima Internacional (IMB) a que realicen una distinción más clara de los incidentes de piratería y robos en el mar. Esta delegación reiteró su intención de seguir trabajando con las partes afectadas, a fin de determinar qué medidas se podrían adoptar, en particular en el ámbito regional.

17.18 La delegación de Filipinas observó que las estadísticas sobre piratería habían ayudado significativamente a centrar la tarea en las esferas de la lucha contra la piratería que requerían una mayor coordinación, y mencionó la ayuda prestada por la IMB al enviar rápidamente al Servicio de Guardacostas de Filipinas información sobre el ataque contra el buque **Inabukwa**, gracias a lo cual fue posible la pronta recuperación del mismo y el arresto de los piratas. Por consiguiente, esta delegación instó a que se adoptaran medidas análogas para informar a las autoridades policiales competentes acerca de los ataques de piratas, dado que estos ataques siempre se gestaban en tierra y, por tanto, el Estado ribereño era el primer responsable de investigar y enjuiciar tales delitos. Respecto de la propuesta de concluir un acuerdo regional, los Estados ribereños deberían disponer de la legislación apropiada sobre piratería, incluidas leyes nacionales, que garanticen el pleno ejercicio del derecho soberano de los Estados a someter a juicio a los autores de los delitos que se cometan en sus costas o territorio.

17.19 La delegación de Nigeria recordó que su país había figurado tres veces en la lista de sucesos del último informe de la OMI y que además había recibido informes del BIMCO acerca de tres sucesos. Teniendo en cuenta estos informes, se había instado a los organismos de seguridad nacionales, la Marina, la Dirección de Aduanas y la Policía Marítima a hacer frente a la amenaza que planteaban estas bandas e individuos indeseables. En el pasado se habían reprimido estos actos, razón por la cual la delegación confiaba en que los organismos de seguridad del país los suprimieran de nuevo en el futuro.

El Ministro de Transporte de Nigeria ya casi había concluido el establecimiento de un comité permanente de 20 miembros que había recibido un mandato de 10 puntos, en el cual se tenían en cuenta instrumentos de la OMI así como el proyecto de formación de un grupo de ataque para responder a los robos a mano armada perpetrados contra los buques. Entre los miembros de este comité, que iniciaría sus funciones en el término de un mes, figuran representantes de las autoridades marítimas, la Marina, la Policía Marítima y la Dirección de Aduanas, así como del organismo nacional de socorro en casos de emergencias de la Presidencia (NEMA). La delegación confiaba en que pronto se erradicaría para siempre el problema de la piratería y los robos a mano armada, algo que, en todo caso, raramente solía ocurrir en aguas nigerianas.

17.20 El observador de la ICC/IMB señaló que era muy importante notificar incluso las tentativas de ataque, dado que constituyen una parte relevante de información para luchar, en el futuro, contra los incidentes de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Además, indicó que la distinción entre la piratería y los robos a mano armada no tenía importancia para las tripulaciones de los buques que sufrían los ataques o eran objeto de actos de piratería o de robos a mano armada.

17.21 El Comité, tras recibir el informe completo de las misiones de estudio y evaluación sobre con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, llevadas a cabo en Yakarta y Singapur en marzo de 2001 (MSC 74/17/1) tomó nota, en particular, de las conclusiones de la reunión de Yakarta (párrafos 21 a 24 del documento MSC 74/17/1), especialmente de los subpárrafos .1, .4 y .7 del párrafo 21 y de los párrafos 23 y 24. Con respecto a la reunión de Singapur, el Comité tomó nota de una ausencia aparente de cooperación y de coordinación regionales adecuadas entre los países de la región respecto de las actividades

de lucha contra la piratería, habida cuenta de las deliberaciones sobre coordinación y cooperación subregional/regional que tuvieron lugar en Singapur en 1999 (párrafo 36.1), de los seminarios y cursillos regionales de Mumbai en 2000 (párrafo 36.2) y de las dos conferencias de Tokio de 2000 (párrafo 36.3). El Comité también tomó nota de los resultados de la reunión de Singapur (párrafos 31 a 36 del documento MSC 74/17/1) y de sus conclusiones y recomendaciones (párrafo 37 y, en particular, sus subpárrafos .4 a .7, .13 y .14), incluidas las medidas solicitadas al Comité, que se señalan en los párrafos 38.1 y 38.2.

17.22 Además, el Comité tomó nota del párrafo 37.13 del documento MSC 74/17/1, relativo a las conclusiones y recomendaciones de la reunión regional de Singapur, en la que se pidió al Secretario General que celebre consultas con los Gobiernos de la región con el fin de convocar una reunión, en la fecha que se estime conveniente, para estudiar la posibilidad de concertar un acuerdo regional de cooperación para la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques; y fue informado de que, de acuerdo con esta petición, el Secretario General ya se había comunicado con todos los países que habían enviado representantes a la reunión de Singapur para invitarlos a asistir a la reunión mencionada, en la fecha que se establezca. El Comité instó a los países participantes a que respondan positivamente y sin demora a la invitación del Secretario General.

17.23 El Comité refrendó el informe sobre las misiones de estudio y evaluación en relación con los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, llevadas a cabo en Yakarta y Singapur, en particular las conclusiones y recomendaciones de la reunión de Singapur. Con respecto a las peticiones formuladas en los párrafos 38.1 y 38.2 del documento MSC 74/17/1, el Comité:

.1 convino en que era necesario realizar una distinción más precisa entre los actos de piratería y robos a mano armada notificados, para diferenciar entre los ataques reales y las tentativas (amenazas) de ataque, para así tener una visión más exacta de la situación;

.2 instó a los Estados de abanderamiento a que notifiquen dichos ataques o amenazas utilizando el modelo acordado; e instó a los Estados ribereños a que informen sobre las medidas que hayan adoptado respecto de dichos actos ilícitos ocurridos en sus aguas nacionales;

.3 instó al sector a que garantice la notificación de todos los incidentes a los Estados de abanderamiento/ribereños; e

.4 instó a los Estados ribereños a que promulguen legislación nacional para la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada.

17.24 Por consiguiente, el Comité pidió a la Secretaría que en los futuros informes periódicos distinguiese entre los actos de piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques y las tentativas (amenazas) de ataque.

17.25 El Comité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos de Indonesia y de Singapur por organizar las misiones de estudio y evaluación mencionadas anteriormente.

17.26 El Comité tomó nota de que, en el marco de la segunda fase del proyecto de lucha contra la piratería, la Secretaría estaba planificando dos nuevas misiones de estudio y evaluación que se llevarían a cabo en las regiones de América del Sur y África occidental y central a finales del

presente año y tan pronto como sea posible en 2002, respectivamente, con el objetivo que se indica en el párrafo 17.13 *supra*. Estas dos nuevas misiones complementarán las conclusiones de la reunión de Singapur.

17.27 A este respecto, la delegación de Grecia declaró que, una vez ultimadas las dos misiones antes mencionadas, el Comité debería considerar la posibilidad de preparar una resolución de la Asamblea, en la cual se incluirían las recomendaciones de las cuatro misiones de evaluación y se pediría a los Estados Miembros que actuaran en consecuencia.

17.28 Dado que los actos de piratería y los robos a mano armada siguen siendo una grave amenaza para la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente, el Comité refrendó el plan de acción propuesto indicado *supra* y pidió a la Secretaría que iniciara su ejecución y le informase sobre los logros alcanzados en su 75º periodo de sesiones.

Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

17.29 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 14.26) había aprobado el proyecto de Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y la publicación de la circular MSC/Circ.984 a la que se adjunta el Código como anexo, a reserva de que la Asamblea lo adopte en su vigésimo segundo periodo de sesiones. Además, recordó que en el mismo periodo de sesiones, al examinar el informe del Grupo especial de redacción, había acordado finalizar en el actual periodo de sesiones el texto del proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSC 73/WP.5, anexo 4).

17.30 El Comité examinó una propuesta de la ICS y la ISF (MSC 74/17/2) relativa a la conveniencia de incorporar en el proyecto de resolución de la Asamblea mencionado anteriormente una petición a los Gobiernos para que presten asesoramiento específico a los buques que hagan escala o naveguen en puertos o zonas de alto riesgo.

17.31 Las delegaciones mantuvieron un prolongado debate sobre la propuesta de la ICS y la IFS de destacar las zonas/puertos específicos del mundo en que eran más frecuentes los actos de piratería y robos a mano armada, y la mayoría de las delegaciones que intervinieron opinaron que, dada la ausencia de fuentes de información y de procedimientos de notificación totalmente fidedignos, actualmente no se justificaba la indicación de las zonas o puertos específicos del mundo donde existía un problema.

17.32 Al resumir las deliberaciones, el Presidente observó que había acuerdo general respecto del proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, cuyo texto figura en el anexo 4 del documento MSC 73/WP.5, con la incorporación de un párrafo dispositivo adicional instando a los Gobiernos responsables de los puertos, fondeaderos y zonas marítimas a notificar a la Organización la información específica de que dispongan los buques respecto de la piratería y los robos a mano armada, a fin de que el sector la distribuya oportunamente.

17.33 Tras esta observación, el Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, enmendado, cuyo texto figura en el anexo 18, con miras a presentarlo a la vigésima segunda Asamblea para su adopción.

Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (UNICPOLOS)

17.34 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A/55/L.10 de la Asamblea General, la Secretaría de las Naciones Unidas había iniciado un proceso abierto de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar (UNICPOLOS) para examinar, entre otras, la cuestión de la piratería marítima y la posibilidad de redactar un texto apropiado para presentarlo a la Asamblea General con miras a su examen y la adopción de las medidas que estime oportunas. A este efecto, en febrero y marzo de 2001 se celebraron en la Sede de las Naciones Unidas dos reuniones preparatorias en las que se precisaron las dos esferas de interés, a saber, la ciencia y la tecnología marinas y la piratería y los robos a mano armada en el mar, como resultado de las cuales se celebró en Nueva York una reunión del UNICPOLOS, del 7 al 11 de mayo de 2001. Con respecto a la piratería/robos a mano armada, en la última reunión se debatieron dos cuestiones específicas:

- en primer lugar, si se estaban adoptando las medidas adecuadas en el ámbito regional para garantizar la coordinación y cooperación entre las autoridades competentes y los organismos encargados del cumplimiento de las leyes; y

- en segundo lugar, de qué modo las Naciones Unidas podrían ayudar a los Estados a promulgar la legislación necesaria para que los infractores sean sancionados, y en la determinación de competencias para el cumplimiento de las leyes.

17.35 La Secretaría informó al Comité de que en la reunión del UNICPOLOS celebrada en mayo de 2001 se consideraron, en relación con el tema general "Cuestiones y elementos: examen de la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar y la cooperación en esta esfera", cuestiones como las siguientes:

.1 principios generales para fomentar la cooperación y garantizar la coordinación en la esfera de la piratería y los robos a mano armada en el mar;

.2 prevención de la piratería y los robos a mano armada en el mar;

.3 marco de actuación en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar; y

.4 lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada en el mar.

17.36 Los siguientes extractos del informe del UNICPOLOS II son de particular interés para la Organización:

.1 Se propone que la Asamblea General reitere la necesidad de que todos los Estados y organismos internacionales competentes trabajen concertadamente para prevenir y combatir la piratería y los robos a mano armada en el mar.

.2 Los sectores empresariales, como las cámaras navieras y las industrias de seguros marítimos, y los sindicatos, también pueden desempeñar un papel importante apoyando las labores de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la esfera de la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar.

.3 Se debería invitar a la Organización Marítima Internacional (OMI) a que considere la posibilidad de exigir, con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, que dicha gente de mar reciba formación sobre las precauciones que deben adoptarse respecto de los actos de piratería y robos a mano armada en el mar.

.4 Los Gobiernos deberían garantizar que sus procedimientos de matriculación de los buques impidan la matriculación fraudulenta, permitan facilitar rápida y correctamente información sobre los buques que puedan estar involucrados en actos de piratería y robos a mano armada en el mar, y registrar los pormenores de tales actos. Se deberá invitar a la Organización Marítima Internacional (OMI) a que finalice sin demora las pertinentes directrices al respecto. Se toma nota con satisfacción de la labor de la OMI para exigir que los buques estén equipados con sistemas de identificación automática, y se debería alentar toda nueva labor al respecto.

.5 En los artículos 100 a 107 y en el párrafo 2 del artículo 58 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establecen pautas adecuadas para la lucha contra la piratería. El Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental ("el Convenio y Protocolo de Roma") también pueden utilizarse para prevenir y reprimir los robos a mano armada en el mar.

.6 Se propone que la Asamblea General reitere su invitación a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que se constituyan en Partes en el Convenio y Protocolo de Roma. En caso de que los Estados ribereños todavía no hayan adoptado la pertinente legislación para dotarse del marco adecuado para la lucha contra los robos a mano armada en el mar, dichos Estados deberán adoptar las medidas oportunas a tal fin. Además, se señala que, por motivos de conveniencia, los criterios que se adopten en virtud de tal legislación deberían ser compatibles con los criterios adoptados por otros Estados de la región.

.7 Para que la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada en el mar resulte eficaz, debe basarse en medidas de prevención, de notificación de incidentes y de cumplimiento de las normas existentes, incluida la formación del personal encargado de dicho cumplimiento y la provisión de los buques y el equipo necesarios. La capacidad de los Estados para luchar eficazmente contra este problema aumenta significativamente cuando se concluyen acuerdos regionales de cooperación. El objetivo deberá ser la creación de una red de contactos entre las autoridades públicas interesadas, basada en la confianza y la ayuda mutuas, la asistencia y el fomento de la adopción de criterios comunes para lograr el cumplimiento de las normas y el refuerzo de la capacidad de los Estados, por lo que hace a las técnicas para obtener dicho cumplimiento, y la investigación y el enjuiciamiento de los delitos. Dichos acuerdos regionales de cooperación pueden, en algunos casos, reforzarse mediante la conclusión de acuerdos oficiales. Se propone que la Asamblea general aliente las iniciativas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los Gobiernos a tal efecto.

.8 Dado que la falta de notificación de todos los incidentes de piratería y robos a mano armada acarrea la subestimación de la gravedad del problema y, por consiguiente, el aumento de los riesgos, se debería instar a los propietarios y capitanes de buques a que garanticen la notificación de todos los incidentes y amenazas de incidentes de ese tipo a las autoridades competentes y, a través del Estado de abanderamiento en cuestión, a la Organización Marítima Internacional (OMI). Se deberán utilizar los procedimientos de notificación elaborados por la OMI a fin de facilitar la pronta presentación de los informes.

.9 Los Estados interesados deberían adoptar las medidas apropiadas para garantizar que el personal responsable de todos los aspectos de la lucha contra tales actos, incluidos la detención y enjuiciamiento de los ofensores, la investigación de los incidentes y el intercambio de pruebas, reciba una formación adecuada. Se debería acoger con satisfacción y apoyar la labor de las organizaciones internacionales y de los Estados relativa a la provisión de formación o apoyo de su provisión por otras partes. Se debería pedir invitar a la Organización Marítima Internacional (OMI) a que finalice rápidamente su labor relativa al código de prácticas para las investigaciones. Se debería pedir a la *International Law Enforcement Academy* (Academia para la aplicación del derecho internacional) que indique de qué modo puede contribuir a la elaboración de buenas prácticas y de una formación para el cumplimiento de las normas pertinentes. Los Estados que dispongan de información sobre hechos o circunstancias que permitan prever posibles actos de piratería y robos a mano armada en el mar, deberían notificarla a los Estados interesados.

.10 Los Estados ribereños de las regiones en donde sea probable que se produzcan actos de piratería y robos a mano armada deberían establecer y actualizar planes para contingencias destinados a hacer frente a estos incidentes. A tal fin, dichos Estados, con la asistencia de organizaciones internacionales y regionales, deberían prever medidas que contemplen el tratamiento de los incidentes que puedan ocasionar una contaminación importante del medio marino.

17.37 La delegación de Suecia reiteró la declaración que, en su calidad de Presidente de la Unión Europea (UE), había formulado ante la reunión del UNICPOLOS el 10 de mayo de 2001. En dicha declaración, Suecia se refirió al aumento de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, según lo observado en las estadísticas de la OMI. Con arreglo al derecho internacional, la piratería constituye un delito y otros actos como los actos ilícitos cometidos contra la seguridad de la navegación marítima, están prohibidos en virtud de tratados recientemente concluidos. El artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece claramente el deber de todos los Estados de cooperar en la represión de la piratería.

La OMI deberá seguir siendo el punto de convergencia de la lucha contra la piratería, y deberán continuar tanto su útil tarea actual como los esfuerzos regionales al respecto. Es importante que los Estados se constituyan en Partes en los instrumentos pertinentes, a saber, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Convenio de Roma y su Protocolo y la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia transnacional organizada.

Los Estados ribereños y de abanderamiento deberán trabajar para prevenir y luchar contra la piratería y los robos a mano armada e informar a sus buques sobre la adopción de precauciones contra los ataques de piratas, respectivamente.

Varios informes han demostrado la necesidad de que los funcionarios encargados del cumplimiento de las leyes en las zonas afectadas reciban formación, y que se intercambie información. La Universidad Marítima Mundial (UMM) podría preparar e impartir cursos de formación para la lucha contra la piratería, en tanto que cursos de capacitación profesional, e invitar a todas las Administraciones marítimas del mundo a que asistan a dichos cursos. Estos cursos también podrían estar destinados a los investigadores de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. A este respecto, se debería preguntar a la UMM si podría desempeñarse como centro de formación docente.

El Comité Marítimo Internacional (CMI) ha decidido remitir una copia de su ley nacional modelo sobre la piratería y la violencia marítima al Secretario General de la OMI. Esta ley puede ser útil para los Estados que deseen promulgar legislación nacional sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

El único medio viable para prevenir y luchar contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques es a través de la cooperación y la habilitación de medios, contando con el sector privado, y la OMI deberá seguir siendo el punto de convergencia en esta esfera.

Suecia y los países de la UE están preparados para proseguir con las deliberaciones sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, tanto en el seno de la OMI, como en futuras reuniones del proceso de consultas sobre los océanos y en la Asamblea General de las Naciones Unidas. La piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques son cuestiones que afectan a toda la comunidad internacional.

17.38 El observador de la IMSO declaró que esa organización había buscado medios, en su ámbito de competencia, para apoyar los esfuerzos internacionales encaminados a combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. Con este objeto, la IMSO había pedido a Inmarsat Limited que estudiara ciertas opciones para aumentar la capacidad de las comunicaciones de Inmarsat con miras a proporcionar un apoyo más concreto y directo a los buques que sean víctimas de ataques de piratas. La IMSO ha previsto presentar los resultados de dicho estudio al COMSAR 6.

17.39 El Comité pidió a la Secretaría que le presente en su 75º periodo de sesiones la sección completa del informe del UNICPOLOS relativa a la piratería y los robos a mano armada en el mar; y que siguiese el desarrollo de la cuestión en el seno de las Naciones Unidas y le informase oportunamente en el mismo periodo de sesiones.

Buques "fantasma" y el procedimiento de inscripción

17.40 El Comité recordó que, en relación con el punto 12 de su orden del día (Implantación por el Estado de abanderamiento) (párrafo 12.22), había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las "Medidas para prevenir la inscripción de "buques fantasma", cuyo texto figura en el anexo 14, a fin de presentarlo a la vigésima segunda Asamblea para su adopción.

Marcado del número IMO de identificación de los buques para facilitar la identificación de los buques e impedir la existencia de "buques fantasma"

17.41 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 14.43), algunas delegaciones opinaron que el marcado indeleble y visible en el exterior del buque, del número IMO de identificación y la facilitación del acceso a la base de datos de los servicios de información marítima del Lloyd's, constituían medios adecuados para reducir la utilización de "buques fantasma".

17.42 A este respecto, el Comité examinó una propuesta presentada por Alemania, Hong Kong (China), ICC, IMB, CIOSL, IFSMA e ISMA (MSC 74/17/3) relativa al marcado permanente obligatorio del número IMO de identificación del buque en el costado del mismo y en uno de los mamparos principales de la cámara de máquinas de todos los buques a los cuales es aplicable la regla XI/3 del Convenio SOLAS, con miras a facilitar la identificación del buque e impedir que los buques sean usados como "buques fantasma". En dicho documento también se propone la oportuna enmienda de la regla XI/3.3 del Convenio SOLAS, y la publicación de una circular MSC a fin de distribuir esta información, hasta tanto se adopten las enmiendas pertinentes al Convenio SOLAS.

17.43 Tras un exhaustivo debate respecto de esta cuestión, el Comité estuvo de acuerdo, en principio, con el concepto del marcado permanente obligatorio del número IMO de identificación del buque al costado de éste y en uno de los mamparos principales de la cámara de máquinas de todos los buques. No obstante, el Comité observó que existía cierta inquietud respecto de su aplicación a los buques regidos o no por el Convenio SOLAS, así como en relación con el método de marcado de los buques que no sean de acero.

17.44 Por lo tanto, el Comité opinó que la cuestión requería un examen exhaustivo y, en consecuencia, pidió a los copatrocinadores de la propuesta que la revisaran, así como al proyecto de circular MSC sobre la aplicación provisional voluntaria del proyecto de disposiciones, y los presenten al FSI 10 para que éste los examine y asesore oportunamente al Comité en su 75º periodo de sesiones, oportunidad durante la cual el Comité decidirá qué medidas se deberán adoptar para garantizar la satisfactoria conclusión de la cuestión.

Formato de mensaje normalizado para ataques y alertas de piratería

17.45 El Comité recordó que el CSM 72 había pedido al COMSAR 5 (MSC 72/23, párrafo 17.11) que examinara el formato de mensaje normalizado para ataques y alertas de piratería que figura en el apéndice 2 de la circular MSC/Circ.623/Rev.1 (anexo 6 del anexo 2 del documento MSC 72/17/2) y le informase oportunamente en su 74º periodo de sesiones.

17.46 El Comité tomó nota de que el COMSAR 5 había examinado el formato de mensaje normalizado para ataques y alertas de piratería y había considerado que no era necesario enmendarlo (COMSAR 5/14, párrafo 3.59), opinión que el Comité refrendó.

18 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Implantación de instrumentos

18.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado jurídico al 31 de marzo de 2001, por lo que se refiere a su aceptación, de los convenios y protocolos relativos a la seguridad, así como las enmiendas a los mismos (documentos MSC 74/18 y MSC 74/INF.20) y la Secretaría

facilitó oralmente información adicional sobre los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a los convenios de la OMI relativos a la seguridad depositados ante el Secretario General con posterioridad a la fecha en que se redactaron los antedichos documentos.

18.2 La delegación de España informó al Comité que España había adherido recientemente al Protocolo de Torremolinos 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 y, tras recordar que ya eran varias las regiones del mundo en las que se había llegado a acuerdos con arreglo a las disposiciones del artículo 3 5) del Protocolo, recomendó que los Gobiernos Miembros intensificaran sus esfuerzos en pos de la entrada en vigor lo antes posible del Protocolo, dado que éste constituye un avance fundamental para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

Armonización de la numeración de las reglas del capítulo II-2 revisado del SOLAS con la de los Códigos CIQ y CIG

18.3 El Comité examinó el documento MSC 74/18/1 (República de Corea) en el que se hace referencia a la adopción, mediante la resolución MSC.99(73), de enmiendas al SOLAS que han resultado en una versión revisada del capítulo II-2 del SOLAS y en el que también se señala al Comité el hecho de que las prescripciones pertinentes relativas a la protección contra incendios y las respectivas referencias que se hacen en los códigos CIQ y CIG a las reglas del capítulo II-2 del SOLAS dejarán de ser correctas una vez entre en vigor el capítulo II-2 revisado del SOLAS. Por tanto puede haber confusión al momento de aplicar las disposiciones de los códigos CIQ y CIG tras la entrada en vigor del capítulo II-2 revisado del SOLAS, dado que las referencias en los códigos remiten a la numeración de las reglas tal como quedó fijada después de las enmiendas de 1983 al SOLAS. A fin de solucionar este problema, la República de Corea propuso que los resultados de su investigación sobre la falta de armonización de las referencias (que figuran en los anexos 1 y 2 del documento MSC 74/18/1) se distribuyan a los Gobiernos Miembros y que se pida al Subcomité BLG que examine la cuestión.

18.4 En este contexto el Comité recordó que en su 71º periodo de sesiones había estado de acuerdo con la opinión de que en el futuro, a fin de solventar la cuestión de las referencias cruzadas en un mismo instrumento o entre diferentes instrumentos de la OMI, se procediese tal como se reseña seguidamente:

.1 solicitan a los subcomités que cuando elaboren enmiendas a instrumentos de la OMI también hagan una comprobación de las referencias existentes en las disposiciones de los instrumentos respecto de los cuales tengan competencia; e

.2 invitar a los Gobiernos Miembros a que informen a la Secretaría, tan pronto como puedan, acerca de todo cambio en las referencias cruzadas que resulten de la enmienda de sus legislaciones, con miras a que la Secretaría pueda realizar las rectificaciones oportunas.

18.5 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité, y de reconocer que:

.1 el capítulo II-2 revisado del SOLAS todavía no había entrado en vigor y, que por lo tanto, sería prematuro desde el punto de vista del procedimiento distribuir información sobre las antedichas discordancias en las referencias antes de que las enmiendas entren en vigor; y

.2 que varias de las prescripciones señaladas de los códigos CIQ y CIG y del capítulo II-2 revisado del SOLAS no eran idénticas desde un punto de vista técnico y que por tanto sería necesario comprobar cuidadosamente las referencias, en especial por lo que se refiere a la aplicación de las disposiciones pertinentes a los buques existentes,

acordó que el Subcomité BLG, en colaboración con el Subcomité FP, debería revisar las prescripciones pertinentes de los códigos CIQ y CIG a fin de armonizarlas con las disposiciones correspondientes del capítulo II-2 del SOLAS y, a estos efectos, incluyó en el programa de trabajo del Subcomité BLG un punto con prioridad alta sobre "Revisión de las prescripciones sobre protección contra incendios de los códigos CIQ y CIG", asignando para su ultimación dos periodos de sesiones, y pidió al Subcomité que también examinara, en el contexto de este punto, la conveniencia de revisar las prescripciones pertinentes de los códigos CGrQ y de Gaseros.

Implantación del código IMDG por las partes que operan en tierra

18.6 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones, tras haber examinado la propuesta de la Asociación Internacional de Coordinadores del Transporte de Carga (ICHCA) (MSC 72/18/2) de que la OMI colabore con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a fin de lograr la implantación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) por las partes que operan en tierra y que intervienen en el embalaje/envasado de mercancías peligrosas, había pedido al Secretario General que se comunicara con el Director General de la OIT a fin de informarle de los resultados del examen llevado a cabo por el Comité respecto de la aplicación obligatoria del Código IMDG y para que, en ese contexto, se examinasen las posibilidades de reforzar la cooperación entre ambas organizaciones en el futuro. En ese mismo periodo de sesiones el CSM también decidió remitir la propuesta de la ICHCA (MSC 72/18/2) al DSC 6 a fin de que la examinase detalladamente, tomando en consideración la decisión del Comité sobre la aplicación obligatoria del Código IMDG, y para que asesore al Comité al respecto en su 75º periodo de sesiones.

18.7 El Comité tomó nota de que, respondiendo a la carta del Secretario General, el Director General de la OIT (MSC 74/18/2) había manifestado la disposición de la OIT para colaborar con la OMI en el estudio de posibilidades para fomentar la implantación del Código IMDG por las partes que operan en tierra, que intervienen en la labor de embalaje y envasado de mercancías peligrosas, y en la que también propone que los servicios técnicos de ambas organizaciones examinen las modalidades de esta colaboración.

18.8 El observador de la OIT reiteró la disposición de esa organización para colaborar con la OMI a fin de fomentar la implantación del Código IGS por las partes que operan en tierra.

18.9 El Comité pidió al Subcomité DSC que examinase las modalidades que podría adoptar la colaboración entre las dos organizaciones y que lo asesorase al respecto en su 75º periodo de sesiones.

19 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

19.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 74/19, especialmente de la que figura en su anexo 3, relativa a la parte II de la resolución 55/2 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas. En los incisos 5 a 7 del párrafo 9 de dicha Declaración, la Asamblea General decidió:

- adoptar medidas concertadas contra el terrorismo internacional y adherirse cuanto antes a las convenciones internacionales pertinentes;

- redoblar sus esfuerzos para poner en práctica el compromiso de luchar contra el problema mundial de la droga; y

- intensificar la lucha contra la delincuencia transnacional en todas sus dimensiones, incluida la trata y el contrabando de seres humanos y el blanqueo de dinero.

19.2 En relación con estas tres "decisiones", el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que:

.1 adopten medidas concertadas contra el terrorismo internacional y se adhirieran lo antes posible al Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y a su correspondiente Protocolo relativo a esta misma cuestión pero con respecto a las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental;

.2 redoblen los esfuerzos para poner en práctica los compromisos adquiridos de luchar contra el problema mundial de la droga; y

.3 intensificar su lucha contra la delincuencia transnacional en todas sus dimensiones, incluida la trata y el contrabando de migrantes por mar y la piratería, así como contra los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

19.3 Se pidió a la Secretaría que informase al Comité de Facilitación al respecto.

Interpretaciones de la IACS

19.4 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones, al considerar, respondiendo a la solicitud del Subcomité, el modo de abordar las interpretaciones que hace la IACS de las reglas del SOLAS, aparte de tomar nota meramente de su contenido, había examinado una propuesta al respecto presentada por Dinamarca y la IACS (MSC 73/18/5). El CSM 73, teniendo presente lo dispuesto en el párrafo 28 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (en el que se estipula que los órganos auxiliares no deben elaborar enmiendas ni interpretaciones en relación con instrumento alguno sin la autorización del Comité), había decidido que, desde la perspectiva del procedimiento, las interpretaciones de la IACS deberían presentarse al Comité, el cual decidirá si conviene:

.1 simplemente tomar nota de todas las interpretaciones de la IACS que se hayan presentado; o

.2 distribuirlas mediante una circular MSC; o

.3 remitirlas al subcomité o subcomités correspondientes para que las examinen o elaboren el oportuno proyecto de interpretación de la OMI, para que el Comité lo apruebe a fin de distribuirlo mediante una circular MSC.

Tras acordar que la cuestión debía examinarse detalladamente, el CSM 73 había decidido seguir estudiándola en el presente periodo de sesiones.

19.5 Tras debatir la cuestión, el Comité convino en que, debido a la importancia de contar con interpretaciones uniformes para las disposiciones de los instrumentos de la OMI para asistir a las Administraciones en su implantación, la IACS debería presentar sus interpretaciones al Comité para que éste pueda adoptar una decisión sobre las medidas que conviene adoptar en cada caso. A este respecto, el Comité convino también en que la IACS debería presentar al Comité y al CPMM, si éste así lo decide solamente las interpretaciones que, en su opinión, serían pertinentes a efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto.

20 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

Estructura del Comité/Subcomité

20.1 El Comité recordó que en su 73º periodo de sesiones, al examinar las propuestas presentadas por Chipre y la Secretaría con el objetivo de enmendar las Directrices sobre la organización y método de trabajo del Comité, había acordado, entre otras cosas, que:

.1 a corto plazo, los presidentes del CSM y del CPMM preparasen, con miras a su examen por los respectivos comités en sus próximos periodos de sesiones (es decir, el CPMM 46 y el CSM 74), un mandato para el examen de la reestructuración de los comités y subcomités; y

.2 a largo plazo, el Presidente del CSM en colaboración con el del CPMM elaboraría, basándose en los resultados de los debates del CPMM 46 y del CSM 74 sobre el mandato mencionado anteriormente, un proyecto de plan de trabajo para llevar a cabo una revisión de la estructura de los comités y subcomités y determinar las medidas que convendría adoptar, con miras a que la Asamblea lo considerase en su vigésimo segundo periodo de sesiones.

20.2 El Comité examinó una nota presentada por los presidentes del CSM y el CPMM (MSC 74/20) en la que se propone un mandato para el examen de la posible reestructuración de los Subcomités, tal como lo solicitaron los dos Comités, junto con la información facilitada por la Secretaría acerca del resultado del examen de la cuestión por el CPMM 46 (párrafo 24 del documento MSC 74/2/2). El Comité también examinó el documento MSC 74/20/1 (Brasil) en el que se formulan observaciones con respecto al documento presentado por los presidentes del CSM y el CPMM (MSC 74/20), y se resumen varias propuestas que tienen como objetivo perfeccionar el método de trabajo y los procedimientos de los órganos técnicos de la Organización.

20.3 Al presentar su documento, la delegación del Brasil subrayó que la propuesta que en él se presentaba era una de las varias posibilidades pero que, en cualquier caso, el mandato propuesto que figura en el documento MSC 74/20 debería ser más abierto, con objeto de permitir un análisis pormenorizado de los métodos y estructuras actuales.

20.4 La mayoría de las delegaciones que hablaron sobre esta cuestión estuvieron de acuerdo, en principio, con el impulso que anima al documento del Brasil y, además, hicieron algunas observaciones sobre la forma de llevar a cabo la posible reestructuración de los subcomités así como sobre las medidas a corto plazo que podría adoptarse entretanto, a saber:

.1 suprimir puntos de carácter general y permanente de los órdenes del día de los subcomités y hacer que sea posible remitir cuestiones urgentes a los subcomités con aviso a corto plazo, sin necesidad de sobrecargar el orden del día;

.2 elaborar el mandato para la tarea de reestructuración, con instrucciones amplias y flexibles, pero garantizando también que tenga un objetivo preciso;

.3 procurar que todos los órganos técnicos trabajen en la misma dirección y garantizar un sistema de gestión sólido con un cierto grado de formalismo; y

.4 centrarse en la mejora del método de trabajo y la eficacia de los órganos interesados.

20.5 Resumiendo y tras conocer la utilidad del debate, el Presidente declaró que todas las propuestas presentadas se examinarían cuidadosamente y se incorporarían según fuera apropiado. Debería aprovecharse la oportunidad para el cambio, con todas las posibilidades que ofrece la tecnología moderna, con objeto de garantizar que el resultado final signifique un aumento de la capacidad de la Organización para alcanzar sus objetivos principales: la mejora de la seguridad marítima y la protección del medio marino.

El Presidente añadió que, en estrecha colaboración con el Presidente del CPMM, volvería a estudiar la propuesta de mandato y, tras considerar las observaciones y propuestas anteriores y cualesquiera observaciones que haga el Consejo en su 86º periodo de sesiones en el marco de su examen del estudio de la estructura orgánica de la Secretaría, se prepararía oportunamente un documento para el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea. En este sentido, el Presidente invitó a las delegaciones interesadas a que hicieran por escrito las observaciones pertinentes, que deberían presentarse lo antes posible y a más tardar a fines de agosto de 2001. Una vez concluida la vigésima segunda Asamblea, los dos presidentes acogerían con beneplácito cualesquiera propuestas sobre la forma de avanzar respecto de esta cuestión antes de informar a sus respectivos comités.

20.6 A continuación, el Comité pidió a su Presidente y al del CPMM que:

.1 tomando en consideración las observaciones y propuestas hechas por el CPMM 46 y el CSM 74, junto con cualquier observación que presente el Consejo en su 86º periodo de sesiones (cuando considere los informes del CPMM 46 y del CSM 74 y durante el examen, por este último, del estudio de la estructura orgánica de la Secretaría), así como toda observación o propuesta que formulen entretanto los Gobiernos Miembros, elaboren un documento con un proyecto de plan de trabajo para llevar a cabo una revisión de la estructura de los comités y los subcomités y señalen cuál sería la forma más acertada de proceder; este documento sería examinado por la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones;

.2 a reserva de la aprobación de la Asamblea y de las observaciones que pudiera formular al respecto, organizar una reunión de los presidentes del CSM y del CPMM, y con la presencia del Presidente del Comité de Facilitación y la de los Presidentes de los subcomités, que se desarrollaría conjuntamente con el 75º periodo de sesiones del CSM; y

.3 preparar un documento sobre la implantación del antedicho plan de trabajo, para que lo examinen el CSM 76 y el CPMM 48.

21 PROGRAMA DE TRABAJO

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

Generalidades

21.1 El Comité revisó los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales tras tomar en consideración las recomendaciones de los subcomités que se habían reunido después del 73º periodo de sesiones (MSC 74/21 y Add.1); diversas propuestas de nuevos puntos para los programas de trabajo presentadas por Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales tanto en el actual periodo de sesiones del Comité como en su 73º periodo de sesiones; una evaluación preliminar de tales propuestas llevada a cabo por el Presidente con la ayuda de la Secretaría (MSC 73/WP.2 y MSC 74/WP.1); y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones. Seguidamente se informa sobre las decisiones que adoptó el Comité a resultas de este examen.

21.2 En este contexto, el Comité tomó nota de que Francia, Italia y el Reino Unido habían retirado el documento presentado con la signatura MSC 73/18/6.

Cuestiones pertinentes a la seguridad de los petroleros

21.3 El Comité recordó que dentro del punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI) había examinado los resultados del COMSAR 5, FP 45, STW 32, BLG 6, FSI 9 y DE 44 por lo que respecta a esta cuestión, y que había adoptado decisiones que afectan a los programas de trabajo y los órdenes del día provisionales correspondientes a los próximos periodos de sesiones de estos subcomités, como se refleja en la sección 2 de este informe. En la presente sección se informa sobre las decisiones adoptadas por el Comité con respecto a esta cuestión.

Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

21.4 El Comité recordó que en relación con el punto 4 de su orden del día (Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño) había asignado diversos cometidos a los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE, SLF y STW, y que posteriormente había incluido en los programas de trabajo de estos subcomités un punto de alta prioridad sobre "Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño", fijando 2003 para su ultimación; y que había incluido el mismo punto en los órdenes del día provisionales del FP 46, COMSAR 6, NAV 48, DE 45, SLF 44 y STW 33.

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

21.5 Tras recordar que dentro del punto 8 del orden del día (Estabilidad, líneas de carga y seguridad de los buques pesqueros) había examinado la solicitud del SLF 43 de que se pidiera a los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE y STW que examinasen y elaborasen los textos definitivos de los capítulos pertinentes de los antedichos proyectos revisados de Código y de Directrices, el Comité convino en incluir en los programas de trabajo y en los órdenes del día provisionales del FP 46, COMSAR 6, NAV 48, DE 45 y STW 33 un punto con prioridad alta

sobre "Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria", fijando 2003 como fecha para su ultimación.

Seguridad de los graneleros

21.6 El Comité recordó que, en relación con el punto 5 del orden del día (Seguridad de los graneleros) había asignado diversas tareas a los Subcomités COMSAR, NAV, DE y SLF y por lo tanto, incluyó en los programas de trabajo de estos Subcomités un punto con prioridad alta sobre "Cuestiones relativas a la seguridad de los graneleros", fijando 2002 como fecha para su ultimación, e incluyó el mismo punto en los órdenes del día provisionales del COMSAR 6, NAV 48, DE 45 y SLF 44.

SUBCOMITÉ DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (SUBCOMITÉ BLG)

Resultados del CPMM 46

21.7 El Comité tomó nota (MSC 74/2/2, párrafo 22) de que el CPMM 46 había aprobado los puntos del día del Subcomité relacionados con el medio ambiente.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional de su 7º periodo de sesiones

21.8 El programa de trabajo del Subcomité, revisado a fin de incluir un nuevo punto de alta prioridad, "Revisión de las prescripciones sobre protección contra incendios del código CIQ y del código CIG" al cual se asignaron dos periodos de sesiones para su ultimación, (véase párrafo 18.5) y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19. Se encargó a la Secretaría que informara al CPMM al respecto.

21.9 El Comité aprobó el orden del día provisional del 7º periodo de sesiones del Subcomité, que figura en el anexo 20 (véanse también los párrafos 21.13 y 21.45) y pidió a la Secretaría que informase al CPMM al respecto.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)

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

21.10 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19.

21.11 El Comité confirmó su aprobación del orden del día provisional del 6º periodo de sesiones del Subcomité, que figura en anexo 20 (véanse también los párrafos 5.46 y 21.13).

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (SUBCOMITÉ FP)

Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios

21.12 El Comité, tras haber examinado:

.1 la propuesta de los Estados Unidos (MSC 74/21/7) para elaborar unas pruebas de funcionamiento y unas normas de aprobación detalladas para los sistemas de

seguridad contra incendios prescritos en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, con miras a incluirlas en el Código sobre sistemas de seguridad contra incendios, según proceda; y

.2 el documento presentado por Italia (MSC 74/21/12) en el que se apoya la propuesta de los Estados Unidos en general y, en especial, la labor relativa a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes a los indicados en el Convenio SOLAS 74 para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga,

convino en incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios", fijando 2005 como fecha de ultimación, así como incluir el mismo punto en el orden del día provisional del FP 46.

21.13 En este contexto, y tomando en consideración que quizás sea necesario contar con la orientación de los Subcomités BLG y DSC por lo que respecta a los peligros planteados por los productos químicos, el Comité convino en que ambos subcomités deberían, cuando así lo solicite el Subcomité FP, examinar las cuestiones pertinentes dentro de su punto del orden del día "Otros asuntos" y asesorar al Subcomité FP según proceda.

Programa de trabajo del Subcomité FP y orden del día provisional de su 46º periodo de sesiones

21.14 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19.

21.15 El Comité aprobó el orden del día provisional del 46º periodo de sesiones del Subcomité, según figura en el anexo 20.

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

Nuevo punto del programa de trabajo propuesto por el FSI 9

21.16 El Comité refrendó una propuesta del FSI 9 y decidió incluir un punto de alta prioridad sobre "Cuestiones relacionadas con el 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el desarrollo sostenible (CDS)" en el programa de trabajo y orden del día del Subcomité correspondientes a su 10º periodo de sesiones, fijando 2002 como fecha de ultimación. El Comité, tras tomar nota de que después de que la Organización emprendiese su labor con respecto a los resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, se habían celebrado otros periodos de sesiones de dicha Comisión, pidió a la Secretaría que facilitase al Subcomité FSI, en su 10º periodo de sesiones, información sobre los resultados de estos otros periodos de sesiones de este órgano, así como sobre la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas (C 85/18(b)/Add.1 y MSC 74/19).

Supresión de un punto existente del orden del día

21.17 Teniendo en cuenta la decisión que había adoptado en el marco del punto 12 del orden del día (Implantación por el Estado de abanderamiento), el Comité convino en que no era necesario

adoptar ninguna medida en esta etapa y decidió suprimir el punto sobre "Revisión de la expresión "buques construidos" del Convenio SOLAS" del programa de trabajo del Subcomité.

Análisis de siniestros

21.18 El Comité, al examinar el papel del Subcomité como coordinador de la labor sobre estadísticas y análisis de siniestros, reconoció la contribución que se esperaba del Subcomité por lo que respecta a facilitar orientaciones sobre la labor futura de la Organización. Algunas delegaciones se refirieron a las opiniones manifestadas en el FSI 9 con respecto al método de trabajo del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y a la necesidad de revisarlos. Tras tomar nota del mandato asignado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros constituido en el FSI 9, según figura en los párrafos 10.23.4 y10.23.5 del documento FSI 9/19, el Comité convino en que dicho mandato era adecuado para abordar la cuestión de la revisión del método de trabajo del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros.

Procedimientos de notificación sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes

21.19 Con respecto al punto del orden del día sobre "Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes ", el Comité pidió al Subcomité que le informase en su 75º periodo de sesiones sobre los progresos en la evaluación de tales informes.

Revisión de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)

21.20 El Comité, tras tomar nota de que la revisión de las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)) figuraba en los programas de trabajo y órdenes del día de los subcomités FSI y DE, decidió que el FSI 10 debía concentrarse en los aspectos administrativos de la revisión mientras que el Subcomité DE debería revisar los aspectos técnicos de las Directrices; asimismo se pidió al Subcomité FSI que en su 10º periodo de sesiones ultimase su labor con respecto a la revisión de la resolución A.744(18), con miras a transferir al Subcomité DE toda la labor futura acerca de la revisión de esta resolución.

Resultados del CPMM 46

21.21 El Comité tomó nota (MSC 74/2/2, párrafo 22) de que, en su 46º periodo de sesiones, el CPMM, había aprobado los puntos relativos al medio ambiente incluidos en el programa de trabajo del Subcomité.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional de su 10º periodo de sesiones

21.22 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19 (véase asimismo el párrafo 21.34. Se pidió a la Secretaría que informara al CPMM al respecto.

21.23 El Comité aprobó el orden del día provisional del 10º periodo de sesiones del Subcomité, tal como figura en el anexo 20, (véanse también los párrafos 2.5, 2.13.10, 2.13.12, 2.13.14, 2.13.15.2, 12.10.1, 12.11.1 y 17.44) y pidió a la Secretaría que informase al CPMM al respecto.

Puntos que examinará el Comité en su 75º periodo de sesiones

21.24 Tras tomar nota de que debido a la proximidad entre el FSI 10 y el CSM 75, y de que de conformidad con las disposiciones del párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 75º periodo de sesiones sólo podría examinar cuestiones urgentes derivadas del FSI 10, el Comité convino en que el programa de trabajo y el orden del día provisional del FSI 11 así como las cuestiones remitidas al FSI 10 para su examen, según se indica en los párrafos 2.5, 2.13.10, 2.13.12, 2.13.14, 2.13.15.2, 12.10, 12.11.1 y 17.44, deberían considerarse cuestiones urgentes para ser examinadas en su 75º periodo de sesiones.

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

Nuevos puntos del programa de trabajo propuesto por el Subcomité COMSAR en su 5º periodo de sesiones

21.25 El Comité refrendó las propuestas pertinentes presentadas por el Subcomité en su 5º periodo de sesiones, y tras examinar los documentos MSC 74/21/10 y MSC 74/21/11 (Francia) decidió incluir los siguientes nuevos puntos y subpuntos, según proceda, en el programa de trabajo del Subcomité:

.1 "Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas", fijando 2003 como fecha de ultimación prevista;

.2 "radiocomunicaciones de puente a puente", con 2003 como fecha de ultimación prevista;

.3 "lugares de refugio", bajo la coordinación del Subcomité NAV (véanse los párrafos 2 .15 a 2.32 y 21.31), fijando 2002 como fecha de ultimación prevista; y

.4 "elaboración de una lista del contenido del botiquín de primeros auxilios que deberá utilizar un médico en determinados buques de pasaje de transbordo rodado", fijando 2002 como fecha de ultimación prevista.

Revisión de las normas de funcionamiento de los receptores NAVTEX

21.26 Tras examinar el documento MSC 73/18/3 (Reino Unido) (cuyo contenido se actualizó según los párrafos 5 a 8 del documento MSC 74/21/13), en el que se propone que se lleve a cabo una revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX a fin de tener en cuenta el crecimiento del volumen de la información transmitida a través de las estaciones NAVTEX y los mejores sistemas para el almacenamiento, procesamiento y visualización que se han hecho posibles gracias a los últimos avances técnicos, así como para poder hacer uso de la tecnología más moderna con miras a facilitar a los marinos información sobre seguridad marítima (ISM), el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de baja prioridad sobre "Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX", fijando 2003 como fecha de ultimación prevista, e incluir el mismo punto en el orden del día del 6º periodo de sesiones del Subcomité. Se pidió al Subcomité que, cuando revise las normas de funcionamiento pertinentes, tenga en cuenta las propuestas reseñadas en los documentos MSC 72/21/6 y MSC 73/18/3.

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

21.27 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19.

21.28 El Comité aprobó, a reserva de las instrucciones que se indican en el párrafo 21.59, el orden del día provisional del 6º periodo de sesiones del Subcomité, tal como figura en el anexo 20, incluidos los nuevos puntos a los que se hace referencia en los párrafos 21.25 y 21.26 (véanse también los párrafos 4.20, 5.14, 9.14, 9.34 y 9.52).

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)

Normas de rendimiento de los reflectores radar

21.29 El Comité examinó el documento MSC 73/18/4 (Reino Unido) en el que se propone la revisión de las normas de rendimiento de los reflectores radar (resolución A.384(X)) a fin de que en las mismas se reflejen las disposiciones del capítulo V revisado del SOLAS y el conocimiento más profundo que ahora se tiene de las características técnicas de estos dispositivos, así como la distancia a la que pueden ser detectados, y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Revisión de las normas de rendimiento de los reflectores radar", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación, y pidió al NAV 47 que realizase un examen preliminar de la cuestión.

Fallos en las piezas de amarre y sus estructuras de apoyo

21.30 El Comité recordó que tras examinar el documento MSC 73/18/8 (Australia y Canadá), en el marco del programa de trabajo del Subcomité DE, había decidido incluir en el programa de trabajo de este Subcomité un punto de alta prioridad sobre "Equipo de fondeo, amarre y remolque", fijando 2003 como fecha de ultimación, al mismo tiempo que pidió al NAV 47 que hiciera un examen preliminar del punto; y nombrar al Subcomité DE como subcomité coordinador (véanse los párrafos 21.42 y 21.43).

Lugares de refugio

21.31 El Comité recordó las decisiones que había adoptado en relación con el punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI) e incluyó en los programas de trabajo de este Subcomité y de los Subcomités COMSAR y DE, un punto con prioridad alta sobre "Lugares de refugio" (véase el mandato acordado en relación con el punto 2 del orden del día), fijando 2003 como fecha de ultimación para el Subcomité NAV y 2002 para los Subcomités COMSAR y DE; también incluyó el mismo punto en el orden del día provisional del COMSAR 6 y el DE 45, y recordó además que había designado coordinador de la labor al Subcomité NAV el cual había pedido que en su 47º periodo de sesiones examinase la cuestión con carácter preliminar, dentro del punto de su orden del día "Otros asuntos".

Programa de trabajo del Subcomité NAV y orden del día provisional de su 47º periodo de sesiones

21.32 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19 (véase también el párrafo 21.34).

21.33 El Comité ratificó su aprobación del orden del día provisional para el 47º periodo de sesiones del Subcomité, según figura en el anexo 20 (véanse también los párrafos 5.14, 5.18, 7.4, 9.16 y 9.58).

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)

Nuevos puntos propuestos por el DE 44 para su programa de trabajo

21.34 El Comité refrendó una propuesta presentada por el Subcomité DE en su 44º periodo de sesiones y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Medidas para prevenir los accidentes con botes salvavidas", fijando 2004 como fecha de ultimación, así como incluir el mismo punto en el orden del día del 45º periodo de sesiones del Subcomité además de un punto pertinente en los programas de trabajo de los Subcomités FSI, NAV y STW. En este contexto, se pidió al Subcomité que en su 45º periodo de sesiones elaborase un proyecto de circular MSC para señalar a la atención de los Gobiernos Miembros la necesidad de adoptar las medidas oportunas hasta tanto se elabore la oportuna orientación de la OMI.

21.35 En el contexto de las deliberaciones sobre el nuevo punto antes mencionado, y tras tomar nota de la información facilitada en el documento MSC 74/INF.23 (SIGTTO, OCIMF e INTERTANKO) acerca de los resultados de una investigación sobre la seguridad de los botes salvavidas, en la que se puso especial interés en la determinación de las causas de los incidentes con botes salvavidas que hubieran ocasionado lesiones al personal o daños a los bienes (las conclusiones más importantes señalan que es necesario revisar urgentemente las normas relativas al proyecto, fabricación y mantenimiento de los botes salvavidas y su equipo auxiliar), el Comité decidió remitir al Subcomité el documento MSC 74/INF.23 para su examen y la adopción de las medidas oportunas.

Resultados del CPMM 46

21.36 El Comité tomó nota (MSC 74/2/2, párrafos 22 y 2.13.4 del presente informe) de que, en su 46º periodo de sesiones, el CPMM había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Protección de los tanques de combustible líquido", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con los Subcomités BLG y SLF, según fuera necesario.

Interpretaciones del Código NGV 2000

21.37 Tras examinar los documentos MSC 73/18/2 y MSC 74/21/13, párrafos 2 a 4 (en los que se facilita información adicional a la que figura en el documento MSC 73/18/2 (Reino Unido) y el documento MSC 73/18/10 (Australia), en el que se propone que se elaboren interpretaciones adecuadas del Código NGV 2000, que permitan la adopción de un enfoque más coherente en relación con el proyecto, construcción y explotación de las naves construidas de conformidad con las disposiciones del Código, y que a su vez ayuden a asegurar unos criterios uniformes a nivel mundial que en el futuro puedan constituir un punto de partida para la enmienda del Código, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Interpretaciones del Código NGV 2000", fijando 2003 como fecha de ultimación, también decidió incluir el mismo punto en el orden del día provisional del DE 44.

Botes de rescate rápidos y medios de salvamento

21.38 El Reino Unido (MSC 73/18/7 y MSC 74/21/6), tras referirse a su práctica de utilizar, por razones de seguridad, botes de rescate rápido junto con medios de salvamento y señalar que no se cuenta con normas de proyecto específicas ni prescripciones sobre pruebas relativas al pescante que debería utilizarse para poner a flote y recuperar un medio de salvamento especial, pidió al Comité que examinase:

.1 los aspectos prácticos de disponer de un medio de salvamento especial distinto y las ventajas de enmendar las prescripciones actuales a fin de permitir que un bote de rescate rápido también sea considerado medio de salvamento;

.2 la formación de la tripulación encargada de poner a flote/recuperar estas embarcaciones en condiciones meteorológicas desfavorables, de modo que puedan efectuar esas operaciones en condiciones de seguridad; y

.3 la posibilidad de enmendar la resolución MSC.81(70), a fin de exigir que el dispositivo de puesta a flote se someta a prueba en un buque a una altura de instalación apropiada, que permita que el bote de rescate rápido puede ponerse a flote y recuperarse en condiciones de seguridad.

21.39 Tras una deliberación general sobre el tema, el Comité convino en que las cuestiones mencionadas en los párrafos 21.38.1 y .3, *supra*, deberían ser examinadas por el Subcomité DE y, a estos efectos, decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta, sobre "Revisión de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y medios de salvamento", fijando 2003 como fecha para su ultimación, e incluir el mismo punto en el orden del día provisional del 45º periodo de sesiones del Subcomité. También se pidió al Subcomité que, en relación con este punto examinara la cuestión de la planificación y desarrollo de ejercicios con botes de rescate rápidos y medios de rescate, con el objetivo de garantizar la seguridad de todas las personas involucradas.

21.40 A efectos de examinar la cuestión a la que se hace referencia en el párrafo 21.38.2 *supra*, el Comité también acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables", fijando 2003 como fecha de ultimación, e incluir el mismo punto en el orden del día del 33º periodo de sesiones del Subcomité STW.

21.41 En el transcurso de los debates en torno a esta propuesta, y tras reconocer la importancia de la cuestión y la necesidad de mantener informado al sector desde el principio, acerca de la labor en curso al respecto en la Organización, que podría conducir a la elaboración de las enmiendas pertinentes al capítulo III del SOLAS, al Código IDS y a las Recomendaciones revisadas sobre la prueba de los dispositivos de salvamento, el Comité examinó la propuesta de un grupo oficioso de expertos (MSC 74/WP.7) y aprobó la circular MSC/Circ.1016 sobre la aplicación de la regla III/26 del SOLAS, a los sistemas de botes de rescate rápidos y a los medios de salvamento de los buques de pasaje de transbordo rodado.

Fallos en las piezas de amarre de los buques y en sus estructuras de apoyo

21.42 El Comité recordó que en su 72º periodo de sesiones, tras haber examinado la propuesta de Australia y del Canadá de incorporar en el Convenio SOLAS prescripciones relativas al equipo de amarre, las piezas y las estructuras conexas, había estado de acuerdo con que era necesario contar con el equipo apropiado y que había invitado a Australia y Canadá a que volvieran a presentar su propuesta en el actual periodo de sesiones, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo. En este contexto, el Comité examinó el documento MSC 73/18/8 (Australia y Canadá) sobre la cuestión, y acordó incluir, en los programas de trabajo del Subcomité DE (coordinador) y del Subcomité NAV, un punto con prioridad alta sobre "Equipo de fondeo, amarre y remolque", fijando 2003 como fecha prevista de ultimación, así como la inclusión del mismo punto en el orden del día provisional del 45º periodo de sesiones del Subcomité DE; al mismo tiempo pidió al Subcomité NAV que en su 47º periodo de sesiones examinase preliminarmente el punto.

21.43 A este respecto, se pidió a la IACS que facilitara a los Subcomités DE y NAV información sobre sus normas y reglas acerca de la cuestión, así como otra información pertinente.

Trajes de inmersión

21.44 El Comité examinó la propuesta del Canadá (MSC 74/21/3) de enmendar las disposiciones del SOLAS relativas a los trajes de inmersión que se llevan a bordo, a fin de hacer exigible que se disponga de trajes de inmersión adecuados para cada persona que se encuentre a bordo de los buques de carga que operan en aguas frías, así como para exigir que el equipo salvavidas esencial, como los trajes de inmersión y las ayudas térmicas, se guarden de manera que pueda hacerse uso de ellos fácilmente y que todos los miembros de la tripulación sepan dónde se almacenan. El Comité estuvo de acuerdo con la propuesta del Canadá, e incluyó en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Trajes de inmersión, cantidad y almacenamiento", fijando en 2003 su fecha de ultimación e incluyó el mismo punto en el orden del día provisional del DE 45. En este contexto, el Comité también acordó que debía examinarse la cuestión de la cantidad y almacenamiento de los trajes de inmersión, tanto por lo que respecta los buques de pasaje como a los de carga.

Prescripciones internacionales unificadas para las IFPAD y las UFA

21.45 El Comité examinó el documento MSC 74/21/4 (Australia) en el que se propone que la Organización elabore prescripciones internacionales unificadas para el proyecto, construcción, reconocimiento y funcionamiento de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA). Tras observar que el Subcomité BLG, siguiendo las instrucciones del CPMM, estaba examinando la aplicación de las disposiciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA, el Comité acordó remitir el documento MSC 74/21/4 al Subcomité BLG en su 6º periodo de sesiones, para que lo examine en el marco de su punto del orden del día sobre "Aplicación de las prescripciones del MARPOL a los IFPAD y a las UFA" y elabore un plan de trabajo estructurado, de modo que en su 76º periodo de sesiones pueda seguir analizando la cuestión. Se pidió a la Secretaría que informase al CPMM al respecto.

Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento del SOLAS

21.46 El Comité examinó la propuesta de Noruega, el Reino Unido y los Estados Unidos (MSC 74/21/8), en la que se aboga por la determinación y elaboración de normas detalladas sobre pruebas de funcionamiento y de aprobación de los chalecos salvavidas y otros dispositivos individuales de salvamento a fin de asegurar una buena probabilidad de supervivencia durante periodos cortos de inmersión en el agua, con miras a incluirlas en el Código IDS y en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, así como de los modelos de informe sobre pruebas conexos, según sea conveniente. El Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento del SOLAS", fijando 2004 como fecha de ultimación e incorporar el mismo punto en el orden del día provisional del DE 45.

Programa de trabajo del Subcomité DE y orden del día de su 45º periodo de sesiones

21.47 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19.

21.48 El Comité aprobó, a reserva de las instrucciones señaladas en el párrafo 21.59, el orden del día provisional del 45º periodo de sesiones del Subcomité, según figura en el anexo 20, incluidos los nuevos puntos a los que se ha hecho referencia en los párrafos 21.4, 21.5, 21.6, 21.34, 21.37, 21.39, 21.42, 21.44 y 21.46 (véanse también los párrafos 2.8, 2.13.1, 13.3, 13.4 y 13.6).

Puntos que examinará el Comité en su 75º periodo de sesiones

21.49 El Comité tomó nota de que, debido a la proximidad entre el 45º periodo de sesiones del Subcomité DE y su 75º periodo de sesiones, y de conformidad con las disposiciones del párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 75º periodo de sesiones debería examinar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del 45º periodo de sesiones del Subcomité DE, por lo cual decidió, teniendo en cuenta la opinión del Subcomité DE manifestada en su 44º periodo de sesiones, que las cuestiones que se indican a continuación, incluidas las remitidas al DE 45 para su examen, según se señala en los párrafos 2.8, 2.13.1, 13.3, 13.4 y 13.6, deberían examinarse con carácter urgente en su 75º periodo de sesiones:

.1 dispositivos de radiorrecalada de baja potencia para las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado;

.2 elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo;

.3 uso de desaladores en botes y balsas salvavidas;

.4 disposiciones técnicas sobre los medios de acceso para las inspecciones; y

.5 el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional del DE 46.

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

Revisión del método de ensayo con modelo dispuesto en el Acuerdo de Estocolmo

21.50 Al examinar el documento MSC 74/21/5 (Alemania, Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Países Bajos y Suecia), en el que se propone una revisión del método de ensayo con modelo indicado en el Acuerdo de Estocolmo, el Comité tomó nota de que:

.1 dado que el Acuerdo de Estocolmo, si bien fue elaborado y adoptado sobre la base de la resolución 14 de la Conferencia SOLAS de 1995, es un instrumento internacional autónomo integrado por sus propias Partes, cualquier enmienda al instrumento debe ser examinada y adoptada por las Partes en el mismo;

.2 no obstante, dado que el párrafo 1.4 de las "Prescripciones de estabilidad pertinentes al Acuerdo", que figuran en el anexo de dicha resolución 14, se refiere al método de ensayo con modelo en los términos de "tal como lo elabore la Organización", quizás resulte apropiado que la revisión del método de ensayo con modelo la lleve a cabo la Organización.

21.51 Tras deliberar sobre el asunto, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre la "Revisión del método de ensayo con modelo dispuesto en la resolución 14 de la Conferencia SOLAS de 1995", fijando 2003 como fecha de ultimación prevista, así como el mismo punto en el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones del Subcomité SLF.

Pruebas iniciales de las puertas estancas de los buques de pasaje y de los buques carga

21.52 El Comité examinó el documento MSC 74/21/9 (Dinamarca y la IACS), en el que se propone que se elaboren enmiendas a la regla II-1/18.2 del SOLAS a fin de evitar que puedan dañarse las puertas estancas, sus aislamientos y otras piezas como resultado de las pruebas de estanquidad a las que se someten dichas puertas, para lo cual podrían aceptarse, como alternativa a la prueba de compresión de cada puerta estanca, que las mismas se realicen con prototipos, a condición de que, si la puerta debe instalarse en un lugar específico, la presión que se aplique corresponda, como mínimo, a la columna de agua requerida para la ubicación prevista.

21.53 Durante el examen del documento, el Comité recordó que el SLF 43, al considerar la misma propuesta, presentada en esa ocasión por la IACS, había señalado que las enmiendas propuestas tenían cierta justificación y había remitido al Grupo de trabajo sobre compartimentado y estabilidad con avería, para que las examine en el contexto de la labor del Subcomité relativa al proyecto revisado del capítulo II-1 del SOLAS, partes A, B y B1. Tras refrendar la medida adoptada por el Subcomité, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Pruebas iniciales de las puertas estancas de los buques de pasaje y de carga" fijando 2001 como fecha prevista de ultimación, así como incluir el mismo punto en el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones del Subcomité SLF, de modo que el Subcomité pueda presentar al CSM 75, con miras a su aprobación, la propuesta de proyecto de enmiendas a la regla II-1/18.2 del SOLAS.

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

21.54 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, como figura en el anexo 19.

21.55 El Comité aprobó el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones del Subcomité, según figura en el anexo 20, con los tres puntos nuevos mencionados en los párrafos 21.4, 21.6, 21.51 y 21.53.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ STW)

Botes de rescate rápido y medios de rescate

21.56 El Comité recordó la decisión que había adoptado tras examinar el documento MSC 73/18/7 (Reino Unido), en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, de incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con prioridad alta sobre "Formación de la tripulación en la puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápido y medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables", fijando 2003 como fecha de ultimación, y de incluir también el mismo punto en el orden del día provisional del 33º periodo de sesiones del Subcomité.

Programa de trabajo del Subcomité STW y orden del día provisional de su 33º periodo de sesiones

21.57 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 19 (véase también el párrafo 21.34).

21.58 El Comité aprobó el orden del día provisional del 33º periodo de sesiones del Subcomité, según figura en el anexo 20 (véanse también los párrafos 6.27 y 9.58).

GENERALIDADES

21.59 Tras tomar nota de que los órdenes del día provisionales del COMSAR 6 y del DE 45, según figuran en el anexo 2 del documento MSC 74/WP.3 incluían (en contradicción con las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre la organización y método de trabajo) más de 10 puntos de fondo, el Comité acordó, con carácter excepcional, que los Presidentes del CSM y del CPMM revisaran, en consulta con los Presidentes de los dos Subcomités y con la Secretaría, los órdenes del día antes mencionados para los próximos periodos de sesiones de ambos órganos, a efectos de establecer las prioridades según las cuales los Subcomités deberían examinar los puntos incluidos en sus respectivos órdenes del día. En el marco de estas deliberaciones, la delegación de Bahamas, apoyada por la de Chipre, señaló que, en el futuro, el procedimiento de organización de los órdenes del día de los Subcomités, según se precisa en las Directrices sobre la organización y método de trabajo, debería seguirse de manera más estricta y aplicarse de modo más eficaz, de modo que puedan evitarse casos como los planteados en relación con los órdenes del día provisionales del COMSAR 6 y el DE 45.

21.60 En el curso de las deliberaciones sobre los programas de trabajo, se señalaron al Comité ciertos puntos de los programas de trabajo de los subcomités cuyo plazo de ultimación es indefinido. El Comité pidió que, en los casos en que sea posible, a los puntos se les deberían asignar fechas específicas para su ultimación o bien indicar el número de periodos de sesiones

necesarios para ello y a este respecto pidió a todos los subcomités que examinasen todos los puntos de sus programas de trabajo cuyo plazo de ultimación sea indefinido y en su 75º periodo de sesiones le presenten propuestas para sustituir esa indicación por fechas de ultimación y número de periodos de sesiones necesarios para ultimarlos, cuando así proceda. A este respecto, también se pidió al Subcomité que examine la posibilidad de suprimir los puntos genéricos, si ello es posible, cuando propongan sus programas de trabajo revisados.

21.61 Tras examinar las propuestas antes mencionadas relativas a nuevos puntos del programa de trabajo, el Presidente se refirió a ciertos documentos presentados por los Gobiernos Miembros y por el Subcomité DE, señalando que se habían elaborado dando pleno cumplimiento a las disposiciones pertinentes de las Directrices sobre organización y método de trabajo y que contenían información detallada, tal como se indicaba en el documento MSC 74/WP.1, con lo que se facilitaba la adopción de decisiones por el Comité con respecto a las propuestas en cuestión, por lo que invitó a los Gobiernos Miembros a que se guiaran por el formato y la claridad de los antedichos documentos cuando presenten propuestas de nuevos puntos para los programas de trabajo.

PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO

21.62 Al examinar sus objetivos y plan de trabajo a largo plazo, incluidas las prioridades (MSC 74/21/2, anexo), el Comité confirmó los objetivos y aprobó la lista indicativa de cuestiones que examinará durante el periodo que se extiende hasta 2008, con las prioridades, tal como figura en el anexo 21 y acordó recomendar al Consejo que los incluya en el programa de trabajo a largo plazo de la Organización, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones.

21.63 En este contexto el Comité observó que la lista no era exhaustiva y que los temas no aparecen en la lista siguiendo ningún orden de prelación. No obstante, los temas señalados con un asterisco en el anexo 21 podrían relacionarse como prioritarios. Se puede considerar que el resto no tiene carácter prioritario, por lo que la labor al respecto se iniciará oportunamente, una vez que se hayan presentado propuestas en las que se justifique su importancia y urgencia y las mismas hayan sido refrendadas por el Comité o se decida que se ha demostrado claramente que existe una necesidad imperiosa y el Comité haya acordado que era urgente adoptar medidas al respecto.

21.64 Al examinar el plan de trabajo a largo plazo antes referido, el Comité tomó nota del documento MSC 74/INF.26 en el que, con arreglo a las instrucciones formuladas por la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones, se ha incluido información sobre los avances respecto de las cuestiones incluidas en el plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta 2006) que se menciona en la resolución A.879(21) y, tras observar que esa información debía actualizarse a fin de tomar en consideración la labor que se desarrolle antes de presentar un documento para el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea, según se indica en el párrafo 2 del documento, así como las observaciones formuladas durante las deliberaciones, dio las pertinentes instrucciones a la Secretaría.

21.65 Tras manifestar su satisfacción por los progresos realizados por lo que respecta a su programa de trabajo (y a los de los subcomités) el Comité autorizó al Presidente a que pidiera al Consejo que cuando examine la propuesta de presupuesto para el próximo bienio presentada por el Secretario General, tenga en cuenta los avances conseguidos por el Comité así como su futura labor.

REUNIONES INTERPERIODOS Y PREPARATIVOS PARA LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES

Reuniones interperiodos

21.66 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo debería reducirse al mínimo imprescindible; lo dispuesto en el párrafo 37 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, así como la decisión adoptada en su 66º periodo de sesiones de que los subcomités deberían cerciorarse de la necesidad de convocar reuniones y, únicamente cuando estimen esencial que dichas reuniones tengan lugar, presentarle con antelación suficiente una petición plenamente justificada para su examen, el Comité, habida cuenta de las decisiones adoptadas en el marco de los diversos puntos del orden del día, aprobó la celebración de las siguientes reuniones interperiodos:

.1 reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, del 20 al 24 de agosto de 2001, en Montreal (Canadá); y

.2 reunión del Grupo de trabajo ESPH, en 2002.

Cuestiones de fondo que proceden incluir en los ordenes del día de los periodos de sesiones 75º y 76º del Comité

21.67 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes a sus periodos de sesiones 75º y 76º, según figuran en el documento MSC 74/WP.2, enmendado.

Constitución de un grupo de trabajo durante el 75º periodo de sesiones del Comité

21.68 El Comité recordó las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo relativas al número de grupos que pueden establecerse en cada periodo de sesiones y, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los diferentes puntos del orden del día acordó, en principio, que durante su 75º periodo de sesiones deberían establecerse grupos de trabajo encargados de examinar las siguientes cuestiones:

.1 seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;

.2 seguridad de los graneleros; y

.3 el factor humano.

Fechas de los dos próximos periodos de sesiones

21.69 El Comité tomó nota de que se había previsto que su 75º periodo de sesiones se celebre del 15 al 24 de mayo de 2002 y de que su 76º periodo de sesiones se había previsto, provisionalmente, para diciembre de 2002.

22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2002

22.1 El Comité reeligió presidente por unanimidad al Sr. T. Allan (Reino Unido) y, tras haber sido informado por la delegación de Sudáfrica de que el vicepresidente, Sr. B. Watt (Sudáfrica), no presentaba su candidatura para la reelección, en aras de una mayor democracia y a efectos de permitir una rotación en los cargos, eligió vicepresidente por unanimidad al Sr. F.S.A.H. El Kady (Egipto), ambos para 2002.

22.2 El Comité manifestó su profundo agradecimiento al vicepresidente saliente por la inapreciable contribución que había hecho a la labor del Comité y de la Organización durante numerosos años, y le deseó un futuro pleno de felicidad.

23 OTROS ASUNTOS

Medidas provisionales para combatir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar

23.1 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones (documento MSC 73/21, párrafo 20.27), había tomado nota de que se había ultimado la Convención contra la Delincuencia Organizada Transnacional, así como dos de los tres protocolos (contra la migración ilícita y el tráfico de personas), para su presentación a la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual finalmente la aprobó el 15 de noviembre de 2000.

23.2 El Comité tomó nota del anexo del documento MSC 74/23, que contiene el texto final del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención contra la Delincuencia Organizada Transnacional, así como de que los instrumentos mencionados *supra* habían estado abiertos a la firma de todos los Estados en Palermo, Italia, del 12 al 15 de diciembre de 2000 y a continuación en la sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, hasta el 12 de diciembre de 2002.

23.3 El Comité recordó que el MSC 70, cuando aprobó la circular MSC/Circ.896 sobre Medidas provisionales para combatir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte por mar de migrantes ilegales, había invitado a los Gobiernos Miembros a remitir con prontitud a la Organización informes acerca de los sucesos pertinentes y de medidas adoptadas para así permitir que la circular fuera actualizada o revisada. Para tal fin se deberá utilizar el formulario para informes que se adjunta a la circular MSC/Circ.896.

23.4 Tras recordar, además, que el MSC 73 había:

.1 acordado establecer un procedimiento de informe semestral semejante al que se utiliza para la notificación de actos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra los buques, basado en el formulario propuesto en el documento MSC 73/WP.8;

.2 pedido a la Secretaría que publicara informes semestrales al respecto; e

.3 instado a los Gobiernos y organizaciones internacionales a que dieran a conocer prontamente a la Organización todas las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar, sirviéndose para ello del formulario para informes acordado,

el Comité tomó nota de que el primer informe bimestral se había publicado el 30 de abril de 2001, bajo la signatura MSC.3/Circ.1.

23.5 El Comité estudió el documento MSC 74/23/4 (presentado por España), en el cual se informaba sobre un gran número de casos de migración ilícita descubiertos durante 2000 en aguas españolas, y en el que se facilitaba información acerca de las medidas puestas en práctica por España para eliminar tales prácticas peligrosas.

23.6 El Comité consideró el documento MSC 74/23/28, presentado conjuntamente por Francia, Grecia, Italia y el Reino Unido, en el cual se insta al Comité a que, habida cuenta de las actividades relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes, especialmente en aguas de Grecia, Italia y España y de la varada ocurrida el 17 de febrero de 2001 frente a la costa francesa del Mediterráneo, de un buque de carga de 399 toneladas de arqueo bruto, que transportaba a más de 900 migrantes en condiciones particularmente inhumanas, a:

.1 examinar y aprobar las propuestas de enmiendas a la circular MSC/Circ.896, que figuran en el anexo del presente documento;

.2 examinar los informes recibidos por la Organización (como los que figuran en la circular MSC.3/Circ.1) y, de conformidad con el párrafo 23 de la circular MSC/Circ.896, considerar la posibilidad de llevar a cabo una revisión más a fondo;

.3 invitar a los Gobiernos Miembros que aún no lo hayan hecho, a firmar y ratificar el Protocolo de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire; e

.4 tomando nota del párrafo 6 de la circular MSC/Circ.896, invitar a los Gobiernos Miembros a presentar propuestas y observaciones al CSM 75, en particular con respecto a la necesidad de sustituir la circular MSC/Circ.896 por otra circular para su utilización una vez que el Protocolo mencionado en el subpárrafo .3 anterior entre en vigor.

23.7 Teniendo en cuenta los documentos MSC 74/23/4 y MSC 74/23/8, el Comité estuvo de acuerdo respecto de:

.1 las enmiendas propuestas a la circular MSC/Circ.896, enmendada (véase el documento MSC 74/WP.23, anexo), para su distribución con la signatura MSC/Circ.896/Rev.1;

.2 un nuevo examen, durante el MSC 75, de la circular MSC/Circ.896 a la luz de los informes sobre sucesos que reciba la OMI y de la presentación de otros documentos por los Gobiernos Miembros, tras la adopción del Protocolo de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, de 2000; e

.3 instar a los Gobiernos Miembros a que firmen y ratifiquen el Protocolo a la mayor brevedad con el fin de que entre en vigor lo antes posible.

23.8 El Comité agradeció a España, Francia, Grecia, Italia y el Reino Unido por los documentos que presentaron en relación con un tema profundamente humano, e invitó a los

Gobiernos Miembros a que presenten informes sobre los sucesos de esa índole de los que tengan conocimiento, y en la medida de lo posible según el modelo convenido por el Comité.

23.9 Se pidió a la Secretaría que mantenga informado al Comité acerca de las novedades que surjan en relación con este asunto, según proceda.

Manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar

23.10 El Comité recordó que, en su 69º periodo de sesiones, se había manifestado a favor de un proyecto propuesto y patrocinado por la CIOSL acerca de la elaboración de un manual sobre prescripciones operacionales para la gente de mar. El Comité había pedido a la Comisión coordinadora OMI/CIOSL que lo mantuviese informado de la marcha de los trabajos. Por consiguiente, en los periodos de sesiones posteriores del Comité se han presentado con regularidad los correspondientes informes.

23.11 El Comité recordó (documento MSC 73/21, párrafo 20.33) que al revisar las versiones definitivas del Manual elaborado por el contratista, la Comisión coordinadora había llegado a la conclusión de que el texto no reunía las condiciones adecuadas para publicarlo de forma inmediata, sin someterlo antes a una revisión externa. Se procedió entonces a contratar consultores para que comprobasen la calidad del texto y su comprensibilidad para la gente de mar y los instructores. El Comité recordó asimismo que el texto del Manual para la gente de mar que revisaron los consultores se dividía en dos partes: un compendio de prácticas operacionales que recogía extractos literales de diversos instrumentos de la OMI, y un manual de prácticas operacionales, cuyo texto se basaba en dichos extractos.

23.12 El Comité tomó nota (MSC 74/23/1) del parecer de la Comisión coordinadora de que, si bien el manual de prácticas operacionales podría ser una publicación comprensible y útil, su defecto principal, y por tanto motivo de preocupación, consistía en la introducción en el texto de términos diferentes de los que se emplean en los correspondientes documentos originales de la OMI, lo cual podría ser fuente de confusión y de errores involuntarios debido a la interpretación imprecisa de los textos convenidos internacionalmente y al posible menoscabo de la integridad de éstos.

23.13 El Comité también tomó nota del volumen del material y de la extensión de cualquier documento o documentos que finalmente puedan llegar a publicarse, así como de la conclusión de la Comisión coordinadora de que sería mejor que el Manual estuviese dirigido a quienes se dedican a elaborar procedimientos y sistemas de gestión de la seguridad relacionados con el código IGS. El Comité, al tomar nota de que probablemente cualquier publicación habría de ser extensa y se convertiría por lo tanto en una fuente de consulta, se mostró de acuerdo con la opinión de la Comisión de que era preferible publicarla en formato electrónico a fin de facilitar la utilización y la actualización.

23.14 El Comité tomó nota asimismo de que la publicación en formato electrónico del Manual se dará a conocer a su debido tiempo en el Catálogo de publicaciones de la OMI.

Armonización de certificados y documentos

23.15 El Comité recordó (MSC 73/21, párrafos 2.22 a 2.26) que en el FAL 28 se había acordado que, con el fin de evitar problemas jurídicos que podrían surgir durante la armonización de certificados y documentos debido a la combinación de los distintos convenios, era recomendable por el momento consolidar, simplificar y unificar los certificados en el ámbito de un mismo

convenio, y que se había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar la cuestión en el lapso interperiodos, pidiéndosele al coordinador del Grupo (Reino Unido) que presentara los resultados de la labor del Grupo a la Secretaría para que ésta los remitiese a los próximos periodos de sesiones del Comité y del CPMM a fin de que formularan observaciones.

23.16 El Comité tomó nota (MSC 74/23/2) de la conclusión del Grupo de trabajo por correspondencia de que los problemas jurídicos que se vislumbran podrían reducirse al mínimo combinando los certificados que se estipulan en el marco de un mismo convenio, lo cual daría como resultado los siguientes certificados:

.1 Certificado internacional de seguridad (para buques de pasaje o para buques de carga) (Convenio SOLAS 74, enmendado);

.2 Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Convenio MARPOL 73/78, enmendado);

.3 Certificado internacional de arqueo (1969); y

.4 Certificado internacional de francobordo (1966).

23.17 El Comité tomó nota asimismo de que el CPMM 46 había refrendado el método que desarrollaba el Grupo de trabajo por correspondencia para la elaboración de los cuatro certificados mencionados y que había instado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a participar en la futura labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

23.18 El Comité refrendó el método que desarrollaba el Grupo de trabajo por correspondencia y le pidió que continuase su labor y que informase de los resultados al CSM en su 75º periodo de sesiones, y además exhortó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que participasen en la labor del Grupo.

Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas

23.19 El Comité recordó sus decisiones relativas a los puntos del orden del día 7 (Formación y guardia) y 9 (Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento) en relación con el proyecto de frases normalizadas para las comunicaciones marítimas (FNCM) y el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea (NAV 46/16/Add.1, anexo 16) y, tras examinar el documento MSC 74/23/3 (presentado por la Secretaría), que recoge las enmiendas propuestas por el COMSAR 5 y el STW 32, y el documento MSC 74/WP.11, aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas, que figura en el anexo 22, con miras a su presentación en el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción. La Secretaría recibió el encargo de publicar las FNCM, una vez que hayan sido adoptadas por la vigésima segunda Asamblea, como publicación de la OMI.

Medios para el transbordo de prácticos

23.20 El Comité recordó que, en su 73º periodo de sesiones, había estudiado (documento MSC 73/21, párrafo 11.24) el proyecto de propuesta de enmiendas a la resolución A.889(21) sobre Medios para el transbordo de prácticos (NAV 46/16, anexo 24) y que había decidido esperar los resultados de las pruebas realizadas por Italia con nuevas escalas de práctico, con miras a su examen en el presente periodo de sesiones.

23.21 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 74/23/6, en el que se recogen los resultados de las pruebas y ensayos adicionales a que Italia sometió la escala de práctico modificada que se ha propuesto.

23.22 El Comité también estudió el documento MSC 74/23/5, en el cual se pone de manifiesto la postura de los Estados Unidos, que no apoyaban la propuesta de enmiendas a la resolución A.889(21).

23.23 Tras el debate correspondiente, si bien agradeció los ensayos realizados por Italia con la propuesta escala de práctico modificada, el Comité no estuvo de acuerdo con el anteproyecto de enmiendas de la resolución A.889(21).

Programa de buques para la observación voluntaria (BOV) de la OMM

23.24 El Comité recordó que el NAV 40 había recomendado (NAV 40/25, párrafos 21.1 y 21.2) la publicación de una circular MSC con un corto folleto relativo al programa de buques para la observación voluntaria (BOV) de la OMM, como un medio para animar al sector marítimo a que colaborase con la OMM y los servicios meteorológicos nacionales en la ampliación de la participación de buques mercantes en dicho programa, informándosele posteriormente de que, a juzgar por los resultados obtenidos, la iniciativa había rendido algunos frutos.

23.25 El Comité recordó además que, de conformidad con la recomendación formulada en el NAV 40, en el MSC 64 se había aprobado la circular MSC/Circ.674 relativa al Programa de buques para la observación voluntaria (BOV) de la OMM.

23.26 El Comité tomó nota de que en el reciente Informe de la nueva investigación oficial de la pérdida de la motonave **Derbyshire** se recalcaba la utilidad en potencia de las observaciones del BOV para la seguridad marítima y se recomendaba considerar la posibilidad de actualizar y volver a publicar la circular MSC/Circ.674 y el folleto sobre el BOV.

23.27 En este particular, el Comité examinó una propuesta de la OMM (MSC 74/23/7) en la cual, en vista de la recomendación anterior y de la cada vez más decisiva importancia de los informes meteorológicos BOV para la prestación de servicios meteorológicos a los navegantes (incluidos los relativos al SMSSM), se apoyaba la publicación de una circular MSC actualizada alentando al sector marítimo y a las organizaciones pertinentes a que colaboren con la OMM y los servicios meteorológicos nacionales para aumentar la participación de buques mercantes en el programa BOV.

23.28 El Comité refrendó la propuesta de la OMM y, tras haber examinado el documento MSC 74/WP.22, aprobó la circular MSC/Circ.1017 sobre la Participación en el programa de buques para la observación voluntaria (BOV), de la Organización Meteorológica Mundial, que contiene una versión actualizada de la circular MSC/Circ.674.

Por una navegación más segura en la región de Asia y el Pacífico

23.29 El Comité tomó nota de la información presentada por el Canadá (MSC 74/INF.2) con una sinopsis de la labor realizada por el Grupo de expertos sobre seguridad marítima del Grupo de trabajo sobre transporte de la Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (CEAP), tras observar que existía información adicional en el siguiente sitio de la Red: el

http://www.apecsec.org.sg/, en el que se puede encontrar una lista de las economías, mandatos y objetivos de los miembros, así como enlaces con otros sitios pertinentes de la Red.

El siniestro de la nave de gran velocidad Sleipner

23.30 La delegación de Noruega presentó el documento MSC 74/INF.3 con el informe oficial del siniestro de la nave de gran velocidad **Sleipner,** acaecido el 26 de noviembre de 1999.

23.31 El Comité tomó nota de la información facilitada por Noruega, tras observar que el informe también se iba a remitir a los Subcomités DE y SLF para que lo examinasen en conjunción con los documentos MSC 73/3/6, MSC 73/3/21 y MSC 73/3/22 (todos presentados por Noruega y remitidos a los dos Subcomités por el MSC 73 para que lo examinasen y elaborasen las enmiendas correspondientes al Código NGV 2000 con miras a presentarlo al MSC 75 para su aprobación).

Informe de la Comisión internacional de investigación del sector del transporte marítimo, sobre la seguridad de los buques

23.32 El Comité tomó nota de la información presentada por Australia (MSC 74/INF.21) sobre el informe de la Comisión internacional de investigación del sector marítimo sobre la seguridad de los buques (ICONS), establecida en octubre de 1999 para realizar investigaciones de carácter independiente sobre el estado actual del sector del transporte marítimo y para examinar la forma de implantar normas universales de una manera más efectiva, a fin de hacer más seguro el sector del transporte marítimo, incluidas las actividades de pesca marítima, y de que le corresponda un mayor grado de responsabilidad en materia ambiental.

23.33 El Comité tomó nota de que en el capítulo 6 del informe se hacen referencias generales a organizaciones internacionales y tomó nota asimismo, en particular, de las recomendaciones 2, 35, 36 y 37, que tratan de cuestiones de interés para la Organización.

Equivalencia con el acero de un nuevo material compuesto para la construcción de estructuras marítimas

23.34 La delegación del Reino Unido presentó el documento MSC 74/INF.22, en el cual se facilita información sobre un nuevo material compuesto para construcciones (el SPS, siglas en inglés de *sandwich plate system*, sistema de placas de emparedado) formado por capas de metal-elastómero-metal, para sustituir las placas metálicas reforzadas tradicionales en las construcciones nuevas y en la reparación y restauración de estructuras existentes.

23.35 El Comité tomó nota de la información facilitada, en particular de que el Reino Unido reconoce que el SPS va camino de alcanzar la equivalencia con el acero en aplicaciones marítimas concretas y de que ofrece características de resistencia al fuego A-60 de una seguridad contra incendios superior, en comparación con la de las placas de aislamiento tradicional.

XIV Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores

23.36 El Comité tomó nota de la información facilitada por Sudáfrica (MSC 74/INF.24) sobre los preparativos del XIV Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores, que se celebrará en Johannesburgo del 3 al 5 de septiembre de 2001.

Decimoquinta Conferencia de la AISM

23.37 La delegación de Australia informó al Comité de los preparativos para la decimoquinta Conferencia y taller de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), cuya celebración está prevista en Sydney de 10 al 15 de marzo de 2002.

Décimo Foro internacional de investigadores de accidentes marítimos

23.38 La delegación de la República de Corea informó al Comité de los preparativos para el décimo Foro internacional de investigadores de accidentes marítimos cuya celebración está prevista en Pusan del 15 al 19 de octubre de 2001.

Conferencia internacional sobre contaminación por productos químicos e hidrocarburos y exposición

23.39 La delegación de Singapur informó al Comité de los preparativos para la Conferencia internacional y la exposición sobre contaminación por productos químicos e hidrocarburos, cuya celebración está prevista en Singapur el 3 y 4 de septiembre de 2001.

Accidente en el puerto de Constanza

23.40 El Comité, tras ser informado por la delegación de Malta de una explosión ocurrida en un buque tanque en un dique seco de Constanza (Rumania), que provocó la muerte de 12 personas, manifestó su más profunda condolencia a la delegación de Rumania y le pidió que transmitiera su pésame a las desconsoladas familias de las víctimas.

Expresión de agradecimiento

23.41 El Comité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y observadores y a los miembros de la Secretaría que recientemente habían renunciado a sus puestos, se habían jubilado o habían sido o estaban a punto de ser transferidos a otras funciones, por su valiosísima contribución a su trabajo, deseándoles una larga y dichosa jubilación o mucho éxito en su nuevo cargo:

- Sr. B.R. Watt (Sudáfrica - Vicepresidente del Comité) (jubilación)
- Sra. V.C. Browne (Barbados - Presidente saliente del Subcomité FSI)
- Sr. J.E.C. Rocha (Brasil - Vicepresidente saliente del Subcomité DE) (regreso a su país)
- Sr. E. Sampatakakis (Grecia – Vicepresidente del Subcomité BLG) (transferido a otras funciones)
- Sr. H. Narahira (Japón) (regreso a su país)
- Sr. K. T. Lim (República de Corea) (inminente regreso a su país)
- Sr. I. Manum (Noruega) (inminente jubilación)

- Sr. K.M. Havig (Noruega) (inminente jubilación)
- Sr. E. Erçin (Turquía) (transferido a otras funciones)
- Sr. M.A. Çekiç (Turquía) (inminente jubilación)
- Sr. R. North (Estados Unidos) (jubilación)
- Sr. C. Young (Estados Unidos – Presidente del Subcomité STW) (cambio de trabajo)
- Sr. R. Clipsham (IFSMA) (inminente jubilación)
- Sr. T. Hamada (Secretaría) (regreso a su país)
- Sra. Xiang Yang (Secretaría) (inminente regreso a su país)

(Los anexos se publicarán en una adición al presente documento)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
74º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MSC 74/24/Add.1
15 junio 2001
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 74º PERIODO DE SESIONES

Se adjuntan al presente documento los anexos 1 a 22 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 74º periodo de sesiones (MSC 74/24).

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 74º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.117(74) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.118(74) - ADOPCIÓN DE ENMINEDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)

ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.119(74) – ADOPCIÓN DE ENMIENDASTO AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD (RESOLUCIÓN MSC.36(63))

ANEXO 5 PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC SOBRE LAS SUGERENCIAS DE PROYECTO PARA LAS OPCIONES DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y DE LOS SEDIMENTOS

ANEXO 6 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO IV DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS

ANEXO 8 RESOLUCIÓN MSC.120(74) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS (RSL) POR SATÉLITE AUTOZAFABLES DE 406 MHz (RESOLUCIÓN A.810(19))

ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA– ACEPTACIÓN E IMPLATACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA –AUTOEVALUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO (PARA REVOCAR LA RESOLUCIÓN A.881(21))

ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – MEDIDAS PARA REFORZAR LA IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES

ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – MEDIDAS PARA PREVERNIR LA INSCRIPCIÓN DE "BUQUES FANTASMA"

ANEXO 15 RESOLUCIÓN MSC.121(74) – USO DEL IDIOMA ESPAÑOL EN LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI RELATIVOS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA

ANEXO 16 ENMIENDAS AL PROYECTO DE REGLA II-1/12-2 DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 17 PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRMA MEJORADA DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), EN SU FORMA ENMENDADA)

ANEXO 18 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

ANEXO 19 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 20 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODO DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 21 PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ

ANEXO 22 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – FRASES NORMALIZADS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

***

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 74º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

1 Aprobación del orden del día e informe sobre los poderes de las delegaciones

MSC 74/1	Secretaría	Orden del día provisional
MSC 74/1/1	Secretaría	Anotaciones al orden del día provisional

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

MSC 74/2	Secretaría	Resultados de la labor del Grupo de trabajo del CPMM sobre el plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla I/13G del MARPOL
MSC 74/2/1	Secretaría	Resultado de la Conferencia internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001
MSC 74/2/2	Secretaría	Resultados del 46º periodo de sesiones del CPMM
MSC 74/2/3	Secretaría	Resultados del COMSAR 5, FP 45, STW 32 y BLG 6 sobre cuestiones de seguridad relacionadas con el **Erika**
MSC 74/2/3/Add.1	Secretaría	Cuestiones relacionadas con la seguridad tras el suceso del **Erika** - Puertos/lugares de refugio
MSC 74/2/3/Add.2	Secretaría	Resultados del FSI 9 y del DE 44 sobre cuestiones de seguridad relacionadas con el **Erika**
MSC 74/2/4 y Add.1	España	Puertos y lugares de refugio
MSC 74/2/5	ICS	Puertos de refugio
MSC 74/2/6	INTERTANKO	Puertos o fondeaderos de refugio
MSC 74/2/7	Alemania	Puertos y lugares de refugio
MSC 74/WP.14	Secretaría	Orientaciones sobre la necesidad de que se tengan en cuenta las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos en el proyecto y la construcción de buques nuevos

3 Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento

MSC 74/3	Secretaría	Propuestas de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS, al Código CNI y al Código NGV 1994
MSC 74/3/1	Reino Unido	Propuestas de enmiendas al Código NGV de 1994
MSC 74/3/2	Estados Unidos	Observaciones sobre las enmiendas al Código NGV 1994

MSC 74/WP.5	Secretaría	Modificaciones de las propuestas de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, al Código CNI y al Código NGV 1994, y proyectos de resoluciones MSC relativas a su adopción

4 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

MSC 74/4	Secretaría	Resultados del 73º periodo de sesiones del CSM
MSC 74/4/1 y Corr.1	Estados Unidos	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia
MSC 74/4/2	Bahamas	Formación en técnicas de lucha contra incendios en los buques de pasaje de gran tamaño
MSC 74/4/3	España	Observaciones y propuestas relativas a ciertas áreas críticas que afectan al concepto general del buque
MSC 74/4/4	Estados Unidos	Cuestiones de interés en relación con los buques de pasaje de gran tamaño existentes
MSC 74/4/5	Estados Unidos	Cuestiones de interés relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje del futuro
MSC 74/4/6	CILC	Observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia
MSC 74/INF.13	CILC	*Results of study on the safety of large passenger ships*
MSC 74/INF.17 (en inglés)	IUMI	*World flete cruise vessel casualties*
MSC 74/INF.18 (en inglés)	Suecia	*Report on fire on board the passenger ferry* ***Princesse Ragnhild***
MSC 74/INF.25 (en inglés)	Estados Unidos	*Areas of concern relating to future large passenger ships*
MSC 74/WP.6	Grupo de trabajo	Informe del Grupo de trabajo

5 Seguridad de los graneleros

MSC 74/5	Secretaría	Informe de la labor realizada por el CSM en su 73º periodo de sesiones
MSC 74/5/1	Reino Unido	Informe de los avances con modelos de graneleros efectuado en MARIN
MSC 74/5/2	Reino Unido	Recomendaciones resultantes de la reabierta investigación oficial del hundimiento de la motonave "**Derbyshire**"
MSC 74/5/3	Japón	Informe del estudio EFS de los graneleros
MSC 74/5/4	IACS	Informe sobre el estudio EFS de la integridad de estanquidad del extremo de

		proa de los graneleros
MSC 74/5/5	Noruega y la CIOSL	Evaluación formal de la seguridad de los dispositivos de salvamento de los buques graneleros
MSC 74/5/6	Reino Unido	Precauciones contra la inundación de los espacios de proa
MSC 74/5/7	Reino Unido	Informe sobre los avances logrados hasta la fecha en el Estudio internacional conjunto sobre la evaluación de los graneleros
MSC 74/INF.4 (en inglés)	Reino Unido	*International collaboration FSA study - Screebubg if generic hazards*
MSC 74/INF.5 y Add.1 (en inglés)	Reino Unido	*FSA hazard identification and screening*
MSC 74/INF.9 (en inglés)	Japón	*Report on FSA study on bulk carrier safety*
MSC 74/INF.10 (en inglés)	Japón	*Step 2 of FSA study on bulkcarrier safety (risk analysis)*
MSC 74/INF.11 (en inglés)	Japón	*Step 3 of FSA study on bulk carrier safety (risk control options)*
MSC 74/INF.12 (en inglés)	Japón	*Step 4 of FSA study on bulk carrier safety (cost effectivenes análisis)*
MSC 74/INF.14 (en inglés)	República de Corea	*Report on trial application of FSA to Nº 1 cargo hold flooding in bulk carriers*
MSC 74/INF.15 (en inglés)	República de Corea	*Report on trial application of FSA to the hatchway watertight integrity of bulk carriers*
MSC 74/INF.19 (en inglés)	INTERCARGO	*Bulk carrier casualty report 2000*
MSC 74/WP.18 y Add.1	Grupo de trabajo	Informe del Grupo de trabajo

6 Implantación del Convenio de Formación revisado

MSC 74/6	Secretaría	Preparación de los informes conforme a lo prescrito en la regla I/7 del Convenio de Formación
MSC 74/6/1	Secretaría	Lista de personas competentes de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/7 del Código de Formación
MSC 74/6/2	Secretaría	Informe del estudio de investigación de prácticas fraudulentas relacionadas con certificados de competencia. Informe abreviado
MSC 4/WP.4 y Add.1	Secretario General	Informe del Secretario General al Comité de Seguridad Marítima sobre la evaluación de la información comunicada de conformidad con el

		párrafo 3 de la regla I/7 del Convenio de Formación
MSC 74/WP.8	Secretaría	Lista de personas competentes que mantendrá el Secretario General según lo prescrito en la sección A-I/7 del Código de Formación
MSC 74/WP.9	Secretaría	Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, que, según confirma el Comité de Seguridad Marítima, han comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio.

7 Formación y guardia (Informe del 32º periodo de sesiones)

MSC 74/7	Secretaría	Informe del 32º periodo de sesiones del Subcomité
STW 32/16	Subcomité	Informe del 32º periodo de sesiones
MSC 74/7/1	Secretaría	Informes de las evaluaciones independientes comunicadas por las Partes de conformidad con lo dispuesto con la regla I/8 del Convenio de Formación
MSC 74/INF.16 (en inglés)	IFSMA	*Information technology and the training needs of seafarers*
MSC 74/WP.13	Secretaría	Orientación sobre la elaboración y el examen de las evaluaciones independientes prescritas en la regla I/8 del Convenio de Formación y en la sección A-I/7 del Código de Formación

8 Estabilidad, líneas de carga y seguridad de los buques pesqueros (informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 74/8	Secretaría	Informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité
SLF 43/16	Subcomité	Informe del 43º periodo de sesiones

9 Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento (informe del 5º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 74/9	Secretaría	Informe sobre el 5º periodo de sesiones del Subcomité
COMSAR 5/14 y Add.1 (en francés y en español)	Subcomité	Informe del 5º periodo de sesiones

MSC 74/9/1	España	Establecimiento de un Centro de coordinación de salvamento regional en Marruecos
MSC 74/9/2	Reino Unido	Propuesta de circular MSC sobre directrices para preparar los planes de cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje
MSC 74/9/3	Países Bajos	Propuesta de revisión de la resolución A.474(XII) sobre el Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar
MSC 74/9/4	Secretaría	Asesoramiento jurídico acerca de la utilización del procedimiento de aceptación tácita para el Plan mundial SAR
MSC 74/9/5	Dinamarca y los Países Bajos	Observaciones formuladas sobre las enmiendas propuestas a la regla IV/12.3 del Convenio SOLAS
MSC 74/WP.16	Grupo oficioso de redacción	Proyecto de resolución de la Asamblea sobre Aceptación e implantación del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979

10 Protección contra incendios

MSC 74/10	Secretaría	Informe del 45º periodo de sesiones del Subcomité
FP 45/16	Subcomité	Informe del 45º periodo de sesiones
MSC 74/10/1	Reino Unido	Observaciones sobre las interpretaciones del Código PEF
MSC 74/WP.15	Grupo extraoficial de expertos	Informe del Grupo

11 Líquidos y gases a granel

MSC 74/11	Secretaría	Informe del 6º periodo de sesiones del Subcomité
BLG 6/16	Subcomité	Informe del 6º periodo de sesiones

12 Implantación por el Estado de abanderamiento

MSC 74/12	Secretaría	Informe del 9º periodo de sesiones del Subcomité
FSI 9/19	Subcomité	Informe del 9º periodo de sesiones
MSC 74/12/1	Estados Unidos	Proyecto de enmiendas a las directrices revisadas del Código IGS
MSC 74/WP.20	Grupo oficioso de redacción	Informe del Grupo de redacción

13 Proyecto y equipo del buque

MSC 74/13	Secretaría	Cuestiones urgentes resultantes del 44º periodo de sesiones del Subcomité
DE 44/19 y Corr.1 (en inglés)	Subcomité	Informe del 44º periodo de sesiones
MSC 74/13/1	Federación de Rusia	Observaciones sobre el proyecto de directrices para los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo
MSC 74/WP.17	Grupo extraoficial de trabajo	Informe del Grupo extraoficial
MSC 74/WP.21	Grupo de redacción	Proyecto final de la regla II-1/12-2 revisada, del Convenio SOLAS

14 Subprograma de asistencia técnica en seguridad marítima

MSC 74/14	Secretaría	Novedades sobre las actividades realizadas por la División de Seguridad Marítima en 2000-2001
MSC 74/14/1	Secretaría	Informe sobre los cursos modelo

15 Influencia del factor humano

MSC 74/15	Estados Unidos	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la fatiga
MSC 74/15/1	Japón	Informe sobre una investigación de cuasiabordaje
MSC 74/15/2	OIT	Resultados del 29º periodo de sesiones de la Comisión Paritaria Marítima
MSC 74/INF.7 (en inglés)	ISF	*Leaflet on safety culture*
MSC 74/INF.8 (en inglés)	ISF y CIOSL	*ISCW Guidelines on ILO Seafarers' Welfare Conventions*
MSC 74/INF.27 (en inglés)	Estados Unidos	*Report on crew alertness*
MSC 74/WP.10	Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad	Informe del Grupo mixto de trabajo

16 Evaluación formal de la seguridad

MSC 74/16	Japón	Actas del debate del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS
MSC 74/16/1	Japón	Proyecto de directrices relativas a la EFS elaboradas por el Grupo de trabajo por correspondencia
MSC 74/16/2	IACS	Programa de formación sobre la EFS elaborado por la IACS
MSC 74/16/3	Reino Unido	Propuesta de mantenimiento de los Diagramas del impacto normativo (DIN) que figuran en las Directrices EFS
MSC 74/16/4	República de Corea	Observaciones sobre el punto 1 del documento MSC 74/16/1
MSC 74/INF.6 (en inglés)	Reino Unido	*Practical aplication of RIDs*
MSC 74/WP.19	Informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM	Informe del Grupo mixto de trabajo

17 Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

MSC 74/17	Secretaría	Informes anuales, trimestrales y mensuales sobre actos perpetrados en el 2000
MSC 74/17/Add.1	Secretaría	Informes de los Estados ribereños
MSC 74/17/1	Secretaría	Informe de las misiones de estudio y evaluación llevadas a cabo en Yakarta (Indonesia), y en Singapur
MSC 74/17/2	ICS e ISF	Propuesta y proyecto de resolución con información sobre los puntos de contacto que se pueden utilizar en zonas de alto riesgo
MSC 74/17/3	Alemania, Hong Kong (China), ICC/IMB, CIOSL, IFSMA e ISMA	Propuesta de un marcado obligatorio del Nº IMO de identificación del buque para impedir que los buques sean usados como "buques fantasma"

18 Implantación de instrumentos y asuntos conexos

MSC 74/18	Secretaría	Información sobre el estado jurídico de los instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad
MSC 74/18/1	República de Corea	Falta de armonización entre los números de la regla del capítulo II-2 revisado del SOLAS y de los códigos CIQ y CIG

MSC 74/18/2	Secretaría	Implantación del Código IMDG por las partes que operan en tierra
MSC 74/INF.20 (en inglés)	Secretaría	*Listed information on status of IMO safety-related instruments referred to in document MSC 74/18*

19 Relaciones con otras organizaciones

MSC 74/19	Secretaría	Declaración del Milenio de las Naciones Unidas (resolución 55/2 de la Asamblea General de las Naciones Unidas)

20 Aplicación de las Directrices del Comité

MSC 74/20	Presidentes del CSM y del CPMM	Propuesta de mandato para la posible reestructuración de los subcomités
MSC 74/20/1	Brasil	Observaciones sobre el documento MSC 74/20

21 Programa de trabajo

MSC 74/21	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités BLG, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW
MSC 74/21/Add.1	Secretaría	Programa de trabajo de los Subcomités FSI y DE y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones
MSC 74/21/1	Secretaría	Documentos aplazados del 73º periodo de sesiones del CSM
MSC 73/18/2	*Reino Unido*	*Propuesta de inclusión de un nuevo punto relativo a la interpretación del Código NGV 2000*
MSC 73/18/3	*Reino Unido*	*Propuesta de revisión de las normas de rendimiento del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha*
MSC 73/18/4	*Reino Unido*	*Propuesta de revisión de las normas de rendimiento de los reflectores radar*
MSC 73/18/6	*Francia, Italia y el Reino Unido*	*Proposición de revisión de las prescripciones sobre la prueba de los chalecos salvavidas*
MSC 73/18/7	*Reino Unido*	*Prescripciones aplicables a los botes de rescate rápidos y medios de salvamento*
MSC 73/18/8	*Australia y Canadá*	*Propuesta concerniente a los fallos en las piezas de amarre y sus estructuras de apoyo*
MSC 73/18/10	*Australia*	*Observaciones sobre la propuesta del punto relativo a la interpretación del Código NGV 2000*

21 Programa de trabajo (cont.)

MSC 73/WP.2	*Presidente del CSM*	*Evaluación preliminar de las propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo*
MSC 74/21/2	Secretaría	Plan de trabajo a largo plazo (hasta 2008)
MSC 74/21/3	Canadá	Nuevo punto propuesto sobre las prescripciones relativas a los trajes de inmersión
MSC 74/21/4	Australia	Propuesta de un nuevo punto sobre la elaboración de prescripciones internacionales unificadas para el proyecto, construcción, reconocimiento y operación de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (SPAD) y de las unidades flotantes de almacenamiento (UFA)
MSC 74/21/5	Dinamarca, Finlandia, Alemania, Irlanda, los Países Bajos y Suecia	Propuesta de revisar el método de ensayo con modelo dispuesto en el Acuerdo de Estocolmo
MSC 74/21/6	Reino Unido	Propuesta sobre las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento
MSC 74/21/7	Estados Unidos	Propuesta relativa a las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios
MSC 74/21/8	Noruega, Reino Unido y los Estados Unidos	Propuesta relativa a las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento
MSC 74/21/9	IACS	Propuesta relativa a las pruebas iniciales de las puertas estancas de los buques de pasaje y de carga
MSC 74/21/10	Francia	Propuesta relativa a la incorporación de las "comunicaciones de puente a puente"
MSC 74/21/11	Francia	Propuesta relativa a las radiocomunicaciones marítimas
MSC 74/21/12	Italia	Observaciones sobre el documento MSC 74/21/7
MSC 74/21/13	Reino Unido	Observaciones sobre las propuestas de nuevos puntos relativos a la elaboración de interpretaciones del Código NGV, 2000 y la revisión de las normas de rendimiento del equipo NAVTEX

21 Programa de trabajo (cont.)

MSC 74/INF.23 (en inglés)	SIGTTO, OCIMF e INTERTANKO	*Results of an investigation into lifeboat safety*
MSC 74/INF.26 (en inglés)	Secretaría	*Information on progress on subjects included in the committee´s long-term work plan*
MSC 74/WP.1	Presidente	Evaluación preliminar de las propuestas para incluir nuevos puntos en el Programa de trabajo
MSC 74/WP.2	Secretaría	Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes al 75º y al 76º periodo de sesiones del Comité CSM
MSC 74/WP.3	Secretaría	Programa de trabajo de los Comités y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones
MSC 74/WP.7	Grupo extraoficial	Botes de rescate rápidos y sistemas de medios de salvamento

22 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2002

No se redactó ningún documento

23 Otros asuntos

MSC 74/23	Secretaría	Protocolo de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire
MSC 74/23/1	Secretaría	Informe sobre la marcha de los trabajos de elaboración de un manual sobre prescripciones operacionales para la gente del mar
MSC 74/23/2	Secretaría	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de certificados y documentos reunido durante el FAL 28
MSC 74/23/3	Secretaría	Propuestas de enmiendas a las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas
MSC 74/23/4	España	Informe sobre prácticas peligrosas o ilegales relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar

23 Otros asuntos (cont.)

MSC 74/23/5	Estados Unidos	Observaciones con respecto a las enmiendas de la resolución A.889(21) sobre los medios para el transbordo de prácticos
MSC 74/23/6	Italia	Observaciones con respecto a las enmiendas a la resolución A.889(21) sobre los medios para el transbordo de prácticos
MSC 74/23/7	OMM	Propuesta de nueva circular relativa al Programa de buques para la observación voluntaria (BOV) de la OMM
MSC 74/23/8	Francia, Grecia, Italia y el Reino Unido	Propuesta de enmienda a la circular MSC/Circ.806
MSC 74/INF.2 (en inglés)	Canadá	*Results of work of the APEC Expert Group on Maritime Safety*
MSC 74/INF.3 (en inglés)	Noruega	*Report on the AA **Sleipner** casualty*
MSC 74/INF.21 (en inglés)	Australia	*Report of the International Commission on Shipping Inquiry into Ship Safety (ICONS)*
MSC 74/INF.22 (en inglés)	Reino Unido	*Information on a new sandwich plate system*
MSC 74/INF.24 (en inglés)	Sudáfrica	Information on preparations for ISTDGG 14
MSC 74/WP.11	Secretaría	Proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas
MSC 74/WP.22	Secretaría	Proyecto de una circular del CSM relativa al Programa de buques para la observación voluntaria (BOV) de la OMM
MSC 74/WP.23	Grupo extraoficial	Propuesta de enmienda de la circular MSC/Circ.896

24 Informe del 74º periodo de sesiones del Comité

MSC 74/WP.12 y Adds.1 a 4	Secretaría	Proyecto de informe
MSC 74/24 y Add.1	Secretaría	Informe
MSC 74/INF.1 (en inglés)		*List of participants*

***

ANEXO 2

RESOLUCIÓN MSC.117(74)
(aprobada el 6 de junio de 2001)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante denominado "el Convenio", relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I,

TOMANDO NOTA de que, por la Enmienda 30 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (distribuida mediante la circular MSC/Circ.961), se incorpora, entre otras cosas, una nueva ficha de transporte 14 a dicho Código,

RECONOCIENDO la necesidad de enmendar las prescripciones correspondientes del capítulo VII del Convenio SOLAS para armonizarlas con dicha Enmienda 30 al Código IMDG,

HABIENDO EXAMINADO, en su 74º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2002 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2003, 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 son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO VII

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

En el párrafo 2 de la regla se sustituyen las palabras "fichas 10, 11, 12 ó 13" por "fichas de transporte 10, 11, 12, 13 ó 14".

***

ANEXO 3

RESOLUCIÓN MSC.118(74)
(aprobada el 6 de junio de 2001)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.88(71), mediante la cual adoptó el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (en adelante denominado "Código CNI"), que es de obligado cumplimiento en virtud de lo dispuesto en el capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, por la Enmienda 30 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (distribuida mediante la circular MSC/Circ.961), se incorpora, entre otras cosas, una nueva ficha de transporte 14 a dicho Código,

RECONOCIENDO la necesidad de enmendar el Código CNI para armonizarlo con dicha Enmienda 30 al Código IMDG,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo VIII b) y de la regla VII/14.1 del Convenio, sobre el procedimiento de enmienda del Código CNI,

HABIENDO EXAMINADO, en su 74º periodo de sesiones, las enmiendas al Código CNI propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código CNI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2002 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2003, 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 son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CÓDIGO CNI)

Capítulo 1 – Generalidades

1.1 Definiciones

En el párrafo 1.1.1.3 se sustituyen las palabras "fichas 10, 11, 12 ó 13" por "fichas de transporte 10, 11, 12, 13 ó 14".

***

ANEXO 4

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.119(74)
(aprobada el 6 de junio de 2001)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD (RESOLUCIÓN MSC.36(63))

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución MSC.36(63), mediante la cual adoptó el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (en adelante denominado "Código NGV 1994"), que es de obligado cumplimiento en virtud de lo dispuesto en el capítulo X del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMADO NOTA de la resolución MSC.97(73), mediante la cual adoptó el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000), que contiene, entre otras cosas, disposiciones actualizadas para el equipo náutico de las naves de gran velocidad,

DESEOSO de armonizar las disposiciones del Código NGV 1994 relativas al equipo náutico con las disposiciones correspondientes del Código NGV 2000,

HABIENDO EXAMINADO, en su 74º periodo de sesiones, las enmiendas al Código NGV 1994 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código NGV 1994 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2002 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2003, 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 son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD (CÓDIGO NGV 1994) (RESOLUCIÓN MSC.36(63))

CAPÍTULO 1

OBSERVACIONES Y PRESCRIPCIONES GENERALES

1 El texto existente de 1.3.3.1 se sustituye por el siguiente:

"buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Gobierno Contratante y que estén destinados exclusivamente a servicios no comerciales del Gobierno; "

2 después de 1.3.3.5, se añade la nueva frase siguiente:

"No obstante, se recomienda que, dentro de lo razonable y factible, los buques de guerra, los buques auxiliares de la armada u otros buques que cuya propiedad o explotación corresponda a un Gobierno Contratante y que estén destinados exclusivamente a servicios no comerciales del Gobierno, operen de forma compatible con lo prescrito en el presente Código."

CAPÍTULO 13
º
EQUIPO NÁUTICO

3 El título del capítulo 13 se sustituye por el siguiente:

"SISTEMAS Y EQUIPO NÁUTICOS DE A BORDO Y REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA"*

4 El párrafo 13.1 actual se sustituye por el siguiente:

"13.1 Cuestiones generales

13.1.1 El presente capítulo trata del equipo relacionado con la navegación, y no con la seguridad del funcionamiento de la nave. Los párrafos siguientes contienen las prescripciones mínimas exigidas para la seguridad de la navegación en condiciones normales, a menos que se haya demostrado a la Administración que se consigue un grado de seguridad equivalente por otros medios.

13.1.2 El equipo y su instalación serán satisfactorios a juicio de la Administración.

---

* De conformidad con la regla X/3.1.1 del Convenio, las disposiciones del capítulo V del Convenio son también aplicables a las naves de gran velocidad, salvo las de las reglas V/18, V/19 y V/20.

13.1.3 La Administración determinará en qué medida las disposiciones del presente capítulo no serán aplicables a las naves de arqueo bruto inferior a 150."

5 A continuación del párrafo 13.12 actual se añaden los nuevos párrafos siguientes:

"13.13 Registradores de datos de la travesía (RDT)**

13.13.1 A fin de facilitar las investigaciones sobre siniestros, en las naves de pasaje se instalará un registrador de datos de la travesía (RDT) según se indica a continuación:

.1 en las naves de pasaje de transbordo rodado, a más tardar en el primer reconocimiento que se efectúe después del 1 de enero de 2003; y

.2 en las naves de pasaje que no sean de transbordo rodado, a más tardar el 1 de enero de 2004.

13.13.2 La Administración podrá eximir a las naves de pasaje que no sean de transbordo rodado de la obligación de instalar un RDT, siempre que se demuestre que la interconexión de un RDT con los aparatos existentes en la nave no resulta razonable ni factible.

13.13.3 El sistema del registrador de datos de la travesía (RDT), incluidos todos los sensores, se someterá a una prueba anual de funcionamiento. Dicha prueba se realizará en una instalación aprobada de prueba o servicio a fin de verificar la precisión, duración y facilidad de recuperación de los datos registrados. Además, se llevarán a cabo pruebas e inspecciones para determinar el estado de todas las envueltas protectoras y todos los dispositivos instalados para ayudar a localizar el registrador. A bordo de la nave se mantendrá una copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación que lleve a cabo las pruebas en el que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables.

13.14 Cartas y publicaciones náuticas

13.14.1 Las naves estarán provistas de cartas y publicaciones náuticas que permitan planificar y mostrar la derrota de la nave para la travesía prevista y trazar y supervisar su situación durante la travesía. Se podrá considerar que un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) cumple las prescripciones del presente párrafo relativas a la obligación de llevar a bordo cartas adecuadas.

13.14.2 Se proveerán medios auxiliares para cumplir las prescripciones funcionales del párrafo 13.14.1 si dicha función se cumple total o parcialmente por medios electrónicos.***

** Véase la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo adoptada por la Organización mediante la resolución A.861(20).

*** Se podrá utilizar una carpeta adecuada de cartas náuticas como medio auxiliar para los SIVCE. También son aceptables otros medios auxiliares para los SIVCE (véase el apéndice 6 de la resolución A.817(19) enmendada).

13.15 Sistema de identificación automática (SIA)

13.15.1 Toda nave estará provista de un sistema de identificación automática (SIA) según se indica a continuación:

.1 en el caso de las naves de pasaje, a más tardar el 1 de julio de 2003;

.2 en el caso de las naves de carga de arqueo bruto igual o superior a 3 000, a más tardar el 1 de julio de 2006; y

.3 en el caso de las naves de carga de arqueo bruto inferior a 3 000, a más tardar el 1 de julio de 2007.

13.15.2 El SIA:

.1 proporcionará automáticamente a las estaciones terrenas costeras, otros buques y aeronaves que dispongan del equipo apropiado, información que incluya la identidad de la nave, su tipo, situación, rumbo, velocidad y condiciones de navegación, así como otra información relacionada con la seguridad;

.2 recibirá automáticamente tal información de los buques que dispongan de un equipo análogo;

.3 vigilará y seguirá a los buques; y

.4 intercambiará información con las instalaciones en tierra.

13.15.3 Las prescripciones del párrafo 13.15.2 no serán aplicables a los casos en que los acuerdos, reglamentos o normas internacionales estipulen la protección de la información sobre la navegación.

13.15.4 El SIA se utilizará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*

---

* Véanse las Directrices sobre el funcionamiento de los SIA en los buques (que se elaborarán antes de que esta regla entre en vigor).

6 El párrafo 13.13 actual pasa a ser el párrafo 13.16.

ANEXO 1

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD

7 A continuación del párrafo 4.3 actual se añade la nueva sección 5 siguiente:

"5 Pormenores de los sistemas y el equipo náuticos:

1.1	Compás magnético	.....
1.2	Girocompás	.....
2	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia	.....
3	Ecosonda	.....
4.1	Radar de 9 GHz	.....
4.2	Segundo radar (3 GHz/9 GHz*)	.....
4.3	Ayuda de punteo radar automática (APRA)/Ayuda de seguimiento automático*	.....
5	Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/Sistema de radionavegación terrenal/Otros medios de determinación de la situación**	.....
6.1	Indicador de la velocidad de giro*	.....
6.2	Indicador del ángulo del timón/Indicador de la dirección de empuje de gobierno*	.....
7.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)*	.....
7.2	Medios auxiliares para los SIVCE	.....
7.3	Publicaciones náuticas	.....
7.4	Medios auxiliares para las publicaciones náuticas	.....
8	Proyector	.....
9	Lámpara de señales diurnas	.....
10	Equipo de visión nocturna	.....
11	Medios para mostrar la modalidad de los sistemas de propulsión	.....
12	Ayuda para el gobierno automático (piloto automático)	.....
13	Sistema de identificación automática (SIA)	.....
14	Registrador de datos de la travesía (RDT)	.....

***

* Táchese según proceda.

** En caso de que sean "otros medios", éstos deberían especificarse.

ANEXO 5

PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC SOBRE LAS SUGERENCIAS DE PROYECTO PARA LAS OPCIONES DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y DE LOS SEDIMENTOS*

1 El título del proyecto de circular MSC/MEPC se modifica del siguiente modo:

"Sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos **en los buques nuevos**".

2 El texto principal del párrafo 2.9 se modifica del siguiente modo:

"2.9 El proyecto del sistema **de agua** de lastre tendrá en cuenta especialmente la creciente necesidad de efectuar el muestreo del contenido con objeto de incrementar la calidad y facilidad del muestreo del agua de lastre y de los sedimentos~~, por ejemplo:~~ **sin necesidad de entrar en espacios potencialmente peligrosos o de llenar parcialmente tanques de lastre.**"

3 Se añade el siguiente subtítulo antes del párrafo 2.9.1:

"**Ejemplos de procedimientos y equipo:**"

4 El párrafo 2.9.6 se modifica del siguiente modo:

".6 proporcionando un acceso seguro a los tanques (especialmente donde no se exige normalmente tener acceso) ~~a los efectos de obtener muestras de agua de lastre y de sedimentos~~;"

5 El párrafo 2.10 se modifica del siguiente modo:

"2.10 Cuando se elija el método de cambio del agua de lastre en el mar, la resistencia de proyecto **y la estabilidad** general del buque serán suficientes y permitirán que se lleve a cabo en todos los viajes **en lastre** y en todas las condiciones meteorológicas, excepto las más desfavorables. **Para orientación del capitán,** [~~E~~el estado máximo de la mar **y las condiciones del oleaje determinados por el constructor, de haberlos,** en que puede realizarse con seguridad el cambio de agua de lastre ~~se establecerá y~~ se registrarán en el Plan de gestión del agua de lastre.~~]~~]"

---

* Se hace referencia al proyecto de circular adjunto al documento MSC 74/WP.14.

6 El párrafo 2.13 se modifica del siguiente modo:

"2.13 Cuando el cambio del agua de lastre se realice mediante el método secuencial, se prestará especial atención a la disposición de los tanques de lastre, a su capacidad, a su configuración y a la resistencia de la viga-casco. Si el plan exige el vaciado y llenado simultáneo de tanques en diagonal, se tendrán en cuenta los esfuerzos de torsión consiguientes. Los momentos flectores en aguas tranquilas, ~~y~~ las fuerzas cortantes **y la estabilidad** se mantendrán ~~en los niveles permitidos cuando se realice el vaciado y llenado simultáneo de tanques en diagonal~~ **dentro de los límites de seguridad**."

***

ANEXO 6

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO IV DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Regla 1 – Ámbito de aplicación

1 Se eliminan los párrafos 3, 4, 5, 6 y 7.

2 El párrafo 8 existente se vuelve a numerar como párrafo 3.

Regla 3 – Exenciones

3 Se elimina el párrafo 2.3.

4 Se inserta la palabra "o" al final del párrafo 2.1, después de las palabras "reglas 7 a 11;"

Regla 4 – Prescripciones funcionales

5 En el párrafo 1.6, la referencia a "las reglas V/12 g) y V/12 h)" se sustituye por la de "la regla V/19.2.3.2".

Regla 7 – Equipo radioeléctrico – Generalidades

6 Se eliminan los párrafos 2, 3 y 4.

7 El párrafo 5 existente se vuelve a numerar como párrafo 2.

Regla 12 – Servicios de escucha

8 En el párrafo 3, la fecha "1 de febrero de 1999" se sustituye por la de "1 de febrero de 2005" [y se eliminan las palabras ", o hasta otra fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima,"].

9 Se elimina el párrafo 4.

Regla 14 – Normas de funcionamiento

10 En el párrafo 1, se eliminan en la segunda frase las palabras "A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 siguiente,"

11 Se elimina el párrafo 2.

APÉNDICE

CERTIFICADOS

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

12 Se eliminan en la Sección 3 los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página conexas.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de pasaje (Modelo R)

13 Se eliminan en la Sección 2 los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página conexas.

14 Se elimina la sección 4.

***

ANEXO 7

PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL SOLAS

APÉNDICE

MODIFICACIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

1 En la sección 3 se eliminan los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página correspondientes.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de pasaje (Modelo R)

2 En la sección 2 se eliminan los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página correspondientes.

Se elimina la sección 4.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

3 En la sección 3 se eliminan los elementos 7 y 8 y las notas a pie de página correspondientes.

***

ANEXO 8

RESOLUCIÓN MSC.120(74)
(aprobada el 31 de mayo de 2001)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS (RLS) POR SATÉLITE AUTOZAFABLES DE 406 MHz (RESOLUCIÓN A.810(19))

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.886(21), mediante la cual la Asamblea resolvió que la función de aprobar las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico, así como las enmiendas de las mismas, correspondía al Comité de Seguridad Marítima, en nombre de la Organización,

HABIENDO EXAMINADO la resolución A.810(19) sobre Normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite autozafables de 406 MHz, en su forma enmendada por la resolución MSC.56(66), y las prescripciones relativas a las señales transmitidas por satélites, especificadas en la parte B del anexo de la resolución A.810(19),

APRUEBA las enmiendas a la Recomendación sobre normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite autozafables de 406 MHz, que constituye el anexo de la resolución A.810(19), que figuran en el anexo de la presente resolución.

ANEXO

ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LAS RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS (RLS) POR SATÉLITE AUTOZAFABLES DE 406 MHz (RESOLUCIÓN A.810(19))

ANEXO DE LA RESOLUCIÓN A.810(19)

Parte B

Señales transmitidas por satélite

1 Se elimina el párrafo 1.

2 El párrafo 2 se numera como párrafo 1.

3 En el recién numerado párrafo 1:

.1 se elimina la expresión "Recomendación UIT-R M.633"; y

.2 se inserta la expresión "a las prescripciones del documento C/S T.001 del sistema COSPAS-SARSAT" después de la palabra "ajustarán".

4 Se vuelven a numerar los párrafos restantes.

***

ANEXO 9

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla V/21 - Código internacional de señales

1 El título de la regla se modifica del siguiente modo:

"Código internacional de señales y Manual IAMSAR".

2 Se inserta el nuevo párrafo 2 siguiente:

"2 Todos los buques llevarán un ejemplar actualizado del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR)."

***

ANEXO 10

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

ACEPTACIÓN E IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (la Organización), artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional celebrada en Hamburgo en abril de 1979 adoptó el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR), 1979, que entró en vigor en 1985,

RECORDANDO ADEMÁS que, mediante la resolución MSC.70(69), el Comité de Seguridad Marítima adoptó, en su 69º periodo de sesiones, enmiendas al Convenio SAR, que entraron en vigor el 1 de enero de 2000, con miras a aclarar la responsabilidad de los Estados y hacer hincapié en la colaboración y coordinación regional entre los Estados a la hora de facilitar servicios de búsqueda y salvamento (servicios SAR),

RECONOCIENDO el propósito humanitario del Convenio SAR y las obligaciones con arreglo al capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, por lo que respecta a facilitar servicios SAR mínimos,

TOMANDO NOTA CON PREOCUPACIÓN de que, hasta la fecha, veintidós años después de su adopción, sólo 66 Estados son Partes del Convenio SAR,

TOMANDO NOTA ASIMISMO CON PREOCUPACIÓN que un considerable número de Estados no han identificado a las autoridades responsables de recibir y responder a los alertas de socorro, y que, como resultado, los medios SAR resultan insuficientes para responder con eficacia a las operaciones de búsqueda y salvamento a nivel mundial,

CONVENCIDA de la necesidad de alcanzar la plena implantación del Convenio SAR mediante el establecimiento de servicios SAR eficaces en todo el mundo y la ultimación del Plan marítimo internacional SAR de ámbito mundial,

CONSIDERANDO DESEABLE que se faciliten, con carácter prioritario, instalaciones de coordinación SAR adecuadas, para el salvamento de personas en peligro en el mar,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 74º periodo de sesiones, aprobó la consolidación de las circulares SAR.2 y SAR.3, que constituyen el Plan marítimo internacional SAR provisional,

RECORDANDO ADEMÁS la adopción del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), mediante la resolución A.894(21),

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su 74º periodo de sesiones,

1. INSTA a los Estados que aún no lo hayan hecho a que se constituyan en Partes en el Convenio SAR lo antes posible;

2. INSTA ADEMÁS a los Estados Miembros y a las Partes en el Convenio SAR, a que en la medida de lo posible:

.1 establezcan los elementos básicos de un servicio SAR y sigan las normas y directrices mínimas pertinentes, elaboradas por la Organización, como se estipula en el párrafo 2.1.2 del Anexo del Convenio SAR, tales como el Manual IAMSAR y otros instrumentos enumerados en las circulares SAR.7, enmendadas;

.2 mientras tanto, cumplan las partes pertinentes del Plan marítimo internacional SAR provisional, hasta que se ultime el Plan marítimo internacional SAR de ámbito mundial;

.3 concluyan acuerdos bilaterales o multilaterales en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2.1.4 del Anexo del Convenio SAR e informen de ello al Secretario General de la Organización, para que lo comunique a las Partes y a los Estados Miembros de la Organización;

.4 individualmente, o en colaboración con otros Estados, dispongan o acuerden los medios regionales o subregionales de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 2.1.5 del Anexo del Convenio SAR con objeto de facilitar y acelerar la colaboración y coordinación para llevar a cabo las operaciones de búsqueda y salvamento de manera eficaz en sus respectivas zonas marítimas, de conformidad con las disposiciones del Convenio SAR; y

.5 informen al Secretario General de la Organización de dichos acuerdos para su distribución a todos los Estados Miembros de la Organización y a las Partes en el Convenio SAR;

3. INVITA a los Gobiernos a que consideren la posibilidad de facilitar asistencia técnica para la provisión y coordinación de los servicios SAR a aquellos Estados que la soliciten, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales o a través de la Organización.

***

ANEXO 11

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO (PARA REVOCAR LA RESOLUCIÓN A.881(21))

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que uno de los objetivos de la Organización es garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial y el cumplimiento de sus prescripciones,

RECORDANDO ASIMISMO que otro de los objetivos de la Organización es evaluar el grado actual de dicha implantación y determinar las áreas en que los Estados de abanderamiento tienen dificultades para implantar plenamente los instrumentos de la OMI en que son Parte, prestando especial atención a las dificultades con que se enfrentan los Gobiernos,

RECORDANDO ADEMÁS que en sus resoluciones A.777(18) y A.900(21) reiteró el contenido de la resolución A.500(XII), asignando así el máximo grado de prioridad al fomento de la implantación de los instrumentos internacionales pertinentes para mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

RECONOCIENDO que los Gobiernos tienen que asumir y cumplir las obligaciones y responsabilidades estipuladas en la reglamentación, los procedimientos y las prácticas de carácter internacional que figuran en los instrumentos de la OMI y en otros instrumentos obligatorios en los que son Partes, y adoptar las medidas necesarias para garantizar su observancia,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las Partes en convenios internacionales, tales como: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982; el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (SOLAS 1974) y su Protocolo de 1988; el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, enmendado (MARPOL 73/78); el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado; el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 y su Protocolo de 1988, y el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, se han comprometido, como parte del proceso de ratificación, a asumir totalmente las responsabilidades y cumplir las obligaciones que les impone el derecho internacional aplicable, tal como se estipula en los convenios e instrumentos en que son Parte,

REITERANDO su deseo de que los buques cumplan en todo momento las normas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación estipuladas en los instrumentos internacionales pertinentes,

REITERANDO TAMBIÉN que los Estados de abanderamiento son los principales responsables de habilitar un sistema idóneo y eficaz que permita supervisar a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, y de garantizar que cumplen la reglamentación internacional pertinente,

HABIENDO APROBADO la resolución A.847(20) sobre Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI; la resolución A.739(18) sobre Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración; la resolución A.789(19) sobre Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración y la resolución A.881(21) sobre Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento,

TOMANDO NOTA de la circular MSC/Circ.954 - MEPC/Circ.373, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino, en su 44º periodo de sesiones, y el Comité de Seguridad Marítima, en su 72º periodo de sesiones, aprobaron los criterios e indicadores de la actuación para la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, si bien los Estados pueden obtener ciertas ventajas al constituirse en Parte en instrumentos destinados a fomentar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, tales propósitos sólo se podrán lograr cuando todas las Partes cumplan plenamente las obligaciones que les imponen los convenios,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en último término, la eficacia de todo instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

a) se constituyan en Parte en los instrumentos antedichos;

b) los implanten plena y eficazmente; y

c) envíen las notificaciones oportunas a la Organización,

CONSCIENTE de las dificultades que tienen que afrontar algunos Gobiernos para llevar a efecto total y plenamente todas las disposiciones de los distintos instrumentos de la OMI en que sean Parte,

RECONOCIENDO que es necesario reducir al mínimo dichas dificultades y que, por esa razón, la Organización ha establecido y mantiene un Programa integrado de cooperación técnica,

DESEOSA de seguir ayudando a los Gobiernos a que mejoren su capacidad y eficacia, en tanto que Estados de abanderamiento, y lleven total y plenamente a efecto los instrumentos de la OMI en que sean Parte,

RECORDANDO que, en su vigésimo primer periodo de sesiones, al adoptar la resolución A.881(21), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinaran y actualizaran continuamente las Orientaciones teniendo en cuenta su labor al respecto,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 74º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 46º periodo de sesiones,

1. ADOPTA:

a) las Orientaciones para ayudar a los Estados de abanderamiento a autoevaluar su actuación, cuyo texto figura en el anexo 1 de la presente resolución; y

b) los Criterios e indicadores de la actuación para la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, cuyo texto figura en el anexo 2 de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos a que, como parte de sus esfuerzos para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y proteger el medio marino, realicen, con la periodicidad que estimen oportuna, una autoevaluación de su capacidad y actuación para dar total y plenamente efecto a los diversos instrumentos de la OMI en que sean Parte;

3. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que utilicen las presentes Orientaciones y Criterios e indicadores de la actuación, en conjunción con la resolución A.847(20), y tengan presentes las disposiciones pertinentes de los diversos instrumentos de la OMI en que sean Parte al evaluar su actuación como Estados de abanderamiento en el ámbito de esos instrumentos;

4. ALIENTA a los Gobiernos a que, al solicitar asistencia técnica de la Organización o a través de la misma, faciliten al Secretario General los resultados de su informe de autoevaluación más reciente que permitan y ayuden al Secretario General a determinar, calificar y cuantificar, tras las oportunas consultas con el Estado interesado, las necesidades y prioridades del Estado en cuestión. A tal efecto, la presentación de los resultados no deberá considerarse como requisito para solicitar u obtener dicha asistencia técnica. A este respecto, el contenido de dicho informe se tratará con la más absoluta y estricta confidencialidad, y el nombre del Gobierno que lo presente sólo se hará público con su previo consentimiento;

5. INVITA a los Gobiernos Miembros a que faciliten voluntariamente a la Organización una copia de su informe de autoevaluación, a fin de poder establecer una base de datos que ayude a la Organización en sus esfuerzos por conseguir una implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI;

6. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que exploren otras medidas que pudiera ser necesario adoptar para garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial, prestando especial atención a las dificultades con que se enfrentan algunos Gobiernos; y

7. PIDE TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinen y actualicen continuamente dichas Orientaciones y Criterios e indicadores de la actuación, teniendo en cuenta su labor al respecto;

8. REVOCA la resolución A.881(21).

ANEXO 1

ORIENTACIONES PARA AYUDAR A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO A AUTOEVALUAR SU ACTUACIÓN

Obligaciones generales de los Estados de abanderamiento

1 Los Estados de abanderamiento tienen la responsabilidad de asegurarse de que se adoptan y establecen medidas destinadas a aplicar y hacer cumplir eficazmente los convenios de la OMI en que sean Partes. Desde el punto de vista de la implantación por los Estados de abanderamiento, los convenios de la OMI más importantes son:

.1 el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74), enmendado;

.2 el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), enmendado;

.3 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966), enmendado;

.4 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación 1978), enmendado;

.5 el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, (Reglamento de Abordajes 1972), enmendado; y

.6 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969).

También debe tenerse en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

2 Tras haber aceptado un instrumento, los Gobiernos están obligados, en virtud de lo dispuesto en el mismo, a promulgar leyes encaminadas a implantar sus disposiciones por conducto de la legislación nacional adecuada (véase, por ejemplo, el artículo I b) del Convenio SOLAS 74). La obligación de dar efecto a las disposiciones del instrumento de que se trate (por ejemplo, el artículo I a) del Convenio SOLAS 74), supone que el Gobierno en cuestión debe disponer de un órgano legislativo en función que apruebe leyes aplicables a los buques que enarbolen su pabellón y que adopte medidas relativas a su implantación y cumplimiento subsiguientes.

Criterios internos para evaluar la actuación de un Estado de abanderamiento

3 **Los criterios "internos"** son los que se refieren directamente a las funciones del Estado de abanderamiento en tanto que Administración, y su finalidad es brindar una indicación clara de la eficacia de la Administración de un Estado de abanderamiento respecto del cumplimiento de las obligaciones asumidas en virtud de los instrumentos. Las orientaciones acerca de las

obligaciones de los Estados de abanderamiento figuran en la resolución A.847(20) de la Asamblea sobre Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI. En el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar también se establecen los deberes de los Estados Partes (artículo 1.2 1)). El artículo 217 de dicha Convención es también importante al respecto, ya que en él se enumeran las obligaciones de los Estados de abanderamiento por lo que respecta a la ejecución. Con arreglo a los instrumentos internacionales, un Estado de abanderamiento tiene obligaciones relacionadas, en especial, con el establecimiento de prescripciones jurídicas para hacer efectivos en el ámbito nacional los instrumentos en que sea Parte, el cumplimiento de dichas prescripciones, la autorización a organizaciones para que actúen en su nombre y la investigación de siniestros. Todas ellas se examinan pormenorizadamente a continuación.

Marco jurídico

4 El Estado de abanderamiento debería:

.1 adoptar medidas para garantizar la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación por lo que se refiere a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, respecto de:

.1.1 la construcción, el equipo y la gestión del buque;

.1.2 los principios y las normas relativos a los límites establecidos para la carga del buque;

.1.3 la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino y la reducción al mínimo del impacto de descargas accidentales de contaminantes;

.1.4 la dotación de los buques y la formación de la tripulación; y

.1.5 la seguridad de la navegación (incluida la participación en los sistemas obligatorios de notificación y de organización del tráfico), el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes;

.2 promulgar leyes que permitan ejercer una jurisdicción y un control eficaces sobre las cuestiones administrativas, técnicas y laborales relacionadas con los buques que enarbolen su pabellón y, especialmente, en lo que se refiere a la inspección de buques, las normas sobre seguridad y prevención de la contaminación aplicables a éstos y la elaboración de prescripciones conexas; y

.3 promulgar leyes que establezcan una base jurídica para la creación y el mantenimiento de un registro de los buques que enarbolan su pabellón.

Ejecución

5 El Estado de abanderamiento debería:

.1 disponer lo necesario para hacer cumplir las leyes nacionales, incluidos los procedimientos conexos de investigación y aplicación de sanciones;

.2 tomar medidas adecuadas contra los buques que enarbolan su pabellón cuando éstos no cumplan las prescripciones aplicables;

.3 asegurarse de que dispone de suficiente personal con conocimientos marítimos y técnicos para poder cumplir sus obligaciones como Estado de abanderamiento, incluidas:

3.1 la elaboración y ejecución de las leyes nacionales necesarias;

3.2 la determinación y el mantenimiento de la dotación mínima de seguridad a bordo de los buques que enarbolan su pabellón y el establecimiento de un sistema eficaz para la expedición de certificados a la gente de mar;

3.3 la inspección de los buques que enarbolan su pabellón para garantizar el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos internacionales en que es Parte el Estado de abanderamiento;

3.4 la notificación de siniestros e incidentes, según se estipula en los instrumentos pertinentes; y

3.5 la investigación de las circunstancias relativas a toda detención de los buques que enarbolan su pabellón.

Responsabilidad de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración

6 En los casos en que un Estado de abanderamiento autorice a otras organizaciones para que actúen en su nombre, es decir, como organizaciones reconocidas, toda delegación de autoridad a dichas organizaciones debería quedar claramente registrada y ajustarse como mínimo a las Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)) y a las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración (resolución A.789(19)). Toda delegación de autoridad debería abarcar las prescripciones de la regla I/6 c) del Convenio SOLAS 74 y las prescripciones análogas del MARPOL 73/78. El Estado de abanderamiento debería también asumir plenamente la responsabilidad de todos los certificados de seguridad y prevención de la contaminación expedidos en virtud de los instrumentos pertinentes por él, o en su nombre.

Investigación de siniestros e incidentes

7 El Estado de abanderamiento debería iniciar con prontitud investigaciones a fondo sobre los siniestros e incidentes y presentará a la OMI los informes pertinentes, según proceda.

Criterios externos para evaluar la actuación de un Estado de abanderamiento

8 Los **criterios "externos"** se refieren a la información, especialmente a los datos relativos a supervisiones por Estados rectores de los puertos y a siniestros, datos que pueden asimismo considerarse como indicadores de la actuación de un Estado de abanderamiento. Los datos que se indican a continuación brindan una idea del modo en que un Estado de abanderamiento cumple sus obligaciones, pero no guardan relación directa con la organización de la Administración de dicho Estado. Cuando se utilicen como indicadores, todos los criterios enumerados en .1 a .5 deberían considerarse en relación al número total de buques que enarbolan el pabellón del Estado y que están regidos por los instrumentos internacionales en que el Estado sea Parte:

.1 Número de accidentes, siniestros e incidentes que deben notificarse a la OMI con arreglo a las prescripciones sobre la base de datos internacional sobre siniestros.

.2 Número de accidentes en que se hayan producido lesiones corporales, ocasionando una ausencia laboral de tres o más días, a bordo de los buques que enarbolan el pabellón del Estado de que se trate.

.3 Número de muertes a bordo producidas durante la explotación de los buques que enarbolan su pabellón.

.4 Número de pérdidas de buques.

.5 Número de casos de pérdida de contaminantes en el mar, de conformidad con las normas sobre notificación del MARPOL 73/78, incluida una apreciación de la gravedad de dichos sucesos.

.6 Número de buques detenidos por otros Estados al aplicar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto.

.7 Notificación a la OMI de la información exigida en los instrumentos obligatorios.

Formulario de autoevaluación

9 Se adjunta un formulario de autoevaluación elaborado a partir de los criterios internos y externos antedichos. La finalidad principal del formulario es ayudar a los Estados de abanderamiento a evaluar su actuación con arreglo a dichos criterios. Las cuestiones relativas al Convenio de Formación no se han incluido, ya que dicho instrumento tiene sus propios procedimientos de evaluación.

Apéndice

FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

Todas las preguntas se refieren a los buques mercantes que enarbolan el pabellón del Estado en cuestión

CUESTIONES GENERALES	
1. Nombre del Estado/Miembro Asociado *Enumérense las Administraciones que representa ante la OMI (deberá completarse un formulario de evaluación respecto de cada una de ellas. Inclúyanse todos los Estados de abanderamiento, incluidos los que no sean Estados Miembros de la OMI, pero sí Parte en los instrumentos de la Organización*).	
2. Nombre de la persona encargada de completar este formulario con la que se puede establecer contacto: Nombre de la Administración Dirección Número de teléfono Número de facsímil Correo electrónico	

3. Indíquese en cuál de los siguientes instrumentos internacionales es Parte su Estado y qué anexos (facultativos) del MARPOL 73/78 se han ratificado.	
SOLAS, 1974	Sí/No
Protocolo de 1978 relativo al SOLAS	Sí/No
Protocolo de 1988 relativo al SOLAS	Sí/No
MARPOL 73/78	Sí/No
Anexo III	Sí/No
Anexo IV	Sí/No
Anexo V	Sí/No
Anexo VI	Sí/No
Convenio de Líneas de Carga, 1966	Sí/No
Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga, 1966	Sí/No
Convenio de Arqueo, 1969	Sí/No
Reglamento de Abordajes, 1972	Sí/No
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	Sí/No
4.1 ¿Cuántos buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 regidos por los instrumentos pertinentes que se han indicado en la pregunta 3 enarbolan actualmente el pabellón de su Estado? 4.2 ¿Cuál es el arqueo bruto total de los buques mercantes que enarbolan el pabellón de su Estado?	Buques mercantes:
CRITERIOS INTERNOS	
Marco jurídico	
5. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan implantar los instrumentos internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación en relación con:	
.1 la construcción, el equipo y la gestión de los buques;	Sí/No
.2 la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino;	Sí/No
.3 la seguridad de las operaciones de carga de los buques;	Sí/No
.4 la dotación de los buques;	Sí/No
.5 la seguridad de la navegación (incluida la participación en los sistemas obligatorios de notificación y de organización del tráfico), el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes?	Sí/No

6. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan garantizar la aplicación de sanciones de una severidad adecuada para desalentar la infracción de los instrumentos en que su Estado es Parte?	Sí/No
7. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan inspeccionar los buques a fin de verificar que cumplen las normas internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación de los instrumentos en que su Estado es Parte?	Sí/No
8. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan iniciar acciones judiciales contra los buques que no cumplan los instrumentos internacionales en que su Estado es Parte?	Sí/No
9. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan llevar a cabo las investigaciones sobre siniestros necesarias?	Sí/No
Ejecución	
10. ¿Cuenta su Administración con la infraestructura necesaria, incluido personal con conocimientos técnicos y experiencia adecuados, para:	
.1 determinar cuáles son los buques que enarbolan el pabellón de su Estado que no cumplen las prescripciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación?	Sí/No
.2 adoptar medidas contra los buques que enarbolan el pabellón de su Estado cuando no cumplan las prescripciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación?	Sí/No
- En caso afirmativo, ¿contra cuántos buques se han adoptado medidas en cada uno de los últimos cinco años?*	.....
11. ¿Ha investigado su Administración las detenciones impuestas por los Estados rectores de puertos respecto de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado en cada uno de los últimos cinco años?* (véase asimismo la pregunta 28)	Sí/No
- En caso afirmativo, indíquense cuántas detenciones se han investigado.	.....

Organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración	
12. ¿Qué organizaciones ha reconocido su Administración a efectos de delegar autoridad en relación con los instrumentos pertinentes que se han indicado en la pregunta 3?	
13. Cuando su Administración delega autoridad en organizaciones reconocidas, ¿se cumplen las prescripciones mínimas de las resoluciones A.739(18) y A.789(19), las prescripciones de la regla XI/1 del Convenio SOLAS 74 y las prescripciones análogas del MARPOL 73/78?	Sí/No
14. ¿Ha entregado su Administración a la OMI una copia de los acuerdos oficiales o actos jurídicos equivalentes que ha concluido con las organizaciones reconocidas enumeradas en la pregunta 12?	Sí/No
15. Indíquense qué funciones de reconocimiento o certificación ha delegado su Administración en las organizaciones reconocidas a que se hace referencia en la pregunta 12.	
16. Indíquense, respecto de los instrumentos enumerados en la pregunta 3, qué reconocimientos o funciones de certificación lleva a cabo su Administración.	
17. ¿Lleva a cabo su Administración las funciones de verificación y supervisión indicadas en la resolución A.739(18)?	Sí/No
18. ¿Cómo lleva a cabo su Administración la verificación y supervisión indicadas en la resolución A.739(18)?	
19. ¿Con qué frecuencia verifica y supervisa su Administración la labor de las organizaciones reconocidas que actúan en su nombre?	Cada ... meses
20. ¿Cómo se hace cargo su Administración de la responsabilidad específica en relación con los certificados expedidos en su nombre por el segundo registro o los registros de los territorios dependientes?	

Investigación de siniestros e incidentes	
21. ¿Dispone su Administración de medios (financieros y administrativos) para asegurar que se realiza una investigación pronta y minuciosa de todos los casos de siniestros e incidentes graves y muy graves, según están definidos en los párrafos 4.2 y 4.3 del anexo de la resolución A.849(20)?	Sí/No
22. En cada uno de los últimos cinco años,* respecto de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado: .1 ¿Cuántos siniestros e incidentes graves y muy graves se han investigado? .2 ¿Cuántos siniestros e incidentes de esta índole se han notificado a la OMI?	
23. ¿Puede su Administración presentar a la OMI, si se le solicita, pruebas de que se han investigado los siniestros e incidentes relacionados con los buques que enarbolan el pabellón de su Estado?	Sí/No
24. En cada uno de los últimos cinco últimos años,* ¿ha presentado su Administración a la OMI el informe anual obligatorio prescrito en el artículo 11.1 f) del MARPOL 73/78?	Sí/No
25. ¿Cuántas acusaciones de transgresión se han presentado contra los buques que enarbolan el pabellón de su Estado en cada uno de los últimos cinco años* en virtud del artículo 4 del MARPOL 73/78? .1 ¿Cuántas investigaciones o procedimientos judiciales ha iniciado su Administración durante los últimos cinco años* en virtud de los artículos 4 y 6 del MARPOL? .2 ¿En cuántos casos ha respondido su Administración al Estado notificante o a la OMI en cada uno de los últimos cinco años?*	

CRITERIOS EXTERNOS	
26. En cada uno de los últimos cinco años,* ¿cuántos buques que enarbolan el pabellón de su Estado: .1 se han visto involucrados en siniestros graves o muy graves? .2 han sufrido una pérdida total o una pérdida total constructiva? .3 han producido una contaminación grave?** .4 ¿Qué tasa de siniestros por cada 1 000 buques representa esa cifra? .5 ¿Qué porcentaje del tonelaje total de la flota representan los buques afectados?	
27. En cada uno de los últimos cinco años,* ¿cuál ha sido el número de muertos: .1 en siniestros sufridos por buques que enarbolan el pabellón de su Estado? .2 como consecuencia de accidentes laborales (es decir, no debidos a siniestros sufridos por los buques) en los buques que enarbolan el pabellón de su Estado? **Nota**: *Incluye: caídas; embarco o desembarco; accidentes en cubierta y en los espacios de máquinas; muertes en espacios cerrados; pero no incluye: accidentes en tierra; homicidios; suicidios; o muertes por enfermedad o causas naturales.*	
28. .1 En cada uno de lo últimos cinco años*, ¿cuántos buques que enarbolan el pabellón de su Estado han sido detenidos por Estados rectores de puertos por incumplimiento de los Convenios SOLAS 74, MARPOL 73/78, de Líneas de Carga, 1966 o del Reglamento de Abordajes, 1972? .2 ¿Qué tasa de detención por cada 1 000 inspecciones de buques representa esa cifra? (véase también la pregunta 11).	

* O a partir de la fecha en que se constituyera en Parte en el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

** "Contaminación grave" es un caso de contaminación que, de acuerdo con la evaluación realizada por el Estado o los Estados ribereños o el Estado de abanderamiento, según proceda, ha producido efectos nocivos en el medio ambiente, o podría haber producido tales efectos si no se hubieran tomado medidas preventivas.

ANEXO 2

CRITERIOS E INDICADORES DE LA ACTUACIÓN PARA LA AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

Introducción

1 Al efectuar un ejercicio de autoevaluación los Estados adoptarán un planteamiento general, esto es, de carácter amplio, que pueda ser aplicado por cualquier Estado de abanderamiento independientemente de la composición de su flota. Este planteamiento proporcionará una visión general y equilibrada de la actuación de un Estado de abanderamiento, adaptándose a las características particulares de cada uno de ellos. El objetivo es que todo Estado de abanderamiento tenga una flota con un buen historial de seguridad que cause mínimos daños al medio marino.

Criterios

2 El siguiente conjunto de criterios constituye un modo de alcanzar el objetivo antedicho:

.1 Marco jurídico y medios de promulgación de legislación marítima que garanticen el cumplimiento de las obligaciones marítimas internacionales del Estado.

.2 Capacidad para demostrar que se da pleno y total cumplimiento a los instrumentos en vigor en los que el Estado de abanderamiento es Parte.

.3 Observancia de dicha legislación marítima.

.4 Responsabilidad en cuanto a las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración, incluidas su autorización y supervisión y las medidas correctivas que puedan adoptarse con respecto a las mismas.

.5 Capacidad para investigar las causas de lesiones personales, casos de incumplimiento, siniestros y sucesos de contaminación, así como para adoptar medidas correctivas.

.6 Capacidad para garantizar que los buques bajo su pabellón sólo están en servicio si cumplen las prescripciones aplicables.

.7 Capacidad para demostrar que se aplica una política que promueve en todo momento unas prácticas laborales basadas en la seguridad y en el respeto al medio ambiente.

Indicadores de la actuación

3 Los indicadores de la actuación son necesarios para obtener resultados mediante los que se demuestre si se han cumplido o no los criterios enumerados en el párrafo 2 *supra*, debiendo considerarse como aspectos generales de la actuación que generan información objetiva apta para ser analizada. Se ha de proceder a analizar la información pertinente a los indicadores de la actuación a fin de determinar tendencias y factores comunes. A estos efectos se han de analizar los siguientes indicadores de la actuación en función de cada uno de los criterios antedichos:

.1 Accidentes, siniestros y sucesos que deben notificarse a la OMI de conformidad con las prescripciones de los convenios aplicables.

.2 Accidentes que hayan resultado en lesiones corporales, ocasionando una ausencia laboral de tres o más días, ocurridos en buques que enarbolan el pabellón del Estado de que se trate.

.3 Muertes a bordo como resultado de las operaciones de los buques que enarbolan su pabellón.

.4 Pérdida de buques.

.5 Sucesos de contaminación, tal como se definen en el MARPOL 73/78 y en otras normas sobre notificación de los instrumentos aplicables, incluida una apreciación de la gravedad de dichos sucesos.

.6 Información facilitada por otros Estados en el marco de los procedimientos de supervisión por los Estados rectores de puerto, de conformidad con los convenios aplicables.

.7 Información obtenida a partir de reconocimientos, auditorías e inspecciones reglamentarios llevados a cabo por los Estados de abanderamiento, en su nombre o a solicitud de los mismos.

.8 Cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos de obligado cumplimiento con respecto a la transmisión de información, incluidos los sucesos graves y muy graves que han de notificarse a la Organización.

.9 Medidas adoptadas con respecto a los buques que enarbolen el pabellón del Estado, y que han sido identificados como buques que no cumplen las prescripciones de los instrumentos de obligado cumplimiento, incluidos los efectos de tales medidas.

***

ANEXO 12

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

MEDIDAS PARA REFORZAR LA IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21) sobre los objetivos de la Organización en las que, entre otras cosas, se hace hincapié en la importancia de una implantación eficaz de los instrumentos de la OMI,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.847(20) sobre Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.900(21) en la que se encomienda a los comités que, bajo la coordinación del Consejo, centren su atención, entre otras cosas, en desarrollar de una cultura de la seguridad y una conciencia acerca del medio ambiente en todas las actividades de la Organización,

DESEOSA de examinar medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento,

PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que, bajo la coordinación del Consejo, examinen medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento, como parte del desarrollo de una cultura de la seguridad y una conciencia del medio ambiente en todas las actividades de la Organización, tal como se pide en la resolución A.900(21).

***

ANEXO 13

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.741(18), mediante la cual la Asamblea adoptó el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)),

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.788(19), mediante la cual la Asamblea adoptó las Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con las disposiciones del capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, el Código IGS adquirió carácter obligatorio para las compañías que explotan determinados tipos de buques el 1 de junio de 1998 y adquirirá carácter obligatorio para las compañías que explotan otros buques de carga y unidades móviles de perforación mar adentro de propulsión mecánica de arqueo bruto igual o superior a 500 el 1 de julio de 2002,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones, al adoptar las enmiendas al Código IGS mediante la resolución MSC.104(73), acordó que las Administraciones deberían revisar las Directrices para la implantación del Código IGS con objeto de tener en cuenta dichas enmiendas,

RECONOCIENDO que las Administraciones, al determinar que se observen las normas de seguridad, tienen la responsabilidad de cerciorarse de que los Documentos de cumplimiento y los Certificados de gestión de la seguridad se han expedido de conformidad con las Directrices,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que puede ser necesario que las Administraciones concierten acuerdos respecto de la expedición de certificados por otras Administraciones en cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974 y de conformidad con la resolución A.741(18),

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de que el Código IGS se aplique de manera uniforme,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 74º periodo de sesiones y el Comité de Protección del Medio Marino en su 46º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) por las Administraciones, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos a que, cuando implanten el Código IGS, observen las Directrices revisadas;

3. PIDE a los Gobiernos que comuniquen a la Organización las dificultades que hayan experimentado al aplicar las Directrices revisadas adjuntas;

4. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino a que mantengan las Directrices adjuntas sometidas a revisión y las enmienden según sea necesario;

5. REVOCA la resolución A.788(19), a partir del [2 de julio de 2002].

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

1 ALCANCE Y APLICACIÓN

2 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO IGS

3 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

APÉNDICE - NORMAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES SOBRE CERTIFICACIÓN DEL CÓDIGO IGS

1 INTRODUCCIÓN

2 NORMAS DE GESTIÓN

3 NORMAS DE COMPETENCIA

4 DISPOSICIONES SOBRE COMPETENCIA

5 PROCEDIMIENTOS E INSTRUCCIONES PARA LA CERTIFICACIÓN

INTRODUCCIÓN

El Código IGS

El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)) fue aprobado por la Organización mediante la resolución A.741(18), y su cumplimiento adquirió carácter obligatorio a raíz de la entrada en vigor, el 1 de julio de 1998, del capítulo IX, titulado "Gestión de la seguridad operacional de los buques", del Convenio SOLAS. El Código IGS constituye una norma internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

El Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones, adoptó enmiendas al capítulo IX del SOLAS mediante la resolución MSC.99(73), y a las secciones 1, 7, 13, 14, 15 y 16 del Código IGS mediante la resolución MSC.104(73). Como resultado de esto es necesario revisar la versión previa de las Directrices que figuran en la resolución A.788(19) de la Asamblea, a las que sustituyen las presentes Directrices.

En el Código IGS se estipula que las compañías deben establecer los objetivos de seguridad descritos en la sección 1.2 del mismo y, además, elaborar, implantar y mantener un Sistema de gestión de la seguridad que incluya las prescripciones de orden funcional enumeradas en la sección 1.4 de dicho Código.

La aplicación del Código IGS **respaldará y favorecerá** el desarrollo de una cultura de la seguridad en el sector naviero. Los factores que determinan el éxito del desarrollo de esa cultura son, entre otros, la dedicación, los principios y las convicciones.

Aplicación obligatoria del Código IGS

Para que se apliquen las normas de seguridad y de prevención de la contaminación adecuadas, es necesario organizar debidamente la gestión, tanto en tierra como a bordo. Esto requiere, por consiguiente, un planteamiento sistemático de la gestión por parte de las personas que tienen a su cargo la gestión de los buques. Los objetivos de la aplicación obligatoria del Código IGS son:

.1 garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias relativas a la seguridad operacional de los buques y la protección del medio ambiente; y

.2 garantizar la implantación y puesta en vigor efectivas de dichas normas y reglas por las Administraciones.

La puesta en vigor efectiva por las Administraciones tiene que incluir la verificación de que el Sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones estipuladas en el Código IGS, así como la verificación del cumplimiento de las reglas y reglamentos obligatorios.

La aplicación obligatoria del Código IGS garantizará que se tienen en cuenta los códigos, directrices y normas aplicables, recomendados por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector marítimo, y asimismo respaldará y favorecerá tales medidas.

Responsabilidades de verificación y certificación

Incumbe a la Administración verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS y expedir documentos de cumplimiento a las compañías y certificados de gestión de la seguridad a los buques.

Las resoluciones A.739(18), titulada "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración", y A.789(19), titulada "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración" que han adquirido carácter obligatorio en virtud de la regla XI/1 del Convenio SOLAS, y la resolución A.847(20), titulada "Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI", son aplicables cuando las Administraciones autorizan oficialmente a organizaciones a que expidan los documentos de cumplimiento y los certificados de gestión de la seguridad en su nombre.

1 ALCANCE Y APLICACIÓN

1.1 Definiciones

Los términos usados en las presentes Directrices revisadas tienen el mismo significado que los que figuran en el Código IGS.

1.2 Alcance y aplicación

1.2.1 Estas directrices establecen los principios básicos para:

.1 verificar que el Sistema de gestión de la seguridad de una compañía responsable de la explotación de buques, o el Sistema de gestión de la seguridad del buque o de los buques controlados por la compañía, cumplen las disposiciones del Código IGS; y

.2 la expedición y verificación anual de los Documentos de cumplimiento y la expedición y verificación intermedia del Certificado de gestión de la seguridad.

1.2.2 Estas directrices son aplicables a las Administraciones a partir del [2 de julio de 2002].

2 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO IGS

2.1 Generalidades

2.1.1 Para cumplir las prescripciones del Código IGS, las compañías elaborarán, aplicarán y mantendrán un Sistema de gestión de la seguridad que garantice la aplicación de sus principios de seguridad y protección del medio ambiente. Los principios de la compañía incluirán los objetivos definidos en el Código IGS[1].

2.1.2 Las Administraciones verificarán el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS determinando:

.1 si el Sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ajusta a las prescripciones del Código IGS; y

.2 si el Sistema de gestión de la seguridad garantiza que se cumplen los objetivos definidos en el párrafo 1.2.3 del Código IGS.

2.1.3 Es posible que sea necesario elaborar criterios de evaluación para determinar si los elementos del Sistema de gestión de la seguridad se ajustan o no a las prescripciones del Código IGS. Se recomienda que las Administraciones eviten en lo posible la elaboración de criterios en forma de soluciones preceptivas de gestión. Los criterios de evaluación en forma de prescripciones preceptivas pueden tener el efecto de que la gestión de la seguridad en el ámbito de la navegación redunde en la aplicación por las compañías de soluciones elaboradas por terceros; por lo cual, puede resultarle difícil a una compañía elaborar las soluciones que más le convengan o más adecuadas para un tipo de operación o un buque determinados.

2.1.4 En consecuencia, se recomienda que las Administraciones se cercioren de que sus evaluaciones se basan en la determinación de la eficacia con la que el Sistema de gestión de la seguridad permite alcanzar los objetivos especificados, antes que en la conformidad con prescripciones precisas que se añadan a las del Código IGS, a fin de reducir la necesidad de elaborar criterios para facilitar la evaluación del cumplimiento del Código IGS por las compañías.

2.2 Capacidad del Sistema de gestión de la seguridad para alcanzar objetivos generales de gestión de la seguridad

2.2.1 En el Código IGS se definen objetivos generales de gestión de la seguridad. Estos objetivos consisten en:

.1 establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y un entorno de trabajo seguro;

.2 tomar precauciones contra todos los riesgos señalados; y

---

[1] La publicación de la ICS/ISF titulada "*Guidelines on the application of the International Safety Management Code*" ofrece orientaciones útiles sobre distintos elementos importantes del Sistema de gestión de la seguridad y su elaboración por las compañías.

.3 mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y a la protección del medio ambiente.

La auditoría debe ayudar y alentar a las compañías a conseguir tales objetivos.

2.2.2 Estos objetivos ofrecen una orientación clara a las compañías para elaborar elementos del Sistema de gestión de la seguridad conformes con el Código IGS. De cualquier modo, no deberán servir de base para formular interpretaciones detalladas que se usen para verificar si las prescripciones del Código se observan o no, teniendo en cuenta que sólo puede verificarse si el Sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones del Código pero no determinar si dicho sistema permite alcanzar tales objetivos eficazmente.

2.3 Capacidad del Sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas de seguridad y prevención de la contaminación

2.3.1 El criterio principal que regirá la elaboración de las interpretaciones necesarias para evaluar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS, será la capacidad del Sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas del Código IGS en lo que respecta a las normas concretas de seguridad y prevención de la contaminación.

Las normas específicas de seguridad y protección del medio ambiente señaladas en el Código IGS consisten en:

.1 el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias; y

.2 que se tengan presentes los códigos, las directrices y las normas aplicables recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y otras organizaciones del sector marítimo.

2.3.2 Todos los registros que puedan facilitar la verificación del cumplimiento del Código IGS podrán examinarse durante una inspección. A tal efecto, la Administración se asegurará de que la compañía facilita a los auditores los registros reglamentarios y de clasificación correspondientes a las medidas adoptadas por la compañía con objeto de garantizar que se cumplen las reglas y normas obligatorias. A este respecto, se podrán examinar los registros para establecer su autenticidad y veracidad.

2.3.3 Algunas de las prescripciones obligatorias pueden no quedar sometidas a reconocimientos reglamentarios o de clasificación, como, por ejemplo:

.1 el mantenimiento de la condición del buque y su equipo entre reconocimientos; y

.2 determinadas prescripciones operacionales.

Para garantizar el cumplimiento y prever las pruebas objetivas necesarias para la verificación en esos casos, pueden requerirse disposiciones específicas, tales como:

.1 instrucciones y procedimientos plasmados en documentos; y

.2 documentación sobre la verificación de las operaciones diarias realizadas por los funcionarios superiores, cuando ello sea pertinente para garantizar el cumplimiento.

2.3.4 La verificación del cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, que forma parte de la certificación prevista en el Código IGS, no duplica ni sustituye los reconocimientos realizados para expedir otros certificados marítimos. La verificación del cumplimiento del Código IGS no exime de sus responsabilidades a la compañía, al capitán ni a cualquier otra entidad o persona que participen en la explotación o la gestión del buque.

2.3.5 Las Administraciones se cerciorarán de que la compañía:

.1 ha tenido en cuenta las recomendaciones del párrafo 1.2.3.2 del Código IGS al establecer el Sistema de gestión de la seguridad; y

.2 ha elaborado procedimientos para garantizar que las recomendaciones se apliquen tanto en tierra como a bordo.

2.3.6 La implantación, en el marco de un Sistema de gestión de la seguridad, de códigos, directrices y normas recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y otras organizaciones del sector marítimo, no confiere a estas recomendaciones obligatoriedad en virtud del Código IGS. No obstante, los auditores alentarán a las compañías a que adopten dichas recomendaciones siempre que sean aplicables a la compañía.

3 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

3.1 Actividades de certificación

3.1.1 El proceso de certificación pertinente de un documento de cumplimiento a nombre de una compañía y de un certificado de gestión de la seguridad a nombre de un buque, comprenderá por regla general las siguientes etapas:

.1 verificación inicial;

.2 verificación anual o intermedia;

.3 verificación de renovación; y

.4 verificación adicional.

Estas verificaciones se realizan previa solicitud de la compañía a la Administración o a la organización reconocida por la Administración para ejercer funciones de certificación en relación con el Código IGS, o a petición de la Administración por otro Gobierno Contratante del Convenio.

Las verificaciones incluirán una auditoría del Sistema de gestión de la seguridad.

3.2 Verificación inicial

3.2.1 La compañía solicitará la certificación prevista en el Código IGS a la Administración.

3.2.2 La evaluación del sistema de gestión en tierra que realice la Administración requerirá evaluar las oficinas donde se lleva a cabo la gestión y posiblemente otras dependencias, según cuáles sean la organización de la compañía y las funciones desempeñadas en las distintas dependencias.

3.2.3 Una vez concluida satisfactoriamente la evaluación del Sistema de gestión de la seguridad en tierra, pueden comenzar las medidas y la planificación para evaluar los buques de la compañía.

3.2.4 Una vez concluida satisfactoriamente la evaluación, se expedirá un documento de cumplimiento a la compañía y se enviarán copias del mismo a cada una de sus dependencias en tierra y a cada buque de la flota de la compañía. Cada vez que se evalúe un buque y se le expida un certificado de gestión de la seguridad, se enviará también una copia del certificado al domicilio social de la compañía.

3.2.5 Cuando los certificados sean expedidos por una organización reconocida, también se enviarán copias de todos los certificados a la Administración.

3.2.6 La auditoría de la gestión de la seguridad de la compañía y del buque constará de las mismas etapas básicas. El objetivo es verificar que la compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS. Dichas auditorías incluyen:

.1 la verificación de que el Sistema de gestión de la seguridad de la compañía es conforme con las prescripciones del Código IGS incluidas pruebas objetivas que demuestren que el Sistema de gestión de la seguridad de la compañía ha estado en vigor durante tres meses como mínimo, y que un Sistema de gestión de la seguridad se ha aplicado como mínimo a bordo de un buque de cada tipo perteneciente a la compañía durante tres meses como mínimo; y

.2 la verificación de que el Sistema de gestión de la seguridad garantiza el cumplimiento de los objetivos definidos en el párrafo 1.2.3 del Código IGS. Esto incluye la verificación de que el documento de cumplimiento de la compañía responsable de la explotación del buque es aplicable a ese tipo determinado de buque, y una evaluación del Sistema de gestión de la seguridad a bordo, a fin de verificar que cumple las prescripciones del Código IGS, y de que se aplican dichas prescripciones. Se deberá disponer de documentación demostrativa de que el Sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ha aplicado eficazmente durante tres meses como mínimo a bordo del buque; dicha documentación incluye, entre otras cosas, registros sobre la auditoría interna llevada a cabo por la compañía.

3.3 Verificación anual del documento de cumplimiento

3.3.1 Para mantener la validez del documento de cumplimiento, se harán verificaciones anuales de la gestión de la seguridad que deberán incluir el examen y la verificación de la adecuación de los registros obligatorios y de clasificación presentados por lo menos respecto de un buque de cada tipo a los cuales se aplica el documento de cumplimiento. El propósito de esas verificaciones es comprobar la eficacia del funcionamiento del Sistema de gestión de la seguridad y asegurarse de que cualquier modificación de dicho sistema cumple las prescripciones del Código IGS.

3.3.2 La verificación anual se efectuará en un plazo de tres meses antes y después de cada fecha de vencimiento anual del documento de cumplimiento. Se convendrá un calendario de una duración no superior a tres meses para llevar a término las medidas correctivas necesarias.

3.3.3 Cuando la compañía cuente con más de una dependencia en tierra y no se hayan visitado todas ellas durante la evaluación inicial, se hará todo lo posible para visitarlas todas durante las evaluaciones anuales, en el periodo de vigencia del documento de cumplimiento.

3.4 Verificación intermedia de los certificados de gestión de la seguridad

3.4.1 Para mantener la validez del certificado de gestión de la seguridad, se harán auditorías intermedias de la gestión de la seguridad. El propósito de éstas es comprobar la eficacia del funcionamiento del Sistema de gestión de la seguridad, y cerciorarse de que cualquier modificación de dicho sistema cumple las prescripciones del Código IGS. En ciertos casos, sobre todo durante el periodo inicial de funcionamiento con arreglo al Sistema de gestión de la seguridad, la Administración puede considerar necesario aumentar la frecuencia de la verificación intermedia. Además, la naturaleza de los casos de incumplimiento puede constituir una razón para aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias.

3.4.2 Si sólo va a realizarse una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre las fechas del segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.

3.5 Verificación de renovación

Las verificaciones de renovación se efectuarán antes de caducar la validez del documento de cumplimiento o del certificado de gestión de la seguridad. La verificación de renovación incluirá todos los elementos del Sistema de gestión de la seguridad y las actividades a las que se aplican las prescripciones del Código IGS. La verificación de renovación se puede realizar desde seis meses antes de la fecha de caducidad del documento de cumplimiento o del certificado de gestión de la seguridad, y se concluirá antes de dicha fecha.

3.6 Auditorías de la gestión de seguridad

Los procedimientos para la auditoría de la gestión de la seguridad esbozados a continuación incluyen todas las etapas pertinentes para la verificación inicial. Las auditorías de la gestión de la seguridad cuyo fin es la verificación anual o de renovación se basarán en los mismos principios, aun cuando su alcance sea diferente.

3.7 Solicitud de auditoría

3.7.1 La compañía presentará una solicitud de auditoría a la Administración o a la organización reconocida por la Administración para que expida el documento de cumplimiento y el certificado de gestión de la seguridad en su nombre.

3.7.2 La Administración o la organización reconocida a estos efectos nombrarán entonces al auditor principal y, si procede, al equipo de auditores.

3.8 Examen preliminar

Para planificar la auditoría, el auditor examinará el manual de gestión de la seguridad con objeto de comprobar que el Sistema de gestión de la seguridad es adecuado para cumplir las prescripciones del Código IGS. Si el examen indica que el sistema no es adecuado, habrá que aplazar la auditoría hasta que la compañía haya tomado medidas correctivas.

3.9 Preparación de la auditoría

3.9.1 El auditor principal así designado se pondrá en contacto con la compañía y elaborará un plan para la auditoría.

3.9.2 El auditor proporcionará los documentos de trabajo por los que se regirá la ejecución de la auditoría, con objeto de facilitar la realización de las evaluaciones, las investigaciones y los exámenes de conformidad con los procedimientos, instrucciones y formularios establecidos para conseguir la coherencia de las prácticas de auditoría.

3.9.3 El equipo de auditores podrá comunicarse de manera eficaz con el personal interesado.

3.10 Realización de la auditoría

3.10.1 La auditoría debe comenzar con una reunión inicial cuyo objeto es presentar el equipo de auditores al personal administrativo superior de la compañía, resumir los métodos empleados para llevar a cabo la auditoría, confirmar que todas las instalaciones convenidas están disponibles, confirmar la fecha y hora de la reunión de clausura y tratar todos los detalles relacionados con la auditoría que requieran aclaración.

3.10.2 El equipo de auditores evaluará el Sistema de gestión de la seguridad sobre la base de la documentación presentada por la compañía y las pruebas objetivas de su aplicación efectiva.

3.10.3 Las pruebas se obtendrán mediante entrevistas y el examen de documentos. También cabrá incluir la observación de actividades y condiciones cuando sea necesario, para comprobar la eficacia con la que el Sistema de gestión de la seguridad permite cumplir las normas específicas de seguridad y protección del medio ambiente prescritas en el Código IGS.

3.10.4 Las observaciones hechas durante la auditoría constarán por escrito. Una vez realizada la auditoría de las actividades, el equipo de auditores examinará sus observaciones con objeto de decidir cuáles deben notificarse como casos de incumplimiento. Éstos se notificarán relacionándolos con las disposiciones generales y particulares del Código IGS.

3.10.5 Al concluir la auditoría y antes de elaborar el correspondiente informe, el equipo de auditores celebrará una reunión con el personal administrativo superior de la compañía y con las personas encargadas de las funciones de que se trate. El objetivo de esa reunión es exponer las observaciones para garantizar que se comprendan claramente los resultados de la auditoría.

3.11 Informe de auditoría

3.11.1 El informe de auditoría se elaborará bajo la dirección del auditor principal, quien será responsable de que sea preciso y completo.

3.11.2 El informe de auditoría incluirá el plan de la auditoría, la identidad de los miembros del equipo que la realiza, las fechas y la identidad de la compañía, los casos de incumplimiento observados y las observaciones sobre la eficacia con la que el Sistema de gestión de la seguridad permite alcanzar los objetivos señalados.

3.11.3 La compañía recibirá una copia del informe de auditoría. Se pedirá a la compañía que proporcione al buque una copia de los informes de las auditorías realizadas a bordo.

3.12 Control de las medidas correctivas

3.12.1 La compañía es responsable de la determinación y adopción de las medidas necesarias para corregir el incumplimiento de una prescripción o sus causas. De no corregirse el incumplimiento de determinadas prescripciones del Código IGS, la validez del documento de cumplimiento y de los correspondientes certificados de gestión de la seguridad puede resultar afectada.

3.12.2 Las medidas correctivas y las posibles auditorías ulteriores de control se llevarán a cabo dentro del plazo acordado. La compañía solicitará las auditorías de control.

3.13 Responsabilidades de la compañía en lo que respecta a las auditorías de la gestión de la seguridad

3.13.1 La verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS no exime a la compañía, su personal de gestión, oficiales ni gente de mar de sus obligaciones en lo que respecta al cumplimiento de la legislación nacional e internacional relacionada con la seguridad y protección del medio ambiente.

3.13.2 La compañía es responsable de:

.1 informar a los empleados pertinentes de los objetivos y el alcance de los certificados prescritos en el Código IGS;

.2 designar a determinados miembros del personal para que acompañen a los miembros del equipo encargado de la certificación;

.3 facilitar los recursos que necesiten las personas encargadas de la certificación, a fin de garantizar la eficacia del proceso de verificación;

.4 facilitar el acceso y los medios de prueba que soliciten las personas encargadas de la certificación; y

.5 colaborar con el equipo de verificación para que puedan conseguirse los objetivos de la certificación.

3.14 Responsabilidades de la organización que se ocupa de expedir certificados con arreglo al Código IGS

La organización que se ocupa de expedir certificados con arreglo al Código IGS es responsable de que el proceso de certificación se ejecute conforme a lo dispuesto en el Código IGS y en las presentes directrices, lo cual incluye el control de gestión de todos los aspectos de la certificación, de conformidad con el apéndice de las presentes directrices.

3.15 Responsabilidades del equipo de verificación

3.15.1 Las verificaciones de que se trate, independientemente de que sean o no sean realizadas por un equipo, estarán a cargo de una persona. El jefe del equipo estará dotado de autoridad para tomar decisiones concluyentes sobre la manera de realizar la verificación y sobre las oportunas observaciones. Sus funciones incluirán:

.1 la preparación de un plan para la verificación; y

.2 la presentación del informe resultante de la verificación.

3.15.2 El personal que participa en la verificación debe cumplir los requisitos que la rigen, asegurar la confidencialidad de los documentos relacionados con la certificación y observar discreción con respecto a la información confidencial obtenida.

APÉNDICE

NORMAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES SOBRE CERTIFICACIÓN DEL CÓDIGO IGS

1 INTRODUCCIÓN

La organización que se ocupe de la expedición de certificados con arreglo al Código IGS y su equipo de auditores cumplirán las prescripciones específicas señaladas en este anexo.

2 NORMAS DE GESTIÓN

2.1 Las organizaciones encargadas de verificar el cumplimiento del Código IGS contarán, en su seno, con personal competente en lo que respecta a:

.1 garantizar el cumplimiento de las reglas y reglamentos, incluida la titulación de la gente de mar, aplicables a los buques explotados por la compañía;

.2 las actividades de aprobación, reconocimiento y certificación;

.3 los parámetros que deben tenerse en cuenta en el ámbito del Sistema de gestión de la seguridad, según las prescripciones del Código IGS; y

.4 la experiencia práctica de la explotación de buques.

2.2 En el Convenio se prescribe que las organizaciones reconocidas por las Administraciones, que puedan expedir documentos de cumplimiento y certificados de gestión de la seguridad a petición de éstas, cumplirán lo estipulado en las resoluciones A.739(18) - Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, y A.789(19) - Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración.

2.3 Toda organización que se ocupe de verificar el cumplimiento de las disposiciones del Código IGS garantizará que el personal que presta servicios de asesoramiento es independiente del que se encarga del procedimiento de certificación.

3 NORMAS DE COMPETENCIA

3.1 Gestión de los programas para la expedición de certificados con arreglo al Código IGS

La gestión de los programas para la expedición de certificados con arreglo al Código IGS corresponderá a las personas que tengan conocimientos prácticos de los procedimientos y prácticas de este Código que se aplican a la expedición de dichos certificados.

3.2 Competencias básicas necesarias para realizar la verificación

3.2.1 El personal que vaya a participar en la verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS, poseerá la formación académica mínima que se describe a continuación:

.1 título de un centro de enseñanza de tercer grado reconocido por la Administración o por la organización reconocida, en una rama pertinente de la ingeniería o de las ciencias físicas (programa de estudios de dos años como mínimo); o

.2 título de una institución marítima o náutica y experiencia adecuada a bordo de un buque en calidad de oficial titulado.

3.2.2 El personal debe haber recibido una formación que garantice la adquisición de una competencia y de conocimientos prácticos suficientes para verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS, especialmente en lo que respecta a:

.1 el conocimiento y la comprensión del Código IGS;

.2 las normas y reglas de cumplimiento obligatorio;

.3 los parámetros que las compañías han de tener en cuenta, según las prescripciones del Código IGS;

.4 las técnicas de valoración de exámenes, cuestionarios, evaluaciones e informes;

.5 los aspectos técnicos y operacionales de la gestión de la seguridad;

.6 los conocimientos básicos del transporte marítimo y de las operaciones de a bordo; y

.7 la participación en una auditoría, por lo menos, de un Sistema de gestión relacionado con el sector marítimo.

3.2.3 Dicha competencia se demostrará mediante examen oral o escrito, o por otros medios aceptables.

3.3 Competencia para la verificación inicial y de renovación

3.3.1 Para evaluar cabalmente si la compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS, además de la competencia básica expuesta en 3.2 *supra*, el personal que vaya a realizar las verificaciones iniciales o de renovación de un documento de cumplimiento o de un certificado de gestión de la seguridad tiene que poseer competencia para:

.1 determinar si los elementos del Sistema de gestión de la seguridad cumplen o no las prescripciones del Código IGS;

.2 determinar la eficacia del Sistema de gestión de la seguridad de la compañía, o del buque, para garantizar el cumplimiento de las reglamentaciones, según demuestren los registros de los reconocimientos reglamentarios y de clasificación;

.3 evaluar la eficacia con la que el Sistema de gestión de la seguridad permite garantizar el cumplimiento de otras reglamentaciones que no estén abarcadas por los reconocimientos reglamentarios y de clasificación, y permitir la verificación de su cumplimiento; y

.4 evaluar si se han tenido en cuenta las prácticas de seguridad recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector marítimo.

3.3.2 Este nivel de competencia puede ser alcanzado por equipos que, colectivamente, posean la competencia necesaria.

3.3.3 El personal que vaya a estar a cargo de la verificación inicial o de renovación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS tendrá por lo menos cinco años de experiencia en cuestiones relacionadas con los aspectos operacionales o técnicos de la gestión de la seguridad y haber participado por lo menos en tres verificaciones iniciales o de renovación. La participación en la verificación del cumplimiento de otras normas de gestión puede considerarse equivalente a la participación en la verificación del cumplimiento del Código IGS.

3.4 Competencia para la verificación anual, intermedia y provisional

El personal que vaya a realizar verificaciones anuales, intermedias y provisionales satisfará los requisitos básicos aplicables al personal que participa en verificaciones, y habrá participado por lo menos en dos verificaciones anuales, de renovación o iniciales. También habrá recibido las instrucciones especiales que procedan a fin de garantizar que posee la competencia necesaria para determinar la eficacia del Sistema de gestión de la seguridad de la compañía.

4 DISPOSICIONES SOBRE COMPETENCIA

Las organizaciones que se ocupen de la expedición de certificados con arreglo al Código IGS habrán establecido un sistema documental para la preparación y la actualización continua de los conocimientos y competencia del personal que vaya a verificar el cumplimiento del Código IGS. Este sistema comprenderá cursos de formación teórica que abarquen todos los requisitos de competencia y los procedimientos apropiados relativos al proceso de certificación, así como una formación práctica dirigida, y también proporcionará una prueba documental de que se ha terminado satisfactoriamente el curso de formación.

5 PROCEDIMIENTOS E INSTRUCCIONES PARA LA CERTIFICACIÓN

Las organizaciones que se ocupen de la expedición de certificados con arreglo al Código IGS habrán implantado un sistema documental que garantice que el proceso de certificación se realiza de conformidad con esta norma. Ese sistema incluirá, entre otras cosas, procedimientos e instrucciones para:

.1 los acuerdos contractuales con las compañías;

.2 el planeamiento, la programación y la realización de la verificación;

.3 la notificación de los resultados de la verificación;

.4 la expedición de los documentos de cumplimiento y los certificados de gestión de la seguridad, así como de los documentos provisionales de cumplimiento y los certificados provisionales de gestión de la seguridad; y

.5 las medidas correctivas y el control ulterior a las verificaciones, incluidas las medidas que haya que tomar en caso de incumplimiento grave.

***

ANEXO 14

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

MEDIDAS PARA PREVENIR LA INSCRIPCIÓN DE "BUQUES FANTASMA"

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO ASIMISMO el asesoramiento que se facilita en el párrafo 2.1 del anexo de la resolución A.847(20) sobre las Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI, y, en particular, la importancia que reviste sentar las bases jurídicas para las prescripciones generales sobre registros,

TOMANDO NOTA de los deberes de los Estados de abanderamiento en virtud del derecho marítimo internacional y, en concreto, de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982,

TOMANDO NOTA ASIMISMO del aumento continuo de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques notificados al Comité de Seguridad Marítima,

TENIENDO EN CUENTA las deliberaciones continuas del Comité de Seguridad Marítima sobre las medidas pertinentes para notificar e investigar tales sucesos y para poner fin a la amenaza que suponen los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques,

GRAVEMENTE PREOCUPADA por el hecho de que la inscripción de algunos buques se ha hecho basándose en información falsa o inexacta ("buques fantasma"),

RECONOCIENDO que no es deseable la inscripción de "buques fantasma", incluso de forma accidental, por los Estados de abanderamiento,

CONSCIENTE de la necesidad de que la comunidad marítima internacional y, en particular, los sectores auxiliares financiero y logístico sean cautelosos,

1. INVITA a los Gobiernos a que sometan a revisión sus procedimientos de inscripción de buques para cerciorarse de que cuentan con las garantías adecuadas para prevenir la inscripción de "buques fantasma";

2. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos a que se valgan de todos los medios a su alcance para cerciorarse de que un buque inscrito previamente con el pabellón de otro Estado ha sido anulado, o de que se ha obtenido consentimiento de parte del registro de buques de dicho Estado para su transferencia. La inscripción de un buque que no ha sido inscrito anteriormente no deberá tener lugar hasta que se hayan recibido suficientes pruebas de que no está inscrito. Antes de inscribir un buque, los Gobiernos deberán verificar la identidad, incluido el número de

identificación del buque (número IMO), cuando corresponda, y otros datos del buque de modo que éste no enarbole el pabellón de dos o más Estados simultáneamente;

3. INSTA a los Gobiernos a que presenten, cuando así se solicite, pruebas sobre la situación de inscripción de un buque a un Estado que solicite tal documentación antes de inscribirlo. Los Gobiernos que acepten buques que han estado inscritos previamente deberán informar al anterior Estado de abanderamiento cuando se haya completado el proceso de inscripción, si así se les pide;

4. INSTA ASIMISMO a los Gobiernos a que presten especial atención al aceptar documentos para fines de inscripción, especialmente los documentos relativos a la propiedad del buque, y a que acepten únicamente documentos impresos originales, o bien documentos transmitidos por medios electrónicos cuya autenticidad se haya verificado;

5. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que adopten medidas para fomentar mayor vigilancia en los responsables de las operaciones portuarias, la inspección de buques, el fletamento, el corretaje, los seguros y otras actividades que puedan ponerlos en contacto con un buque que haya podido ser inscrito indebidamente o haya podido participar en un acto de piratería o robo a mano armada;

6. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga esta resolución sometida a examen y que adopte las medidas oportunas;

7. PIDE ADEMÁS al Secretario General que ponga la presente resolución de la Asamblea en conocimiento del Secretario General de las Naciones Unidas para que se adopten las medidas que se estimen oportunas.

***

ANEXO 15

RESOLUCIÓN MSC.121(74)
(aprobada el 4 de junio de 2001)

USO DEL IDIOMA ESPAÑOL EN LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI RELATIVOS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 38 c) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de que las actuales disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, tales como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, sólo contemplan el uso de los idiomas francés e inglés en los certificados, manuales y otros documentos pertinentes prescritos en los mismos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el español es uno de los idiomas oficiales y de trabajo de la Organización,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta presentada por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, España, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (MSC 72/21/11) relativa a que el idioma español sea utilizado en certificados del Convenio SOLAS, manuales y otros documentos pertinentes de la OMI,

HABIENDO EXAMINADO TAMBIÉN la recomendación hecha por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 9º periodo de sesiones,

1. ACUERDA adoptar las medidas oportunas para enmendar los instrumentos de la OMI relativos a la seguridad, según proceda, de modo que se conceda el mismo carácter al idioma español que a los idiomas francés e inglés;

2. ACUERDA TAMBIÉN conceder el mismo carácter a los idiomas español, francés e inglés cuando en el futuro se preparen instrumentos relativos a la seguridad;

3. SEÑALA a la atención del Consejo, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación la adopción de la presente resolución, a fin de que haya coherencia en los principios que aplica la Organización.

***

ANEXO 16

ENMIENDAS AL PROYECTO DE REGLA II-1/12-2 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-1

CONSTRUCCIÓN - ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

Regla 12-2 - Medios de acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros

1 El título y el texto actuales de esta regla se sustituyen por lo siguiente:

"Medios de acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros

1 Aplicación

1.1 Salvo en lo dispuesto en el párrafo 1.2, esta regla es aplicable a los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500, y a los graneleros, definidos en la regla IX/1, de arqueo bruto igual o superior a 20 000, construidos el 1 de enero de 2004 o posteriormente.

1.2 Los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de octubre de 1994 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2004 cumplirán las disposiciones de la regla II-1/12-2 adoptada mediante la resolución MSC.27(61).

2 Medios de acceso a los espacios de carga y otros espacios

2.1 Todo espacio dentro de la zona de carga dispondrá de medios de acceso permanentes que permitan, durante toda la vida útil del buque, las inspecciones generales y minuciosas y las mediciones de espesores de las estructuras del buque, llevadas a cabo por la Administración, la compañía, tal como se las define en la regla IX/1, y el personal del buque u otros, según sea necesario. Dichos medios de acceso cumplirán con las prescripciones del párrafo 4 y con las disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para inspecciones, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima, mediante la resolución MSC...(...), según las enmiende la Organización, a reserva de que dichas enmiendas se adopten y entren en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio, relativas a los procedimientos de enmienda aplicables a los anexos distintos del capítulo I.

2.2 Cuando un medio de acceso permanente sea susceptible de sufrir averías durante las operaciones normales de carga y descarga, o sea impracticable según lo especificado en las disposiciones técnicas, la Administración podrá disponer, en su lugar, de medios portátiles de acceso tales como andamios, plataformas y escalas móviles, siempre que los medios de unión, sujeción, suspensión o apoyo de los medios portátiles de acceso formen parte permanente de la estructura del buque. Todo el equipo portátil estará en condiciones de ser instalado fácilmente por el personal de a bordo.

2.3 La construcción y los materiales de todos los medios de acceso y de unión a la estructura del buque serán satisfactorios a juicio de la Administración. Los medios de acceso serán objeto de inspecciones antes de su uso o durante éste al procederse a las inspecciones conforme a lo dispuesto en la regla XI/2.

2.4 El acceso sin riesgos* a las bodegas de carga, coferdanes, tanques de lastre, tanques de carga y otros espacios de la zona de la carga será directo desde la cubierta expuesta y estará dispuesto de tal modo que permita la inspección completa de los mismos. El acceso sin riesgos* a los espacios del doble fondo podrá efectuarse desde una cámara de bombas, un coferdán profundo, un túnel de tuberías, una bodega de carga, un espacio del doble casco, o compartimientos análogos no destinados al transporte de hidrocarburos o de cargas potencialmente peligrosas.

2.5 Los tanques y sus compartimientos que tengan una extensión igual o superior a 35 m contarán por lo menos con dos escotillas y escalas de acceso que estén tan separadas entre sí como sea posible. Los tanques que tengan una extensión inferior a 35 m contarán por lo menos con una escotilla y escala de acceso. Cuando los tanques estén compartimentados por uno o más mamparos de balance, u obstrucciones similares que no permitan un rápido medio de acceso a otras partes del tanque, contarán por lo menos con dos escotillas y escalas.

2.6 Todas las bodegas de carga estarán provistas como mínimo de dos medios de acceso que estén tan separados entre sí como sea posible. En general, estos accesos estarán dispuestos diagonalmente, por ejemplo, uno cerca del mamparo proel, a babor, y el otro cerca del mamparo popel, a estribor.

3 Manual de acceso a la estructura del buque

3.1 Los medios de acceso del buque que permiten inspecciones generales y minuciosas y mediciones de espesores se describirán en un Manual de acceso a la estructura del buque, aprobado por la Administración, copia actualizada del cual se llevará a bordo. El Manual de acceso a la estructura del buque incluirá la siguiente información respecto de cada espacio de la zona de carga:

.1 planos en los que figuren los medios de acceso al espacio, con las especificaciones técnicas y dimensiones adecuadas;

.2 planos en los que figuren los medios de acceso dentro de cada espacio que permitan que se realice una inspección general, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones. Los planos indicarán el lugar desde el que podrá inspeccionarse cada zona del espacio;

.3 planos en los que figuren los medios de acceso dentro del espacio que permitan que se realicen las inspecciones minuciosas, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones. Los planos indicarán la posición

* Véanse las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.864(20).

de las zonas estructurales críticas, si los medios de acceso son permanentes o portátiles y el lugar desde el que podrá inspeccionarse cada zona;

.4 instrucciones para la inspección y mantenimiento de la resistencia estructural de todos los medios de acceso y de sujeción, teniendo en cuenta cualquier atmósfera corrosiva que pueda existir en el espacio;

.5 instrucciones para el montaje sin riesgos de todo medio portátil de acceso; y

.6 un inventario de todos los medios portátiles de acceso.

3.2 A los efectos de la presente regla, por "zonas estructurales críticas" se entenderán los emplazamientos que, de acuerdo con los cálculos realizados, requieren ser supervisados o, de acuerdo con el historial de los servicios prestados por buques similares o gemelos, son vulnerables al agrietamiento, pandeo, deformación o corrosión que menoscabarían la integridad estructural del buque.

4 Especificaciones técnicas generales

4.1 Los accesos a través de aberturas, escotillas o registros horizontales tendrán dimensiones suficientes para que una persona provista de un aparato respiratorio autónomo y de equipo protector pueda subir o bajar por cualquier escala sin impedimento alguno, y también un hueco libre que permita izar fácilmente a una persona lesionada desde el fondo del espacio de que se trate. El hueco libre deberá ser como mínimo de 600 mm x 600 mm. Cuando el acceso a una bodega de carga sea a través de la escotilla de carga, la parte superior de la escala se situará lo más cerca posible de la brazola de la escotilla. Las brazolas de las escotillas de acceso que tengan una altura superior a 900 mm también tendrán peldaños en el exterior, en combinación con la escala.

4.2 En los accesos a través de aberturas o registros verticales y en los mamparos de balance, las varengas, las vagras y las bulárcamas que permitan atravesar el espacio a lo largo y a lo ancho, el hueco libre deberá ser como mínimo de 600 mm x 800 mm, y estar a una altura de la chapa del forro del fondo que no exceda de 600 mm, a menos que se hayan provisto rejillas o apoyapiés de otro tipo.

4.3 En el caso de petroleros de peso muerto inferior a 5 000 toneladas, la Administración podrá aprobar, en casos especiales, dimensiones menores para las aberturas citadas en los párrafos 4.1 y 4.2 *supra*, si, a juicio de la Administración puede probarse que es posible atravesar dichas aberturas o evacuar a una persona herida a través de ellas."

***

ANEXO 17

PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), EN SU FORMA ENMENDADA)

ANEXO A

DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS

1 Se modifica el "Índice" según se indica a continuación:

.1 el texto actual del punto 1.3 se sustituye por el siguiente:

"1.3 Reparaciones";

.2 se añade el nuevo punto siguiente después del punto 3.5 existente:

"3.6 Prescripciones adicionales relativas al reconocimiento anual de la bodega de carga más cercana a proa de los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio SOLAS"

.3 el texto actual de los puntos 4 a 4.4 se sustituye por el siguiente:

"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO
4.1 Generalidades
4.2 Graneleros de edad comprendida entre 5 y 10 años
4.3 Graneleros de edad comprendida entre 10 y 15 años
4.4 Graneleros de edad superior a 15 años"

.4 se elimina el texto actual de los puntos 6 y 6.1, y los puntos 7, 8 y 9 se vuelven a numerar como puntos 6, 7 y 8;

.5 se añaden los nuevos apéndices 4 y 5 siguientes después del apéndice 3 del anexo 8:

"Apéndice 4 Mineraleros - Mediciones de espesores y sección transversal típica que muestra los miembros longitudinales y transversales

Apéndice 5 Mineraleros - Mediciones de espesores y prescripciones aplicables a los reconocimientos minuciosos";

.6 se añaden los nuevos anexos 11 y 12 siguientes después del anexo 10 :

"Anexo 11 Directrices para la medición del mamparo estanco transversal acanalado verticalmente que se encuentra entre las bodegas Nº 1 y Nº 2

Anexo 12 Prescripciones adicionales relativas al reconocimiento anual de la bodega de carga más cercana a proa de los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio SOLAS."

2 Se añaden los nuevos párrafos 1.2.15 y 1.2.16 siguientes después del actual párrafo 1.2.14:

"1.2.15 *Reparación pronta y completa*: reparación permanente que se efectúa de modo satisfactorio a juicio del inspector al realizar el reconocimiento, siendo así innecesario imponer ninguna condición a la clasificación correspondiente.

1.2.16 *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada."

3 El texto actual de la sección 1.3 se sustituye por el siguiente:

"1.3 **Reparaciones**

1.3.1 Todo daño consistente en un deterioro que sobrepase los límites admisibles (incluidos pandeo, fisuración, desprendimiento o fractura), o cuya extensión sobrepase los límites admisibles, y que afecte o, a juicio de la Administración, pueda afectar a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque, se debería reparar de manera pronta y completa. Entre las zonas que se han de considerar figuran:

.1 las cuadernas del forro del costado, las uniones de sus extremos o el forro exterior adyacente;
.2 la estructura y las planchas de cubierta;
.3 la estructura y las planchas del fondo;
.4 los mamparos estancos o estancos a los hidrocarburos; y
.5 las tapas o brazolas de escotillas.

En los casos en que se no se disponga de instalaciones de reparación adecuadas, la Administración podrá permitir al buque que se dirija directamente a una instalación de reparación. Ello puede exigir que haya que descargar la carga y/o efectuar reparaciones provisionales para realizar el viaje previsto.

1.3.2 Además, cuando en un reconocimiento se observe que existen una corrosión considerable o defectos estructurales que, a juicio de la Administración, impidan al buque seguir en servicio, se tomarán medidas para corregir tales defectos antes de que el buque continúe en servicio."

4 Se añade el texto siguiente al final del del párrafo 2.6.1:

"El anexo 11 contiene directrices adicionales sobre las mediciones de espesores, aplicables al mamparo estanco transversal acanalado verticalmente que se encuentra entre las bodegas Nº 1 y Nº 2 de los buques que han de cumplir lo dispuesto en la regla XII/6.2 del Convenio."

5 Se añade el nuevo párrafo 3.6 siguiente a continuación del actual párrafo 3.5.1:

"3.6 Reconocimiento anual adicional de la bodega de carga más cercana a proa de los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio de conformidad con lo prescrito en el anexo 12

Los buques regidos por la regla XII/9.1 del Convenio son los que satisfacen todas las condiciones siguientes:

.1 son graneleros de eslora igual o superior a 150 m y forro sencillo en el costado;

.2 transportan cargas sólidas a granel de una densidad igual o superior a 1 780 kg/m^3;

.3 han sido construidos antes del 1 de julio de 1999; y

.4 han sido construidos con un número insuficiente de mamparos estancos transversales que les permitan resistir la inundación de la bodega de carga más cercana a proa en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en una condición satisfactoria de equilibrio, según se especifica en la regla XII/4.3 del Convenio."

6 El texto actual de la sección 4 se sustituye por el siguiente:

"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO

4.1 Generalidades

4.1.1 Los elementos que sean complementarios de los comprendidos en las prescripciones relativas al reconocimiento anual podrán ser examinados en el segundo o tercer reconocimiento anual o entre ambos.

4.1.2 La amplitud del reconocimiento en función de la edad del buque se especifica en los párrafos 4.2, 4.3 y 4.4 *infra*.

4.2 Graneleros de edad comprendida entre 5 y 10 años

4.2.1 Tanques de lastre

4.2.1.1 Por lo que respecta a los espacios utilizados para transportar agua salada de lastre, se efectuará un reconocimiento general de los tanques representativos que seleccione el inspector. Si la inspección no revela ningún defecto estructural visible, se podrá limitar la amplitud del examen a verificar que el revestimiento protector se halla en buen estado.

4.2.1.2 Cuando en los espacios utilizados para transportar agua salada de lastre el estado del revestimiento sea DEFICIENTE, haya corrosión o se observen otros defectos, o cuando no se haya aplicado un revestimiento protector desde la fecha de construcción, se debería extender el reconocimiento a otros espacios de lastre del mismo tipo.

4.2.1.3 Cuando en los espacios utilizados para transportar agua salada de lastre que no sean los tanques del doble fondo se observen que el estado del revestimiento es DEFICIENTE, y no se renueve, cuando se haya aplicado un revestimiento blando o cuando no se haya aplicado revestimiento protector desde la fecha de construcción, los tanques en cuestión se examinarán y se efectuarán mediciones de espesores si se estima necesario. Cuando en los tanques de lastre de agua salada del doble fondo se observe un deterioro del revestimiento, cuando se haya aplicado un revestimiento blando o cuando no se haya aplicado revestimiento, los tanques en cuestión se deben examinar anualmente. Si el inspector lo considera necesario o si la corrosión es muy extensa, se deberían llevar a cabo mediciones de espesores.

4.2.1.4 Además de lo prescrito *supra*, las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior deberían ser objeto de un reconocimiento general y minucioso.

4.2.2 Bodegas de carga

4.2.2.1 Se debería efectuar un reconocimiento general de todas las bodegas de carga, incluido un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente del 25% de las cuadernas como mínimo, a fin de determinar el estado de:

.1 las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales de la bodega de carga que se encuentre más hacia proa y otra bodega de carga seleccionada; y

.2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.2.2.2 Cuando el inspector lo considere necesario como consecuencia de los reconocimientos general y minucioso descritos en 4.2.2.1, se debería ampliar el reconocimiento de modo que incluya un reconocimiento minucioso de todas las cuadernas del forro y de las planchas del forro adyacentes de dicha bodega de carga, así como un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente de las demás bodegas de carga.

4.2.3 Amplitud de las mediciones de espesores

4.2.3.1 Las mediciones de espesores deberían ser de amplitud suficiente para poder determinar tanto el grado general como local de la corrosión en las zonas sometidas al reconocimiento minucioso descrito en 4.2.2.1. En el reconocimiento intermedio mejorado, las mediciones de espesores deberían abarcar como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.2.3.2 Cuando se encuentre una corrosión importante la amplitud de las mediciones de espesores debería aumentarse de conformidad con lo dispuesto en el anexo 10.

4.2.3.3 Las mediciones de espesores podrán suprimirse siempre que el inspector juzgue que el reconocimiento minucioso es satisfactorio, que no existe deterioro estructural y que el revestimiento protector, de haber sido aplicado, continúa en buen estado.

4.2.3.4 Cuando se observe que el revestimiento protector de las bodegas de carga, al que se hace referencia en la nota explicativa siguiente, se encuentra en BUEN estado, la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión especial por parte de la Administración.

Nota explicativa:

Al realizarse una nueva construcción, se debería aplicar un revestimiento protector eficaz (revestimiento epoxídico o equivalente), de conformidad con las recomendaciones del fabricante, a todas las superficies internas y externas de las brazolas y tapas de escotilla y a todas las superficies internas de las bodegas de carga, excluidas las zonas planas del techo del doble fondo y las partes inclinadas de los tanques laterales de pantoque hasta unos 300 mm aproximadamente por debajo de las cuadernas y cartabones del forro del costado. Al seleccionar el revestimiento, el propietario debería tener en cuenta las condiciones de carga que se prevé puedan existir durante el servicio. Por lo que respecta a los graneleros existentes, al decidir los propietarios si hay que aplicar un revestimiento o una nueva capa del mismo a las bodegas de carga, se podrá tener en cuenta la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores. Antes de aplicar el revestimiento a las bodegas de carga de los buques existentes, se deberían comprobar los escantillones en presencia de un inspector.

4.3 Graneleros de edad comprendida entre 10 y 15 años

4.3.1 Tanques de lastre

4.3.1.1 En los graneleros se deberían examinar todos los tanques de lastre de agua salada. Si las inspecciones muestran que no existen defectos estructurales visibles, el examen podrá limitarse a verificar que el revestimiento protector continúa en buen estado.

4.3.1.2 En los mineraleros se deberían examinar:

.1 todos los anillos de las bulárcamas en un tanque lateral de lastre;

.2 un bao reforzado en cada uno de los tanques laterales de lastre restantes;

.3 los dos mamparos transversales en uno de los tanques laterales de lastre;

.4 un mamparo transversal en cada uno de los tanques laterales de lastre restantes.

4.3.1.3 Además, es aplicable lo prescrito en 4.2.1 2 a 4.2.1.4.

4.3.2 Bodegas de carga

4.3.2.1 Se debería efectuar un reconocimiento general de todas las bodegas de carga, incluido un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente del 25% de las cuadernas como mínimo, a fin de determinar el estado de:

.1 las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales de todas las bodegas de carga; y

.2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.3.2.2 Cuando el inspector lo considere necesario como consecuencia de los reconocimientos general y minucioso descritos en 4.3.2.1, se debería ampliar el reconocimiento de modo que incluya un reconocimiento minucioso de todas las cuadernas del forro y de las planchas del forro adyacentes de todas las bodegas de carga.

4.3.3 Amplitud de las mediciones de espesores

4.3.3.1 La amplitud de las mediciones de espesores debería ser suficiente para poder determinar tanto el grado general como local de la corrosión en las zonas sometidas al reconocimiento minucioso descrito en 4.3.2.1. En el reconocimiento intermedio mejorado, las mediciones de espesores deberían abarcar como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

4.3.3.2 Además, es aplicable lo prescrito en 4.2.3.2 a 4.2.3.4.

4.4 Graneleros de edad superior a 15 años

4.4.1 Las prescripciones relativas al reconocimiento intermedio mejorado deberían tener la misma amplitud que las del reconocimiento periódico anterior prescrito en los capítulos 2 y 5.1. Sin embargo, no es necesario someter los tanques y las bodegas de carga utilizadas para el lastre a una prueba de presión, a menos que el inspector que supervise el reconocimiento lo estime necesario.

4.4.2 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.4.1, el reconocimiento intermedio mejorado se podrá iniciar en el segundo reconocimiento anual y se podrá continuar en el año siguiente con miras a ultimarlo en el tercer reconocimiento anual, en vez de lo dispuesto en el párrafo 2.1.1."

7 El texto actual del párrafo 5.2.2 se sustituye por el siguiente:

"5.2.2 La entrada en los tanques y espacios deberá estar exenta de peligros, esto es, estarán desgasificados, ventilados e iluminados."

8 Se elimina el texto del capítulo 6, y los capítulos 7, 8 y 9 siguientes se vuelven a numerar según corresponda.

9 Se añade el nuevo apartado .5 siguiente al final del párrafo 7.3.1 existente (numerado de nuevo como 6.3.1):

".5 el programa de reconocimiento prescrito en 5.1 hasta que se haya ultimado el reconocimiento periódico."

10 El texto existente de la sección 8.1 (numerada de nuevo como sección 7.1) se sustituye por el siguiente:

"**7.1 Generalidades**

7.1.1 Si las mediciones de espesores no las lleva a cabo la organización reconocida que actúe en nombre de la Administración, deberían ser supervisadas por un inspector de dicha organización. El inspector debería hallarse a bordo mientras sea necesario cuando se realicen las mediciones, a fin de verificar la operación.

7.1.2 La compañía que lleve a cabo la medición de espesores debería asistir a la reunión sobre la planificación del reconocimiento que se celebre antes de que éste se inicie.

7.1.3 Las mediciones de espesores se efectuarán dentro de los 12 meses anteriores a la ultimación del reconocimiento periódico o del reconocimiento mejorado intermedio.

7.1.4 En todos los casos la amplitud de las mediciones de espesores debería ser suficiente para que los resultados de éstas sean representativos del auténtico estado general."

11 Se modifica el cuadro del anexo 2 según se indica a continuación**:**

.1 En la segunda columna "5<EDAD≤10", el texto actual del punto 6 se sustituye por el siguiente:

"6 Las tracas de la obra muerta y de la obra viva de las secciones transversales consideradas en el punto 2 *supra*."

.2 En la tercera columna "10<EDAD≤15", se añade al final el nuevo punto 8 siguiente:

"8 De conformidad con el anexo 12 en buques regidos por la regla XII/6.2 del Convenio."

12 En el anexo 7, se modifica el cuadro titulado "Extracto de las mediciones de espesores" según se indica a continuación:

.1 El texto que encabeza la primera fila se sustituye por el siguiente:

"Posición de tanques/zonas con corrosión importante o de zonas con corrosión crateriforme profunda."

.2 Se añade la nueva nota siguiente al final del cuadro:

"3 Se debería tomar nota de cualquier plancha del fondo en que el nivel de corrosión crateriforme sea igual o superior al 20%, el deterioro sea debido a una corrosión importante o la profundidad media de la corrosión crateriforme sea igual o superior a 1/3 del espesor de la plancha."

13 En el anexo 8, **Generalidades**, se añaden los nuevos apéndices siguientes en la lista de apéndices:

"Apéndice 4 Mineraleros - Medición de espesores en mineraleros y sección transversal típica que muestra los miembros longitudinales y transversales

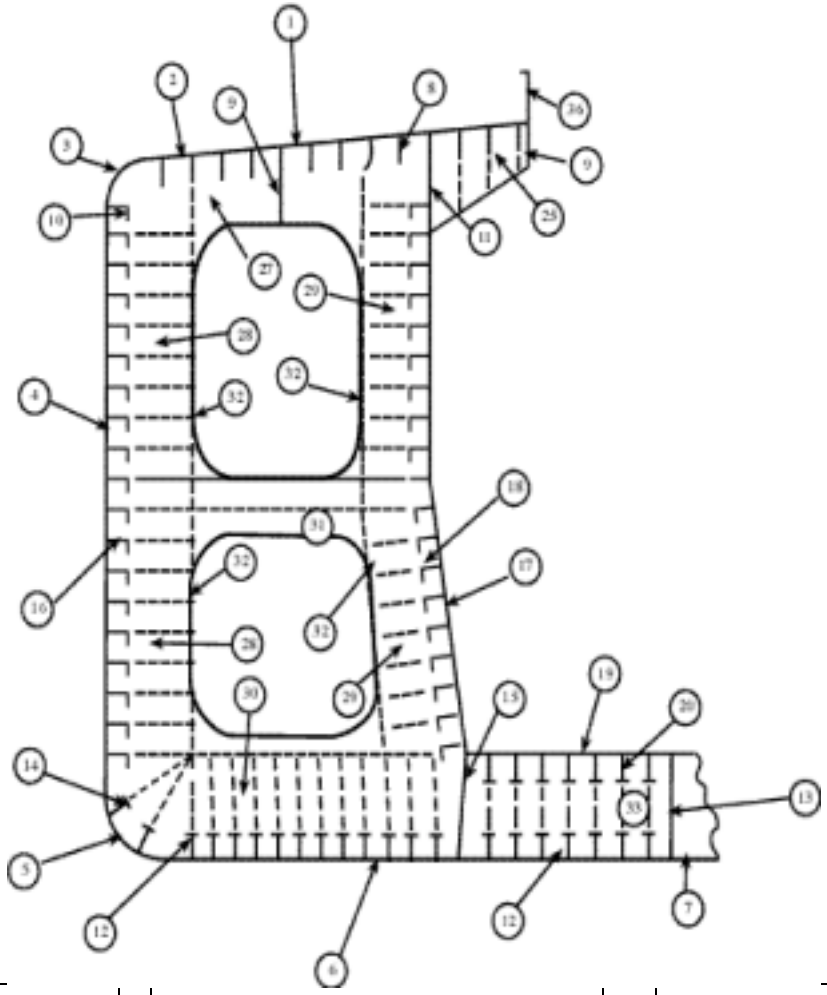
Apéndice 5 Mineraleros - Medición de espesores y prescripciones aplicables al reconocimiento minucioso"

14 Se añaden los nuevos apéndices 4 y 5 siguientes después del Apéndice 3 del Anexo 8:

"Apéndice 4

Mineraleros

Medición de espesores en mineraleros y sección transversal típica que muestra los miembros longitudinales y transversales



Informe en el TM2-BC (1) y (2)	
1	Planchas de la cubierta resistente
2	Planchas del trancanil
3	Traca de cinta
4	Planchas de costado del forro
5	Planchas de pantoque
6	Planchas del fondo
7	Planchas de la quilla

Informe en el TM6-BC	
36	Brazola de escotilla
37	Planchas de cubierta entre escotillas
38	Tapas de escotilla

Informe en el TM3-BC	
8	Longitudinales de cubierta
9	Eslora
10	Longitudinales de la traca de cinta
11	Traca superior del mamparo longitudinal
12	Longitudinales del fondo
13	Vagras del fondo
14	Longitudinales de pantoque
15	Traca inferior del mamparo longitudinal
16	Longitudinales del forro de costado
17	Planchas del mamparo longitudinal
18	Longitudinales del mamparo longitudinal
19	Planchas del forro interior
20	Longitudinales del forro interior

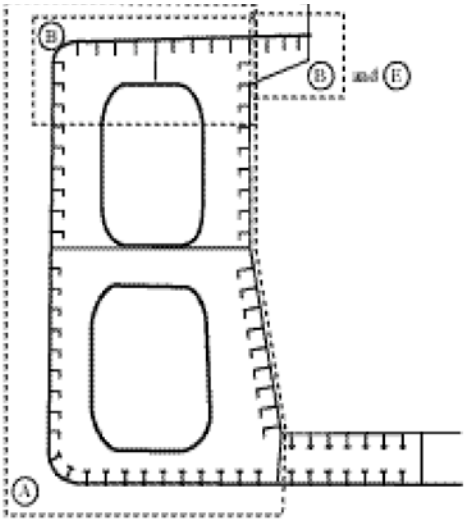
Informe en el TM4-BC	
25	Bao reforzado de tanque central
26	Varenga de tanque central
27	Bao reforzado de tanque lateral
28	Bulárcama vertical de costado del forro
29	Bulárcama vertical del mamparo vertical
30	Varenga de tanque lateral
31	Contretes
32	Plancha plana de bulárcama transversal
33	Pisos del doble fondo

Apéndice 5

Mineraleros

Medición de espesores y prescripciones aplicables al reconocimiento minucioso

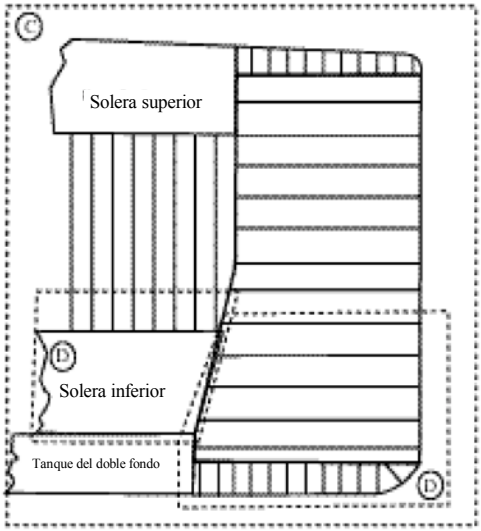
Reconocimiento minucioso de una sección transversal típica



Los espesores se consignarán en TM3-T del anexo B y TM4-T del anexo B, según proceda

Zona de reconocimiento minucioso

Mamparo transversal típico



Los espesores se consignarán en TM5-T del anexo B

En el anexo 10 figuran recomendaciones relativas la amplitud y configuración de las mediciones

"

15 En el anexo 10, en el cuadro titulado "Estructura de cubierta incluidas las tracas transversales, las escotillas principales de carga, las tapas de escotilla, las brazolas y los tanques laterales altos", el texto existente del punto a) de la columna titulada "Alcance de la medición", en el lugar correspondiente a "3. Tapas de escotilla" que figura en la columna de "Miembros estructurales" se sustituye por el siguiente:

"a) Lado y extremos de la falda, en tres sitios"

16 Se añaden los nuevos anexos 11 y 12 siguientes después del anexo 10 existente:

"ANEXO 11

DIRECTRICES PARA LA MEDICIÓN DEL MAMPARO ESTANCO TRANSVERSAL ACANALADO VERTICALMENTE QUE SE ENCUENTRA ENTRE LAS BODEGAS Nº 1 Y Nº 2

1 Las mediciones son necesarias para determinar el estado general de la estructura y establecer la extensión de las posibles reparaciones y/o refuerzos que requiere dicho mamparo estanco transversal acanalado verticalmente a fin de verificar el cumplimiento de las Normas de los mamparos y el doble fondo de los graneleros, definidos en la regla XII/1.5 del Convenio.

2 Teniendo en cuenta el modelo de pandeo especificado en las Normas de los mamparos y del doble fondo de los graneleros, definidos en la regla XII/1.5 del Convenio para evaluar la resistencia del mamparo, es fundamental determinar la disminución de espesor en los niveles críticos que se muestran en las figuras 1 y 2 del presente anexo.

3 La medición se debería efectuar en los niveles descritos *infra*. Para evaluar debidamente los escantillones de cada una de las acanaladuras verticales, se debe medir el ala, el alma, la plancha inclinada y el cartabón de unión de cada una de ellas en los niveles indicados a continuación.

Nivel a) Buques sin solera inferior (véase la figura 1):

Lugares:

- en la mitad de la anchura de las alas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas;
- en la mitad de los cartabones de unión entre las alas de las acanaladuras, si los hubiere;
- en la mitad de las planchas inclinadas;
- en la mitad de la anchura de las almas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas.

Nivel b) Buques con solera inferior (véase la figura 2):

Lugares:

- en la mitad de la anchura de las alas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas;
- en la mitad de los cartabones de unión entre las alas de las acanaladuras, si los hubiere;

- en la mitad de las planchas inclinadas;

- en la mitad de la anchura de las almas de las acanaladuras, a unos 200 mm por encima de la línea de las planchas inclinadas.

Nivel c) Buques con o sin solera inferior (véanse las figuras 1 y 2):

Lugares:

- en la mitad de la anchura de las alas y almas de las acanaladuras, a media altura aproximadamente de la acanaladura.

4 Cuando varíe el espesor en un mismo nivel horizontal, se debería medir la plancha más delgada.

5 Las renovaciones y/o los refuerzos de acero deberían cumplir lo dispuesto en las Normas relativas a la resistencia de los mamparos y el doble fondo de los graneleros, definidos en la regla XII/1.5 del Convenio.

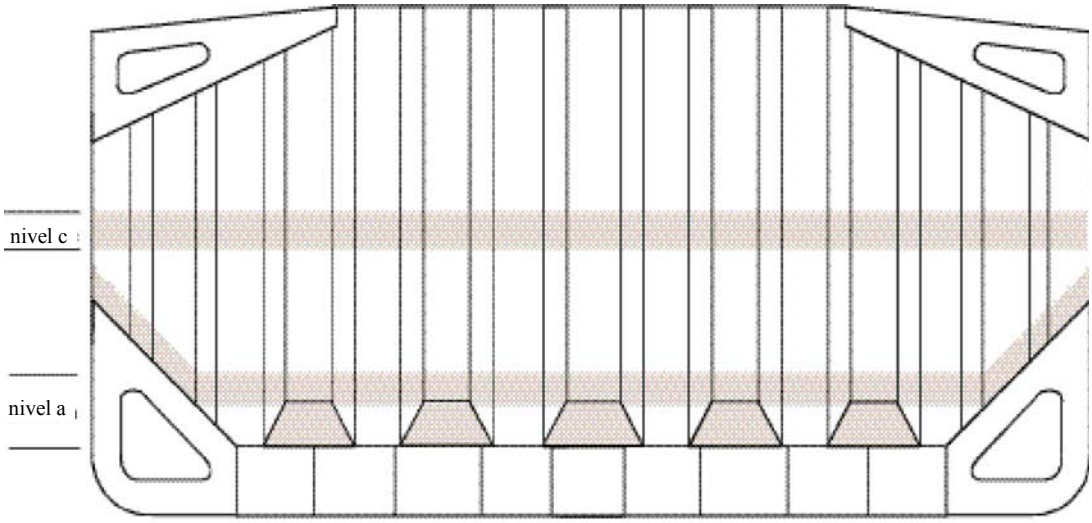


Figura 1 - Buques sin solera inferior

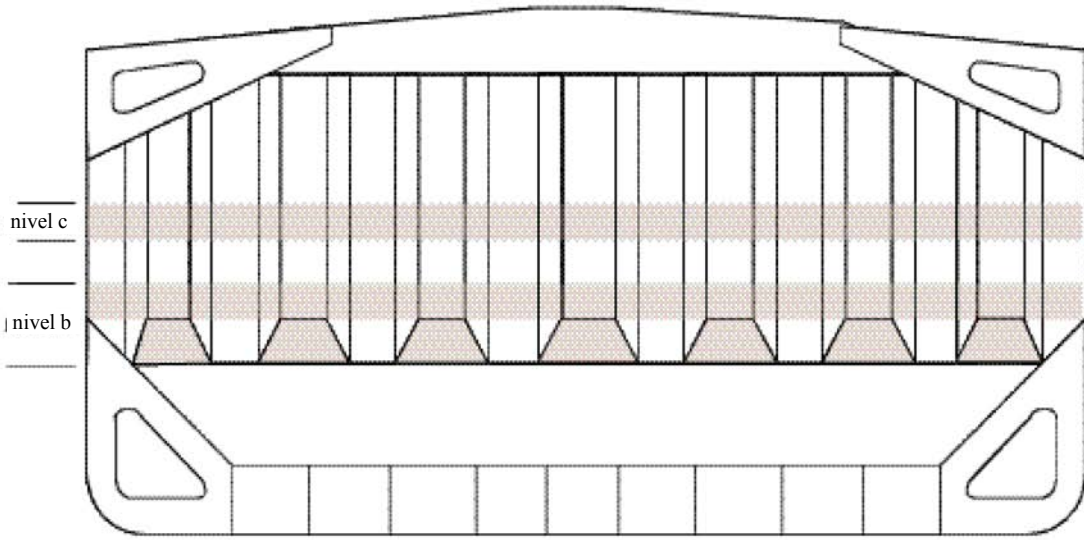


Figura 2 - Buques con solera inferior

ANEXO 12

PRESCRIPCIONES ADICIONALES RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO ANUAL DE LA BODEGA DE CARGA MÁS CERCANA A PROA DE LOS BUQUES REGIDOS POR LA REGLA XII/9.1 DEL CONVENIO SOLAS

1 Generalidades

1.1 En el caso de graneleros de edad superior a cinco años, el reconocimiento anual, además de cumplir lo prescrito en el capítulo 3 de las presentes directrices para los reconocimientos anuales, debería incluir un examen de los elementos siguientes.

2 Amplitud del reconocimiento

2.1 En los graneleros de edad comprendida entre 5 y 15 años:

2.1.1 Se debería efectuar un reconocimiento general de la bodega de carga más cercana a proa, incluido un reconocimiento minucioso de amplitud suficiente del 25% de las cuadernas como mínimo, a fin de determinar el estado de:

- las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales; y

- las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

2.1.2 Cuando el inspector lo considere necesario como consecuencia de los reconocimientos general y minucioso descritos en 2.1.1 *supra*, se debería ampliar el reconocimiento de modo que incluya un reconocimiento minucioso de todas las cuadernas del forro y de las planchas del forro adyacentes de la bodega de carga.

2.2 En los graneleros de edad superior a 15 años:

se debería efectuar un reconocimiento general de la bodega de carga más cercana a proa, incluido un reconocimiento minucioso a fin de determinar el estado de:

.1 todas las cuadernas del forro, incluidas las uniones de sus extremos superior e inferior, las planchas del forro adyacentes y los mamparos transversales; y

.2 las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior.

3 Amplitud de las mediciones de espesores

3.1 Las mediciones de espesores deberían ser de amplitud suficiente para poder determinar tanto el grado general como local de la corrosión en las zonas sometidas al reconocimiento minucioso descrito en 2.1 y 2.2 *supra*. Las mediciones de espesores deberían abarcar como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior. Cuando se

encuentre una corrosión importante, la amplitud de las mediciones de espesores debería aumentarse de conformidad con lo prescrito en el anexo 10.

3.2 Las mediciones de espesores podrán suprimirse siempre que el inspector juzgue que el reconocimiento minucioso es satisfactorio, que no existe deterioro estructural y que el revestimiento protector, de haber sido aplicado, continúa en buen estado.

4 Decisión especial

4.1 Cuando se observe que el revestimiento protector, según se indica en la nota explicativa siguiente, de las bodegas de carga más cercanas a proa se encuentra en BUEN estado, la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión especial.

Nota explicativa:

Al realizarse una nueva construcción, se debería aplicar un revestimiento protector eficaz (revestimiento epoxídico o equivalente), de conformidad con las recomendaciones del fabricante, a todas las superficies internas y externas de las brazolas y tapas de escotilla y a todas las superficies internas de las bodegas de carga, excluidas las zonas planas del techo del doble fondo y las partes inclinadas de los tanques laterales de pantoque hasta unos 300 mm aproximadamente por debajo de las cuadernas y cartabones del forro del costado. Al seleccionar el revestimiento, el propietario debería tener en cuenta las condiciones de carga que se prevé puedan existir durante el servicio.

Por lo que respecta a los graneleros existentes, al decidir los propietarios si hay que aplicar un revestimiento o una nueva capa del mismo a las bodegas de carga, se podrá tener en cuenta la amplitud de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores. Antes de aplicar el revestimiento a las bodegas de carga de los buques existentes, se deberían comprobar los escantillones en presencia de un inspector."

ANEXO B

DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS

1 Se modifica el "Índice" según se indica a continuación:

.1 Se sustituye el texto actual del punto 1.3 por el siguiente:

"1.3 Reparaciones"

.2 Sustitúyase el texto actual de los puntos 4 a 4.4 por el siguiente:

"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO
4.1 Generalidades
4.2 Petroleros de edad comprendida entre cinco y 10 años
4.3 Petroleros de edad comprendida entre 10 y 15 años
4.4 Petroleros de edad superior a 15 años"

2 Se añade el nuevo párrafo 1.2.13 siguiente después del párrafo 1.2.12 existente:

"1.2.13 *Reparación pronta y completa*: reparación permanente que se efectúa de modo satisfactorio a juicio del inspector al realizar el reconocimiento, siendo así innecesario imponer ninguna condición a la clasificación correspondiente."

3 Se sustituye el texto actual de la sección 1.3 por el siguiente:

"**1.3 Reparaciones**

1.3.1 Todo daño consistente en un deterioro que sobrepase los límites admisibles (incluidos pandeo, fisuración, desprendimiento o fractura), o cuya extensión sobrepase los límites admisibles, y que afecte o, a juicio de la Administración, pueda afectar la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque, se debería reparar de manera pronta y completa. Entre las zonas que se han de considerar figuran:

.1 las cuadernas del forro del costado, las uniones de sus extremos o el forro exterior adyacente;

.2 la estructura y las planchas de cubierta;

.3 la estructura y las planchas del fondo;

.4 los mamparos estancos o estancos a los hidrocarburos; y

.5 las tapas o brazolas de escotillas.

Cuando no se disponga de instalaciones de reparación adecuadas, la Administración podrá permitir al buque que se dirija directamente a una instalación de reparación. Ello puede exigir que haya que descargar la carga y/o efectuar reparaciones provisionales para realizar el viaje previsto.

1.3.2 Además, cuando en un reconocimiento se observe que existen una corrosión importante o defectos estructurales que, a juicio de la Administración, impidan al buque seguir en servicio, se tomarán medidas para corregir tales defectos antes de que el buque continúe en servicio."

4 En el párrafo 2.1.3 existente se insertan las palabras ", según se estipula en 2.1.5," entre "tuberías conexas" y "se encuentran en estado satisfactorio".

5 Se sustituye el texto actual del párrafo 2.1.5 por el siguiente:

"2.1.5 Las tuberías de carga de cubierta, incluidas las de lavado con crudos, y las tuberías de carga y de lastre situadas en los mencionados tanques y espacios se deberían examinar y someter a una prueba de funcionamiento a la presión de trabajo de manera satisfactoria a juicio del inspector que se halle presente, a fin de comprobar que su estanquidad y estado siguen siendo satisfactorios. Se debería prestar especial atención a toda tubería de lastre de los tanques de carga y a toda tubería de carga de los tanques de lastre y espacios vacíos, e informar a los inspectores acerca de todas las ocasiones en que dichas tuberías, incluidas sus válvulas y accesorios, se encuentren abiertas durante los periodos de reparación y se pueda examinar su interior."

6 Se sustituye el texto actual del párrafo 2.3.1 por el siguiente:

"Si los hubiere, se debería examinar el estado del sistema de prevención de la corrosión de los tanques de carga. Todo tanque de lastre cuyo revestimiento protector se encuentre en estado DEFICIENTE, y no se haya renovado o en el que se haya aplicado un revestimiento blando, o en el que no se haya aplicado tal revestimiento protector desde que fue construido, debería ser examinado a intervalos anuales. La medición de espesores se debería efectuar en la medida que el inspector estime necesario."

7 Se añade el nuevo párrafo siguiente al final del párrafo 3.5.2 existente:

"3.5.3 En los petroleros de edad superior a 15 años, se debería examinar el interior de todos los tanques de lastre adyacentes (es decir, con una superficie límite común) a los tanques de carga provistos de cualquier medio de calefacción. Cuando el inspector lo estime necesario, se deberían efectuar mediciones de espesores, y si los resultados de dichas mediciones indican que la corrosión es importante, se aumentará la amplitud de las mediciones de espesores de conformidad con lo prescrito en el anexo 4. Los tanques o las zonas en que el reconocimiento intermedio o especial anterior, haya puesto de manifiesto que el estado del revestimiento es BUENO, podrán ser objeto de una decisión especial por parte de la Administración."

8 Se sustituye el texto actual de los párrafos 4 a 4.4.2 por el siguiente:

"4 RECONOCIMIENTO INTERMEDIO MEJORADO

4.1 Generalidades

4.1.1 Los elementos que sean complementarios de los comprendidos en las prescripciones relativas al reconocimiento anual podrán ser examinados en el segundo o tercer reconocimiento anual o entre ambos.

4.1.2 La amplitud del reconocimiento de los tanques de carga y de lastre en función de la edad del buque se especifica en los párrafos 4.2, 4.3 y 4.4.

4.1.3 En las cubiertas de intemperie se llevará a cabo un examen, siempre que sea factible, de los sistemas de tuberías de carga, lavado con crudos, combustible, lastre, vapor y respiración, así como de los mástiles y colectores de respiración. Si durante el examen se tiene alguna duda acerca del estado de las tuberías, se podrá exigir que se sometan a una prueba de presión, se mida su espesor o se efectúen las dos operaciones.

4.2 Petroleros de edad comprendida entre 5 y 10 años

4.2.1 Es aplicable lo prescrito en 4.1.3.

4.2.2 Por lo que respecta a los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre, se efectuará un reconocimiento general de los tanques representativos que seleccione el inspector. Si la inspección no revela ningún defecto estructural visible, se podrá limitar la amplitud del examen a verificar que el revestimiento protector se halla en buen estado.

4.2.3 Cuando en los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre el estado del revestimiento sea DEFICIENTE, haya corrosión o se observen otros defectos, o cuando no se haya aplicado un revestimiento protector desde la fecha de construcción, se debería extender el reconocimiento a otros tanques de lastre del mismo tipo.

4.2.4 Cuando en los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre se observe que el estado del revestimiento es DEFICIENTE y no se renueve, cuando se haya aplicado un revestimiento blando o cuando no se haya aplicado revestimiento protector desde la fecha de construcción, los tanques en cuestión se deberían examinar anualmente, efectuándose mediciones de espesores si se estima necesario.

4.3 Petroleros de edad comprendida entre 10 y 15 años

4.3.1 Es aplicable lo prescrito en 4.2.

4.3.2 Se debería efectuar un reconocimiento general de dos tanques de carga representativos como mínimo.

4.3.3 Por lo que respecta a los tanques utilizados para transportar agua salada de lastre, incluidos los tanques combinados de carga y de lastre, se debería efectuar un reconocimiento general de todos ellos. Si la inspección no revela ningún defecto estructural visible, se podrá limitar la amplitud del reconocimiento a verificar que el revestimiento protector se halla en buen estado.

4.3.4 Amplitud del reconocimiento minucioso:

Tanques de lastre: idéntica a la del reconocimiento periódico anterior

Tanques de carga: dos tanques combinados de carga y de lastre. La amplitud del reconocimiento debería estar basada en los resultados del reconocimiento periódico anterior y el historial de reparación de los tanques.

La amplitud de los reconocimientos minuciosos se podrá aumentar como se indica en 2.4.3. Por lo que respecta a las zonas de los tanques en que se observe que el estado del revestimiento es BUENO, la amplitud de los reconocimientos minuciosos podrá ser objeto de una decisión especial por parte de la Administración.

4.3.5 Amplitud de las mediciones de espesores:

En el reconocimiento intermedio, las mediciones de espesores deberían abarcar como mínimo las zonas sospechosas que se hayan encontrado en el reconocimiento periódico anterior. Cuando se observe que existe una corrosión importante se debería aumentar la amplitud de las mediciones de espesores, de conformidad con lo prescrito en el anexo 4.

4.4 Petroleros de edad superior a 15 años

4.4.1 Las prescripciones relativas al reconocimiento intermedio deberían tener la misma amplitud que las del reconocimiento periódico anterior estipuladas en los capítulos 2 y 5.1. Sin embargo, no es necesario comprobar la presión de los tanques de carga y de lastre, a menos que el inspector que presencie el reconocimiento lo estime necesario.

4.4.2 En aplicación de lo dispuesto en el párrafo 4.4.1, el reconocimiento intermedio mejorado podrá iniciarse en la fecha del segundo reconocimiento anual y realizarse durante el año siguiente con vistas a concluirlo en la fecha del tercer reconocimiento anual, en lugar de aplicar lo dispuesto en el párrafo 2.1.1."

9 Se sustituye el texto actual del párrafo 5.2.2 por el siguiente:

"5.2.2 La entrada en los tanques y espacios deberá estar exenta de peligros, esto es, estarán desgasificados, ventilados e iluminados."

10 Se añade el nuevo apartado .6 siguiente después del apartado .5 del párrafo 6.3.1.5 existente:

".6 El programa de reconocimiento prescrito en 5.1 hasta que se haya ultimado el reconocimiento periódico."

11 Se sustituye el texto actual del párrafo 7.1.1 por el siguiente:

"7.1.1 Si las mediciones de espesores prescritas en el ámbito de los reconocimientos para establecer la clasificación estructural del casco no las lleva a cabo la organización reconocida que actúe en nombre de la Administración, deberían ser supervisadas por un

inspector de dicha organización reconocida. El inspector debería hallarse a bordo mientras sea necesario cuando se realicen las mediciones, a fin de verificar la operación.

7.1.2 La compañía que lleve a cabo la medición de espesores debería asistir a la reunión sobre la planificación del reconocimiento que se celebre antes de iniciar éste.

7.1.3 Las mediciones de espesores se llevarán a cabo dentro de un plazo de 12 meses antes de efectuar el reconocimiento periódico o el reconocimiento intermedio mejorado.

7.1.4 En todos los casos, el alcance de las mediciones de espesores será suficiente para que los resultados de éstas sean representativos del auténtico estado general."

12 Se enmienda el anexo 9 como sigue:

.1 En el Informe sobre la evaluación del estado, dentro del encabezamiento titulado "Contenido del informe sobre la evaluación del estado", se inserta la nueva Sección 4 siguiente después de la Sección 3 existente:

"Sección 4 - Sistema de tuberías de carga y de lastre:
- Examinado
- Comprobado su funcionamiento"

y las secciones 4 a 9 existentes se vuelven a numerar de modo que pasen a ser las secciones 5 a 10;

.2 El cuadro titulado "Extracto de las mediciones de espesores" se enmienda como sigue:

.1 El texto existente que encabeza la primera fila se sustituye por el siguiente:

"Posición de tanques/zonas con corrosión importante o de zonas con corrosión crateriforme profunda"

.2 Se añade la nota siguiente al final del cuadro:

"3 Se debería tomar nota de cualquier plancha del fondo en que el nivel de corrosión crateriforme sea igual o superior al 20%, el deterioro sea debido a una corrosión importante o la profundidad media de la corrosión crateriforme sea igual o superior a 1/3 del espesor de la plancha."

13 La cuarta frase del texto actual del párrafo 3.1 del anexo 11, se sustituye por la siguiente:

"El método consiste básicamente en una evaluación de los riesgos, 09 basada en el conocimiento y la experiencia relativos al proyecto y la corrosión."

***

ANEXO 18

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

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 seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN el Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y el Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental,

TOMANDO NOTA de la resolución A/RES/55/7, titulada "Los océanos y el derecho del mar", mediante la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 55º periodo de sesiones, instó a todos los Estados, en particular a los Estados ribereños de las regiones afectadas, a que adoptaran todas las medidas necesarias y convenientes para prevenir y combatir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, incluso mediante la cooperación regional, y a que investigaran esos sucesos dondequiera que ocurran, o a cooperar en su investigación, llevando a juicio a los presuntos responsables conforme al derecho internacional,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la aprobación por parte del Comité de Seguridad Marítima de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.1, en las que figuran recomendaciones para los Gobiernos y directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques,

TENIENDO PRESENTES los derechos y obligaciones de los Estados de acuerdo con derecho marítimo internacional, incluido lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982,

RECONOCIENDO CON GRAN PREOCUPACIÓN el grave peligro que suponen los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad marítima y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques sigue aumentando en todo el mundo,

CONSCIENTE de que la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques se ve con frecuencia obstaculizada por la falta de legislación eficaz en ciertos países que permita investigar los casos notificados de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques,

CONSCIENTE TAMBIÉN de que, incluso cuando se detiene a los implicados en estos actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, algunos Gobiernos carecen del marco legislativo y de directrices adecuadas para llevar a cabo la investigación necesaria para condenarlos y sancionarlos,

TENIENDO EN CUENTA la recomendación formulada en seminarios y cursillos regionales organizados por la OMI en el marco del proyecto de lucha contra la piratería de 1998, de que habría que elaborar con carácter prioritario un código de prácticas para la investigación y procesamiento de los autores de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques para garantizar que se imponen sanciones adecuadas por los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques,

CONVENCIDA de la necesidad manifiesta de adoptar y promulgar lo antes posible un código de prácticas,

CONVENCIDA ASIMISMO de que es necesario que los Gobiernos colaboren y adopten con la máxima prioridad todas las medidas que se precisan para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques,

1. ADOPTA el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, que figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos a que colaboren en aras de la seguridad de la vida humana en el mar y la protección ambiental y redoblen sus esfuerzos por suprimir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;

3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos a que establezcan, según estimen oportuno, acuerdos y procedimientos para facilitar la colaboración en la aplicación eficiente y eficaz de medidas encaminadas a prevenir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;

4. ALIENTA a los Gobiernos a que apliquen las disposiciones de los instrumentos internacionales para la mejora de la vida humana en el mar y la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;

5. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques adjunto en conocimiento de los Gobiernos Miembros, las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales interesadas, a título informativo y con miras a la adopción de las medidas oportunas;

6. INSTA a los Gobiernos a que adopten las medidas indicadas en el anexo del Código de prácticas para investigar todos los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques en su jurisdicción, y a que informen a la Organización de toda investigación y procesamiento que se realice en relación con estos actos;

7. INSTA TAMBIÉN a todos los Gobiernos responsables de puertos, fondeaderos y zonas marítimas a que informen a la Organización del asesoramiento específico disponible sobre la cuestión de los actos de piratería y robos a mano armada para que el sector pueda promulgarlo.

ANEXO

CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

1 OBJETIVO DE ESTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es ofrecer a los Estados Miembros de la OMI un memorando que facilite la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques.

2 DEFINICIONES

A los efectos del presente Código:

2.1 "Piratería" es todo acto ilícito definido en el artículo 101* de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

2.2 "Robos a mano armada perpetrados contra los buques" son cualesquiera actos ilícitos de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de "piratería", dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de la jurisdicción de un Estado respecto de tales delitos.

2.3 "Investigadores" son aquellas personas designadas por el Estado o Estados pertinentes para intervenir en un acto de piratería o robo a mano armada perpetrado contra un buque, durante y/o después del suceso.

---

* En el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, figura la siguiente definición de piratería:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

3 CONSIDERACIONES PREVIAS

Legislación

3.1 Se recomienda a los Estados que adopten las medidas que juzguen necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, incluido cualquier cambio en su legislación que se considere necesario para permitirles detener y procesar a las personas que comentan tales delitos.

3.2 Se pide a los Estados que ratifiquen, adopten e implanten las aplicaciones prácticas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y el Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

Medidas que deberán adoptar los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos

3.3 Con objeto de alentar a los capitanes a comunicar los sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos deberán poner todo su empeño en impedir que los capitanes y sus buques experimenten retrasos y que los buques tengan que soportar gastos adicionales relacionados con la notificación de sucesos de este tipo.

Acuerdos entre Estados ribereños

3.4 Se alienta a los Estados ribereños a que, cuando proceda, firmen acuerdos bilaterales o multilaterales que faciliten la investigación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

4 FORMACIÓN DE LOS INVESTIGADORES

4.1 La formación de los investigadores debería abarcar los **objetivos principales de una intervención/investigación:**

.1 En los casos en que se haya producido el secuestro de personas a bordo o en que se hayan tomado rehenes, el objetivo principal de cualquier operación o investigación de los cuerpos de seguridad deberá ser la puesta en libertad de dichas personas. **El rescate de éstas deberá prevalecer sobre cualquier otra consideración.**

.2 Detención de los delincuentes.

.3 Obtención de pruebas, especialmente si es necesario un examen pericial.

.4 Difusión de la información que pueda ayudar a evitar otros delitos.

.5 Recuperación de los bienes robados.

.6 Colaboración con las autoridades responsables de esclarecer los hechos.

4.2 Los investigadores deberán contar con formación y experiencia en técnicas tradicionales de investigación, y deberán estar lo más familiarizados posible con los buques y su entorno, si bien sus conocimientos marítimos se considerarán una ventaja, del mismo modo que el acceso a personas con experiencia de los procedimientos marítimos será de utilidad, su pericia como investigadores será lo más importante.

4.3 Tal vez convenga subrayar que los delincuentes pueden estar aún en el lugar del delito cuando lleguen los investigadores.

5 ESTRATEGIA DE LAS INVESTIGACIONES

5.1 Resulta esencial que las personas empleadas por los organismos de seguridad para la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques hayan demostrado tener la pericia y competencia requeridas, además de experiencia y conocimientos marítimos. En última instancia, los delincuentes tienen su base en tierra, por lo que es probable que sea allí donde resulten más fáciles de detectar. Por ejemplo, es posible que sus cómplices los delaten y es precisamente en tierra donde invertirán las ganancias de su delito. También es probable que intervengan en otros delitos, como el transporte de inmigrantes ilegales, por lo que es conveniente que los investigadores no trabajen aislados para que pueda aprovecharse toda la información útil disponible.

5.2 Los métodos policiales tradicionales ofrecen la mejor oportunidad para identificar y detener a los piratas y a los autores de robos a mano armada.

5.3 Sería conveniente vincular las medidas contra la piratería con las medidas de vigilancia para impedir el contrabando o el tráfico ilícito de drogas, reduciéndose con ello la duplicación de esfuerzos y ahorrando recursos. Siempre que sea posible, deberá adoptarse un planteamiento interinstitucional en las investigaciones.

Dirección general, actividades de coordinación y cooperación

5.4 Es importante que se determine la persona y/o la organización que se hará cargo de la investigación. La confusión o el retraso en las etapas iniciales llevará, en el mejor de los casos, a una disminución de las oportunidades de esclarecimiento y a la pérdida de pruebas y, en el peor, a un aumento del peligro para los miembros de la tripulación detenidos por los delincuentes, e incluso a lesiones y pérdida de vidas que podrían haberse evitado.

5.5 Deberán reconocerse los distintos intereses nacionales que pueda haber en cada caso, tales como los del Estado de abanderamiento del buque, los del país en cuyas aguas territoriales se haya producido el ataque, los del país de donde se sospecha que proceden los delincuentes, los del país de donde son nacionales las personas a bordo, los del país del propietario de la carga y los del país en donde se haya cometido el delito. En casos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques fuera de aguas territoriales, el Estado de abanderamiento del buque deberá asumir la responsabilidad principal y, en los otros casos de robos a mano armada, dicha responsabilidad corresponderá al Estado en cuyas aguas territoriales se haya producido el ataque. En todos los casos deberá admitirse que otros Estados tendrán intereses legítimos, por lo que para el éxito de las investigaciones es fundamental que exista coordinación y cooperación entre ellos.

5.6 Si procede, es importante que intervengan cuanto antes las organizaciones pertinentes (por ejemplo la Interpol o la Oficina Marítima Internacional de la ICC) dada la posibilidad de que hayan participado en el delito miembros de organizaciones criminales transnacionales.

5.7 Si en el curso de la investigación resulta inevitable cambiar de investigadores deberá tener lugar una sesión de información completa y detallada.

6 TRÁMITE DEL INFORME INICIAL

Cuando se reciba información de que un buque está sufriendo un ataque o de que se ha cometido recientemente un delito grave y es posible llegar hasta el buque, deberán enviarse inmediatamente investigadores al lugar del delito.

Las responsabilidades de los primeros en llegar al lugar del delito serán las siguientes:

Asistencia a los heridos

.1 Deberán proporcionar tratamiento médico a cuantos hayan sufrido lesiones.

Apresamiento de los delincuentes

.2 Deberán tener en cuenta la posibilidad de que, en ciertos casos, los delincuentes se hallen todavía en las proximidades.

Aviso a otros buques

.3 Siempre que sea posible, deberá transmitirse un aviso a los demás buques que se encuentren en la zona, y que podrían estar expuestos a un ataque.

Protección del lugar del delito

.4 La recuperación de material forense del lugar del delito puede suministrar prueba de la identidad de los delincuentes. De igual modo, la interpretación de lo que ocurrió ayudará a los investigadores y podría determinar los resultados de la investigación. Por consiguiente, es esencial que el lugar del delito se encuentre protegido hasta que llegue personal convenientemente preparado para realizar su examen. El capitán, la tripulación y el propietario del buque deberán ser plenamente conscientes de ello.

.5 El mayor riesgo de alteración del lugar del delito se da en las fases iniciales de intervención de los cuerpos de seguridad y de los servicios de emergencia. El personal que coordine dicha intervención deberá ser consciente de ese peligro y de la necesidad de advertir en consecuencia a todo el que acuda al lugar del delito, incluidos otros funcionarios de los cuerpos de seguridad y el personal marítimo.

.6 El personal coordinador deberá asegurarse asimismo de que las autoridades del país responsable de la investigación del delito de que sean informadas de los detalles del suceso y tengan la oportunidad de investigarlo. Toda prueba obtenida, junto con la información sobre las medidas adoptadas y de otra índole, deberán comunicarse al Estado que tenga la responsabilidad principal en la investigación del suceso.

Obtención de pruebas

.7 Un interrogatorio bien dirigido en el lugar del delito puede proporcionar una descripción de los delincuentes, de la embarcación que utilizaron y del rumbo tomado, información que, si se transmite rápidamente a todas las autoridades pertinentes, podría permitir la identificación y detención de los delincuentes.

.8 Los primeros funcionarios de los cuerpos de seguridad que hagan acto de presencia en el lugar del delito deberán ser conscientes de la importancia de su actuación para reunir pruebas y transmitirlas lo más rápidamente posible, aun cuando los delincuentes hayan logrado escapar. Cualquier error u omisión al principio puede tener graves consecuencias para el resto de la investigación.

.9 Los investigadores deben recordar que, durante la investigación, es importante recuperar los bienes, ya que éstos pueden constituir prueba en un juicio.

7 LA INVESTIGACIÓN

Proporcionalidad

La marcha de una investigación dependerá, en gran parte, de las circunstancias del delito, por lo que la entidad encargada de la investigación deberá considerar la "gravedad" del suceso, que puede ir desde el robo de bienes a la pérdida de vidas. Naturalmente, las medidas que se adopten deberán ser proporcionales a la gravedad del delito cometido y estar en consonancia con las leyes infringidas. Cabe señalar, sin embargo, como puntos comunes a todas las investigaciones de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques los siguientes:

Establecimiento y registro de todos los hechos pertinentes

.1 Deberán registrarse de manera sistemática todos los datos pertinentes. Si bien es cierto que la mayoría de los cuerpos de seguridad utilizan formularios polivalentes para la denuncia de delitos, los funcionarios encargados de las investigaciones sobre delitos cometidos en el mar deberán cerciorarse de que incluyen información adicional que quizá más tarde resulte crucial en procedimientos judiciales de ese género, como las condiciones meteorológicas, el estado de la mar, la situación, el rumbo y la velocidad del buque, una descripción detallada del mismo y otros datos similares.

.2 Las fotografías tomadas y las cintas de vídeo grabadas dentro y fuera del buque ayudarán a los investigadores y testigos a explicar posteriormente lo ocurrido.

.3 Los investigadores deberán tener en cuenta el hecho de que la legislación relativa a delitos perpetrados en el mar permite, en determinadas circunstancias, la incoación de procedimientos judiciales en países distintos de aquél en el que ejerzan su trabajo los investigadores iniciales. Por consiguiente, las investigaciones deberán ser lo suficientemente completas y detalladas para explicar lo ocurrido a tribunales distintos de los del país donde trabajan los investigadores, a veces varios años después de que se haya cometido el delito. En el informe de la investigación se describirán los métodos utilizados por los investigadores.

Consignación de los relatos de los testigos

.4 Los relatos de los testigos deberán consignarse de manera oficial y aceptable para su uso posterior en procedimientos judiciales. Teniendo en cuenta que tales relatos formarán la base de cualquier proceso, esta importante labor no deberá dejarse en manos de personal que carezca de la formación requerida.

.5 Los relatos de los testigos deberán anotarse cuanto antes, ya que los recuerdos se desvanecen y esos relatos pueden verse influidos por el contacto con otros testigos y por la información que aparezca en los medios de comunicación.

.6 Cuando el idioma de los testigos sea distinto del de los investigadores -como ocurrirá frecuentemente en los casos de piratería-, la consignación del relato deberá realizarse en el idioma del testigo y recurriendo a los servicios de intérpretes debidamente cualificados si éstos pueden conseguirse en un tiempo razonable. Hay que recordar que los relatos firmados por un testigo o, para el caso, por el presunto culpable en un idioma distinto del propio pueden carecer de valor en los procedimientos judiciales. Por consiguiente, es importante que en cada caso se establezcan los requisitos legales para la validez de los testimonios.

.7 La experiencia ha demostrado que, en los casos de piratería, es probable que los testigos -y, en particular, aquellos que han sido objeto de violencia- se hallen muy angustiados. Sus experiencias habrán sido todavía más penosas si han estado en cautiverio durante periodos prolongados y/o si se han visto en peligro de muerte y la situación se verá exacerbada si se encuentran lejos de su hogar. Los investigadores deberán tener todo esto en cuenta y tratar a los testigos con comprensión y paciencia, a fin de poder discernir los hechos pertinentes al caso.

.8 Con objeto de proteger la integridad de cada relato y siempre que pueda hacerse en un periodo de tiempo razonable, se entrevistará a cada testigo por separado.

.9 Los investigadores deberán centrar sus esfuerzos en obtener descripciones específicas de los individuos que participaron en el suceso, fijándose en particular en cualquier característica distintiva del "jefe".

.10 Cuando hayan sido varios los delincuentes, los investigadores deberán tratar de obtener información específica sobre los actos de cada uno de ellos, y no quedar satisfechos con declaraciones generales sobre lo que "los secuestradores" o "los piratas" hicieron en el buque.

Examen forense detallado del lugar del delito

.11 Un examen forense detallado del lugar del delito -en especial, cuando se trata de delitos graves, incluido el homicidio-, es el mejor medio para obtener información y pruebas de crucial importancia que, en última instancia, podrían llevar a la solución del caso.

.12 Los investigadores deberán mantener aislados los objetos o lugares del buque en los que los delincuentes puedan haber dejado huellas dactilares u otras marcas ocultas que pudieran ser de utilidad.

.13 Se aconseja a los investigadores que aprovechen todos los servicios especializados a su disposición.

.14 Cuando efectúen el examen forense, los investigadores deben tener en cuenta la conveniencia de no detener a los buques ni entorpecer el trabajo a bordo más de lo estrictamente necesario.

Búsqueda de información en bases de datos

.15 Los delitos no deberán tratarse como casos aislados.

.16 Es posible que los delincuentes sean responsables de delitos similares todavía no resueltos, pero si se reúne y se examina la información sobre todos los casos ocurridos, aumentarán las oportunidades de identificar a los delincuentes. Con ese propósito, deberá realizarse una búsqueda en las bases de datos pertinentes, entre otras en la de la Oficina Marítima Internacional, en Kuala Lumpur (Malasia), para identificar series de delitos. Ahora bien, la utilización de bases de datos privadas debe ser compatible con la legislación por la que se rija la investigación. Asimismo deberá considerarse la posibilidad de acudir a Interpol, por si tiene información sobre los delincuentes.

.17 También es posible que los delincuentes hayan sido condenados por otros delitos y que la información a ese respecto pueda relacionarlos con los delitos investigados.

Difusión de la información entre las entidades pertinentes

.18 Un resultado importante de toda investigación eficaz -aun en el caso en que ésta no lleve a ninguna detención-, es la generación de información. Por ello debería contarse con medios que hagan posible la difusión de información potencialmente útil a todas las partes interesadas, entre otras, los cuerpos de seguridad, las autoridades navales, los servicios de guardacostas, los capitanes de puerto y demás entidades y personas que pudieran necesitarla y valerse de ella con arreglo a su legislación nacional.

***

ANEXO 19

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; BLG 6/16, sección 7
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	**Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos**	2002	BLG 1/20, sección 8; BLG 6/16, sección 4
A.2	**Examen del Anexo I del MARPOL 73/78**	2003	BLG 1/20, sección 9; BLG 6/16, sección 5
A.3	**Examen del Anexo II del MARPOL 73/78**	2003	BLG 1/20, sección 9; BLG 6/16, sección 6
A.4	Aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente de las variantes de proyecto de buques tanque estipuladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78		BLG 3/18, párrafo 15.7

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 7, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (continuación)

			Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
	.1	elaboración de las directrices definitivas	2 periodos de sesiones	BLG 1/20, párrafo 8.15
	.2	evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiera (según proceda)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3
A.5	**Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en todos los tipos de buques tanque de cargas que contienen sustancias tóxicas**		2002	BLG 1/20, sección 12; BLG 6/16, sección 10
A.6	**Sistemas de marcado de hidrocarburos**		2003	MEPC 45/20, párrafo 17.4
A.7	Revisión de las prescripciones relativas a la protección contra incendios de los códigos CIQ y CIG (en colaboración con el Subcomité FP, según proceda)		2 periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 18.5
B.1	**Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo** (coordinado por el Subcomité DE)		2002	DE 43/18, sección 12; MSC 71/23, párrafo 20.43; BLG 6/16, párrafo 13.4
B.2	**Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA**		2002	MEPC 41/20, párrafo 7.7; MSC 69/22, párrafo 20.8.1; BLG 6/16, sección 9
B.3	**Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG** (en colaboración con el Subcomité DE)		2002	MSC 71/23, párrafo 20.3; BLG 6/16, sección 8

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas**	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, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel**	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.1
4	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	**Enmienda 31-02 al Código IMDG, sus anexos y suplementos (FEm, GPA)**	2002	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 5/13, párrafo 10.5
A.2	**Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78**	2002	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 5/13, párrafo 10.4
A.3	**Manual de sujeción de la carga**	2002	DSC 5/13, párrafo 10.5; MSC 73/21, párrafo 18.8

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 6, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)
(continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	**Elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones de formación para el transporte multimodal**	2001	DSC 2/16, párrafo 13.10; DSC 5/13, párrafo 10.4
A.5	**Revisión de las fichas de emergencia (FEm)**	2002	DSC 3/15, párrafo 3.2.21
A.6	**Examen del Código de Cargas a Granel**	2002	DSC 3/15, párrafo 12.7
A.7	**Enmiendas a los capítulos VI y VII del SOLAS y al Anexo III del MARPOL para hacer obligatorio el Código IMDG**	2001	MSC 70/23, párrafo 20.6; MSC 71/23, párrafo 20.7; MSC 73/21, párrafo 18.11
A.8	**Prescripciones de estiba y segregación de los contenedores en buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie** (coordinado por el Subcomité SLF)	2001	DSC 5/13, párrafo 10.6; MSC 72/23, párrafo 21.15
A.9	**Elaboración de un manual sobre las operaciones de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales**	2002	MSC 72/23, párrafo 21.17
B.1	Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los contaminantes del mar	1 periodo de sesiones*	CDG 42/22, sección 9 y párrafo 20.2; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.3

* 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 45/16, sección 10; FSI 8/19, sección 11
A.1	**Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes**	2002	MSC 73/21, párrafo 4.16; FP 45/16, sección 3
A.2	**Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos**	2002	FP 43/18, párrafos 5.7, 7.25 y 15.3.5.1; FP 45/16, sección 6
A.3	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4
A.4	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5
A.5	**Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios**	2005	MSC 74/24, párrafo 21.12
B.1	**Revisión de la resolución A.654(16)**	2003	FP 41/22, sección 12; FP 45/16, sección 11

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 46, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
B.2	**Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo** (coordinado por el Subcomité DE)	2002	MSC 71/23, párrafo 20.43; FP 45/16, sección 9
B.3	**Control del humo y ventilación**	2002	FP 39/19, sección 9; FP 45/16, sección 5
B.4	**Revisión de la resolución A.602(15)**	2002	MSC 72/23, párrafo 21.21.2; FP 45/16, sección 12

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78**	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 9/19, sección 8
2	**Estadísticas e investigaciones de siniestros**	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 9/19, sección 10
3	**Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto**	Indefinido	FSI 9/19, sección 6
4	**Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; FSI 9/19, sección 7
5	**Responsabilidad de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento**	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 9/19, sección 3
6	Análisis detallado de las dificultades experimentadas al implantar los instrumentos de la OMI	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, sección 4
A.1	Supervisión por el Estado rector del puerto en relación con las horas de trabajo de la gente de mar	2 periodos de sesiones	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13; MSC 71/23, párrafo 13.13

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 10, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.2	**Examen de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)**	2004*	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 9/19, sección 12; MSC 74/24; párrafo 21.20
A.3	**Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento**	2003	MSC 70/23, párrafos 9.2 a 9.14; MSC 71/23, párrafo 20.15; FSI 9/19, sección 4
A.4	**Repercusiones de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado**	2002	MSC 68/23, párrafo 7.7; MSC 70/23, párrafo 22.12.4; FSI 9/19, sección 5
A.5	**Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas**	2002	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 9/19, sección 15
A.6	**Elaboración de Directrices para la inspección y certificación de pinturas antiincrustantes**	2003	MEPC 45/20, párrafo 17.1; MEPC 46/23, párrafos 5.19 y 5.20
A.7	**Cuestiones relacionadas con el 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CDS 7)**	2002	MSC 73/21, párrafo 18.18.4; FSI 9/19, párrafos 3.2 a 3.8; MSC 74/24, párrafo 21.16
A.8	Medidas para impedir los accidentes causados por botes salvavidas (coordinado por el Subcomité DE)	2 periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 21.34
B.1	Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica	2003**	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 9/19, sección 9

* Véase el párrafo 21.20 del documento MSC 74/24, en el que se pide al Subcomité FSI que en su 10º periodo de sesiones ultime la labor relacionada con el examen de la resolución A.744/18) con miras a transferir al Subcomité DE toda la labor futura sobre esta cuestión.

** Se incluirá en el orden del día provisional del FSI 11 (véase el párrafo 9.3 del documento FSI 9/19).

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

			Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)**			COMSAR 5/14, sección 3
	.1	**cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM**	Indefinido	COMSAR 5/14, párrafos 3.1 a 3.10
	.2	respuestas al cuestionario sobre siniestros	Indefinido	COMSAR 1/30, párrafos 3.15 y 3.16
	.3	exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)			
	.1	**disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos**	Indefinido	COMSAR 5/14, párrafos 3.11 a 3.28
3	**Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT**		Indefinido	COMSAR 5/14, sección 5
4	**Cuestiones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones**		Indefinido	COMSAR 5/14, sección 5

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 6, que figura en el anexo 10.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

			Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
5	**Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)**		Indefinido	COMSAR 5/14, sección 6
6	**Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la introducción del SMSSM**			
	.1	**armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento**	2002	COMSAR 4/14, párrafos 8.1 a 8.19; COMSAR 5/14, párrafos 8.1 a 8.20 y 11.5.2.1
	.2	**plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM**	Indefinido	COMSAR 5/14, párrafos 8.25 a 8.92
	.3	**revisión del Manual IAMSAR**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.22; COMSAR 5/14, párrafos 8.21 a 8.24
	.4	**elaboración de una lista del contenido del botiquín de primeros auxilios que deberá utilizar un médico en determinados buques de pasaje de transbordo rodado**	2002	COMSAR 5/14, párrafo 14.2.4; MSC 74/24, párrafo 21.25.4
7	**Radiocomunicaciones de emergencia: falsos alertas e interferencias**		2002	COMSAR 5/14, sección 7 y párrafo 7.11
8	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)		Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1	**Procedimientos para responder a los alertas por LSD**	2003	COMSAR 4/14, párrafo 3.49; MSC 72/23, párrafo 21.32; COMSAR 5/14, párrafo 11.5.3.1
A.2	**Elaboración de criterios para las radiocomunicaciones generales**	2002	MSC 69/22, párrafo 20.36; COMSAR 5/14, sección 4
A.3	Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)	3 periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2
A.4	**Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite**	2003	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.3; COMSAR 5/14, párrafo 11.5.3.2
A.5	**Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas**	2003	COMSAR 5/14, párrafos 3.42 a 3.46; MSC 74/24, párrafo 21.25.1
A.6	**Radiocomunicaciones de puente a puente**	2003	COMSAR 5/14, párrafos 3.42 a 3.46; MSC 74/24, párrafo 21.25.2
[A.7	**Lugares de refugio** (coordinado por el Subcomité NAV)	2002	COMSAR 5/14, párrafo 8.88; MSC 74/24, párrafos 21.25.3 y 21.31][*]

[*] A reserva de la decisión del NAV 47.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4
A.9	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5
A.10	**Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros**	2002	MSC 74/24, párrafo 21.6
B.1	**Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS**	2002	MSC 71/23, párrafo 20.23; COMSAR 5/14, párrafos 3.36 a 3.41
B.2	**Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.26

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 72/23, párrafos 10.69 a 10.71 y 20.41 a 20.42; NAV 46/16, sección 3
2	**Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R**	Indefinido	MSC 69/22, párrafos 5.69 a 5.70; NAV 46/16, párrafos 8.1 a 8.9
3	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 46/16, párrafos 15.24 a 15.28
A.1	**Sistema mundial de radionavegación**	2001	MSC 69/22, párrafos 5.65 y 20.43; NAV 46/16, párrafos 7.1 a 7.10
A.2	**Revisión de la resolución A.815(19) sobre el sistema mundial de radionavegación**	2001	NAV 46/16, párrafo 7.11; MSC 73/21, párrafo 18.21.1
A.3	**Normas de funcionamiento de las alarmas para las guardias en el puente**	2001	MSC 71/23, párrafo 20.28; NAV 46/16, párrafos 7.12 a 7.14
A.4	**Directrices para registrar acontecimientos relacionados con la navegación**	2001	MSC 72/23, párrafo 21.39.1; NAV 46/16, párrafos 10.1 a 10.8

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 47, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	**Directrices relativas a las cuestiones operacionales del sistema de identificación automática (SIA)** (en colaboración con el Subcomité COMSAR)	2001	MSC 72/23, párrafos 10.65 a 10.68; NAV 46/16, párrafos 10.9 a 10.29
A.6	**Directrices relativas a la propiedad y recuperación de los registradores de datos de la travesía**	2001	NAV 46/16, párrafo 15.38; MSC 73/21, párrafo 18.21.2
A.7	**Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII)** (coordinado por el Subcomité STW)	2001	MSC 72/23, párrafo 21.39; NAV 46/16, párrafos 15.9 a 15.19
A.8	Estudio para evaluar la viabilidad de instalar RDT en los buques de carga existentes	3 periodos de sesiones	MSC 73/21, párrafos 11.31 y 18.22
A.9	**Buques de pasaje de gran tamaño: planificación eficaz del viaje en los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 73/21, párrafo 18.23; MSC 74/24, párrafo 21.4
A.10	Lugares de refugio (en colaboración con los Subcomités COMSAR y DE)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.31
A.11	Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5
A.12	Revisión de las normas de funcionamiento de los reflectores de radar	2 periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 21.29
A.13	Equipo de fondeo, amarre y remolque (coordinado por el Subcomité DE)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.30

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.14	Medidas para impedir los accidentes causados por botes salvavidas (coordinado por el Subcomité DE)	2 periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 21.34
A.15	Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros	2002	MSC 74/24, párrafo 21.6
B.1	Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo (coordinado por el Subcomité DE)	2001	MSC 69/22, párrafo 20.51; MSC 71/23, párrafo 20.43; NAV 46/16, párrafos 12.1 a 12.5
B.2	**Aspectos operacionales de los sistemas integrados de puente (SIP)**	2001	MSC 70/23, párrafo 20.17.2; NAV 46/16, sección 5

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	**Dispositivos de radiorrecalada de baja potencia para las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado**	2002	MSC 66/24, párrafo 21.24.1; MSC 73/21, párrafo 9.3; DE 44/19, sección 7
A.2	**Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo** (en colaboración con los Subcomités BLG, FP, NAV, SLF, STW y el CPMM)	2002	MSC 68/23, párrafo 20.4; DE 44/19, sección 12
A.3	Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1
	.1 **directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO_X a bordo**	2003	DE 44/19, sección 10

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 45, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	**Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)**	2002	MEPC 42/22, párrafo 15.7; DE 44/19, sección 11
A.5	**Cuestiones relacionadas con la resolución A.744(18)**		MSC 70/23, párrafos 9.29 y 20.23;
	.1 **muestreo de las mediciones de espesor**	2002	DE 44/19, párrafos 13.5 a 13.8
	.2 **enmiendas a la resolución A.744(18)**	2003	DE 44/19, párrafos 13.9 a 13.12
A.6	**Uso de desaladores en botes y balsas salvavidas**	2002	MSC 71/23, párrafo 20.38; DE 44/19, sección 5
A.7	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	1 periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
A.8	**Cuestiones relativas a los incineradores**	2002	MEPC 45/20, párrafo 17; DE 44/19, sección 15
A.9	**Enmiendas al Código NGV 2000**	2003	MSC 73/21, párrafo 18.27; DE 44/19, párrafos 18.21 a 18.24
A.10	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4
A.11	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (coordinado por el Subcomité SLF)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.5
A.12	**Medidas para impedir los accidentes causados por botes salvavidas** (en colaboración con los Subcomités FSI, NAV y STW)	2004	DE 44/19, párrafos 18.8 a 18.14; MSC 74/24, párrafo 21.34

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.13	Protección de los tanques de combustible líquido (en colaboración con los Subcomités BLG y SLF según proceda),	2 periodos de sesiones	DE 44/19, párrafo 2.7.2; MEPC 46/23, párrafo 20.18; MSC 74/24, párrafo 21.36
A.14	**Interpretación del Código NGV 2000**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.37
A.15	**Examen de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.39
A.16	**Equipo de fondeo, amarre y remolque**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.42
A.17	**Trajes de inmersión que se han de llevar a bordo y estiba de los mismos**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.44
A.18	**Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.46
[A.19	**Lugares de refugio**	2002	MSC 74/24, párrafo 21.31]*
A.20	**Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros**	2002	MSC 74/24, párrafo 21.6

* A reserva de la decisión del NAV 47.

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)**	2003	DE 42/15, sección 8; DE 44/19, párrafos 18.4 a 18.7
B.2	Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques: .1 directrices relativas a los métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO_x a bordo .2 directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape .3 directrices relativas a otras técnicas que se puedan verificar o hacer cumplir para limitar las emisiones de SO_x	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; DE 42/15, párrafos 10.2 a 10.4
B.3	**Revisión de las Normas provisionales sobre maniobrabilidad de los buques (resolución A.751(18))**	2002	MSC 71/23, párrafo 20.39; DE 44/19, sección 4
B.4	**Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS** (coordinado por el Subcomité BLG)	2002	MSC 71/23, párrafo 20.45; DE 44/19, sección 8; MSC 74/24, párrafo 11.3

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**	2003	SLF 42/18, sección 3; MSC 72/23, párrafo 21.52; SLF 43/16, sección 3
	.2 elaboración de notas explicativas para las partes A, B y B-1 armonizadas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS	2 periodos de sesiones	MSC 69/22, párrafo 20.60.1; SLF 42/18, sección 5
A.2	**Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga, 1966**	2002	SLF 43/16, párrafo 4.29
A.3	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (en colaboración con los Subcomités FP, COMSAR, NAV, DE y STW)	2004	SLF 43/16, sección 5

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 44, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF)
(continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Influencia del factor humano		
	.1 **diagramas de consecuencias de la avería**	2001	**SLF 42/18, párrafo 6.8; MSC 71/23, párrafo 20.51;** SLF 43/16, sección 7
A.5	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	1 periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
A.6	**Directrices para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad**	2001	MSC 73/23, párrafo 21.49; SLF 43/16, sección 12
A.7	**Enmiendas al Código NGV 2000**	2001	MSC 73/21, párrafo 18.31
A.8	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4
A.9	**Revisión del método de ensayo con modelo que figura en la resolución 14 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.51
A.10	**Pruebas iniciales de las puertas estancas en los buques de pasaje y de carga**	2001	MSC 74/24, párrafo 21.53
A.11	**Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros**	2002	MSC 74/24, párrafo 21.6
B.1	Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en los instrumentos de la OMI (método probabilista)		SLF 41/18, sección 13; MSC 65/25, párrafo 21.23
	.1 armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en otros instrumentos de la OMI, incluido el Protocolo de	3 periodos de sesiones	SLF 37/25, párrafo 22.2;

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF)
(continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
	Torremolinos de 1993		MSC 65/25, párrafo 21.23; SLF 41/18, sección 13
B.2	**Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo** (coordinado por el Subcomité DE)	2002	MSC 68/23, párrafo 20.4; SLF 43/16, sección 10
B.3	**Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie a bordo de buques portacontenedores** (en colaboración con los subcomités DE, DSC y FP)	2002	MSC 68/23, párrafo 20.60; SLF 43/16, sección 11
B.4	Examen del Código de Estabilidad sin Avería	Indefinido	SLF 41/18, párrafo 3.14; MSC 69/22, párrafo 20.6

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Validación de los cursos modelo de formación**	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4
2	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	**Formación y titulación de prácticos y revisión de la resolución A.485(XII)** (en colaboración con el Subcomité NAV)	2002	STW 32/16, párrafo 4.8
A.2	**Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación**, a saber:		
	.1 aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación y del Código de Formación	2002	STW 28/20, sección 11

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 33, que figura en el anexo 20.

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (continuación)

			Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	**Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores**, a saber:			STW 29/14, párrafo 8.6
	.1	orientación sobre las normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros que preste servicio a bordo de buques pesqueros grandes (resolución 6)	2 periodos de sesiones	STW 32/16, párrafo 7.11
	.2	requisitos aplicables a los oficiales encargados de la guardia de máquinas y disposiciones sobre su realización (resolución 7)	2 periodos de sesiones	
	.3	aclaración de las prescripciones del Convenio de Formación para Pescadores	2 periodos de sesiones	
A.4	**Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia**		2003	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 32/16, párrafo 6.19
A.5	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**		2003	MSC 74/24, párrafo 21.4
A.6	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (coordinado por el Subcomité SLF)		2003	MSC 74/24, párrafo 21.5
A.7	**Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote/recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables**		2003	MSC 74/24, párrafo 21.56
A.8	Medidas para impedir los accidentes causados por botes salvavidas		2 periodos de sesiones	MSC 74/24, párrafo 21.34

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
B.1	**Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo** (coordinado por el Subcomité DE)	2002	MSC 71/23, párrafo 20.43; STW 32/16, párrafo 12.6
B.2	**Elaboración de prescripciones sobre formación en gestión del agua de lastre**	2002	MSC 71/23, párrafo 20.55.3; STW 32/16, párrafo 11.4
B.3	Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación	2 periodos de sesiones	STW 31/17, párrafo 14.4; MSC 72/23, párrafo 21.56

***

ANEXO 20

ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS*

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) – 7º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos

4 Examen del Anexo I del MARPOL 73/78

5 Examen del Anexo II del MARPOL 73/78

6 Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas

7 Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG

8 Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA

9 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en todos los tipos de buques tanque de cargas que contienen sustancias tóxicas

10 Sistemas de marcado de hidrocarburos

11 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

12 Programa de trabajo y orden del día del 8º periodo de sesiones del Subcomité

13 Elección de presidente y vicepresidente para 2003

14 Otros asuntos

15 Informe para los Comités

---

* Los números de los puntos del orden del día no indican necesariamente su prioridad.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC) – 6º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Enmiendas al Código IMDG, sus anexos y suplementos (FEm, GPA), incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas

.1 Enmienda 31-02 al Código IMDG, sus anexos y suplementos (FEm, GPA)

.2 implantación del Anexo III del MARPOL 73/78

4 Revisión de las fichas de emergencia (FEm)

5 Examen del Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel

6 Manual de sujeción de la carga

7 Informes y análisis de siniestros y sucesos

8 Elaboración de un instrumento relativo a las prescripciones de formación para el transporte multimodal

9 Prescripciones de estiba y segregación de los contenedores en buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie

10 Elaboración de un manual sobre las operaciones de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

11 Enmiendas a los capítulos VI y VII del SOLAS y al Anexo III del MARPOL para hacer obligatorio el Código IMDG

12 Programa de trabajo y orden del día del 7º periodo de sesiones del Subcomité

13 Elección de presidente y vicepresidente para 2002

14 Otros asuntos

15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP) – 46º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes

4 Control del humo y ventilación

5 Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos

6 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

7 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios*

8 Revisión de la resolución A.654(16)

9 Revisión de la resolución A.602(15)

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

11 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

12 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios

13 Programa de trabajo y orden del día del 47º periodo de sesiones del Subcomité

14 Elección de presidente y vicepresidente para 2003

15 Otros asuntos

16 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* Punto sometido a examen continuo.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) – 10º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento

4 Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento

5 Repercusiones de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado

6 Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto

7 Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes

8 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78

9 Estadísticas e investigaciones de siniestros

10 Examen de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)

11 Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas

12 Cuestiones relacionadas con el 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CDS 7)

13 Elaboración de directrices para la inspección y certificación de pinturas antiincrustantes

14 Programa de trabajo y orden del día del 11º periodo de sesiones del Subcomité

15 Elección de presidente y vicepresidente para 2003

16 Otros asuntos

17 Informe para los Comités

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) - 6º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones y elección de presidente y vicepresidente para 2002

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM):

.1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM

.2 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos

.3 procedimientos para responder a los alertas por LSD

.4 armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS

4 Elaboración de criterios para las radiocomunicaciones generales

5 Cuestiones sobre radiocomunicaciones marítimas relacionadas con la UIT:

.1 Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones

.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 la introducción del SMSSM:

.1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento

.2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM

.3 revisión del Manual IAMSAR

---

* A reserva de las instrucciones que imparta el Comité, a las que se hace referencia en el párrafo 21.59 del documento C 74/24.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) - 6º PERIODO DE SESIONES* (continuación)

.4 elaboración de una lista del contenido del botiquín de primeros auxilios que deberá utilizar un médico en determinados buques de pasaje de transbordo rodado

9 Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas

10 Radiocomunicaciones de puente a puente

11 Elaboración de un procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite

[12 Lugares de refugio]*

13 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

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

15 Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros

16 Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX

17 Programa de trabajo y orden del día del 7º periodo de sesiones del Subcomité

18 Elección de presidente y vicepresidente para 2003

19 Otros asuntos

20 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* A reserva de las instrucciones que imparta el Comité, a las que se hace referencia en el párrafo 21.59 del documento C 74/24.

* A reserva de la decisión del NAV 47.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV) – 47º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas*

4 Aspectos operacionales de los sistemas integrados de puente (SIP)

5 Directrices relativas al capítulo V del Convenio SOLAS sobre:

.1 registro de acontecimientos relacionados con la navegación

.2 cuestiones operacionales del sistema de identificación automática (SIA)

.3 propiedad y recuperación de los registradores de datos de la travesía (RDT)

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

7 Ayudas náuticas y cuestiones conexas:

.1 sistema mundial de radionavegación

.2 revisión de la resolución A.815(19) sobre el sistema mundial de radionavegación

.3 normas de funcionamiento de las alarmas para las guardias en el puente

8 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R*

9 Planificación eficaz del viaje en los buques de pasaje de gran tamaño

10 Programa de trabajo y orden del día del 48º periodo de sesiones del Subcomité

11 Elección de presidente y vicepresidente para 2002

12 Otros asuntos

13 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* Puntos sometidos a examen continuo.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) – 45º PERIODO DE SESIONES*

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Análisis de siniestros

4 Revisión de las Normas provisionales sobre maniobrabilidad de los buques

5 Uso de desaladores en botes y balsas salvavidas

6 Dispositivos de radiorrecalada de baja potencia para las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado

7 Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas del Convenio SOLAS

8 Directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO_x a bordo

9 Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)

10 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

11 Cuestiones relacionadas con la resolución A.744(18)

.1 muestreo de las mediciones de espesor

.2 enmiendas a la resolución A.744(18)

12 Cuestiones relativas a los incineradores

13 Elaboración de prescripciones para las naves de vuelo rasante (NVR)

14 Enmiendas al Código NGV 2000

15 Interpretación del Código NGV 2000

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

17 Examen de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento

---

* A reserva de las instrucciones que imparta el Comité, a las que se hace referencia en el párrafo 21.59 del documento MSC 74/24.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) – 45º PERIODO DE SESIONES* (continuación)

18 Equipo de fondeo, amarre y remolque

19 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

20 Trajes de inmersión que se han de llevar a bordo y estiba de los mismos

21 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS

22 Medidas para impedir los accidentes causados por botes salvavidas

[23 Lugares de refugio]*

24 Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros

25 Programa de trabajo y orden del día del 46º periodo de sesiones del Subcomité

26 Elección de presidente y vicepresidente para 2003

27 Otros asuntos

28 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* A reserva de las instrucciones que imparta el Comité, a las que se hace referencia en el párrafo 21.59 del documento MSC 74/24.

* A reserva de la decisión del NAV 47.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF) – 44º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS

4 Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga, 1966

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

6 Diagramas de consecuencias de la avería

7 Directrices para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad

8 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

9 Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie a bordo de buques portacontenedores

10 Enmiendas al Código NGV 2000

11 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

12 Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros

13 Revisión del método de ensayo con modelo que figura en la resolución 14 de la Conferencia de 1995 sobre el Convenio SOLAS

14 Pruebas iniciales de las puertas estancas en los buques de pasaje y de carga

15 Programa de trabajo y orden del día del 45º periodo de sesiones del Subcomité

16 Elección de presidente y vicepresidente para 2002

17 Otros asuntos

18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW) – 33º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Aprobación del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Validación de los cursos modelo de formación

4 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 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia

7 Medidas consecutivas a la Conferencia de 1995 sobre Formación para Pescadores

8 Análisis de siniestros

9 Elaboración de prescripciones sobre formación en gestión del agua de lastre

10 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo

11 Buques de pasaje de gran tamaño

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

13 Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables

14 Programa de trabajo y orden del día del 34º periodo de sesiones del Subcomité

15 Elección de presidente y vicepresidente para 2003

16 Otros asuntos

17 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

***

ANEXO 21

PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ

A continuación figura una lista indicativa de los asuntos que ha de examinar el Comité de Seguridad Marítima durante el periodo que finalizará en 2008. Esta lista no es exhaustiva y los temas no están enumerados por orden de prioridad.

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Los puntos marcados con un asterisco se consideran puntos de alta prioridad. Los puntos restantes sólo se considerarán de alta prioridad, y se iniciará la labor al respecto en consecuencia, una vez que se hayan presentado propuestas en que se justifique su importancia y urgencia y éstas hayan sido refrendadas por el Comité, o cuando se demuestre, sin lugar a dudas, que existe una necesidad imperiosa de abordarlos y el Comité haya decidido que es preciso tomar medidas inmediatas al respecto.

I OBJETIVOS

1 En virtud de lo dispuesto en los artículos 1 y 28 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, **alentar** la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la eficiencia de la navegación, incluidas todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con el proyecto, construcción y equipo de buques (y otras embarcaciones marinas), formación y titulación de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros, dotación de los buques desde el punto de vista de la seguridad, reglas para prevenir los abordajes, búsqueda y salvamento, ayudas a la navegación, procedimientos y prescripciones relacionados con la seguridad marítima, información hidrográfica, manipulación de cargas peligrosas, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima (por ejemplo: protección contra incendios, comunicaciones marítimas y seguridad del transporte de cargas en general), teniendo debidamente presentes las directrices que figuran en las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21).

2 **Establecer** el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que se le asignen y mantener con otros organismos una relación que favorezca los objetivos de la Organización.

II TEMAS GENERALES

* 1 Implantación, ejecución, supervisión, interpretación técnica y mejora de convenios, códigos, recomendaciones y directrices.

* 2 Influencia del factor humano en la prevención de siniestros y accidentes marítimos.

* 3 Fomento y mantenimiento de una cultura de la seguridad.

* 4 Gestión a bordo y en tierra para la explotación de los buques en condiciones de seguridad.

* 5 Evaluación formal de la seguridad.

6 Procedimientos de supervisión de buques, incluidos los informes sobre deficiencias.

* 7 Estadísticas de siniestros e investigaciones de siniestros graves.

8 Armonización de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación.

9 Prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques; así como de otros actos ilícitos que pueden suponer una amenaza para la seguridad de la navegación.

10 Colaboración con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en cuestiones de interés común.

11 Contribución técnica en los proyectos de cooperación técnica.

III TEMAS ESPECÍFICOS

Puntos relacionados con el proyecto, la construcción, las máquinas, las instalaciones eléctricas y el equipo de los buques

1 Aspectos de seguridad del proyecto, la construcción, las máquinas, las instalaciones eléctricas, el equipo y la explotación de determinados tipos de buque, incluidos los buques pesqueros.

2 Estabilidad con y sin avería, compartimentado y líneas de carga de los buques.

3 Maniobrabilidad de los buques.

4 Cuestiones relacionadas con la protección contra incendios, la detección y extinción de incendios, los procedimientos de ensayo de exposición al fuego y otros aspectos relacionados con la seguridad contra incendios a bordo de los buques.

5 Evacuación en condiciones de seguridad, supervivencia y recuperación después de un siniestro marítimo o en caso de peligro.

6 Arqueo de buques.

Puntos relacionados con la navegación y las radiocomunicaciones

7 Medidas para acrecentar la seguridad de la navegación, incluidas las medidas de organización del tráfico marítimo, las prescripciones y normas relativas a las ayudas náuticas, los sistemas náuticos de a bordo y las prescripciones conexas, los sistemas de notificación para buques y los servicios de tráfico marítimo.

8 Supervisión del funcionamiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima y otras cuestiones de radiocomunicaciones marítimas (entre las que cabe

destacar los servicios de información sobre seguridad marítima, el equipo radioeléctrico de a bordo y los procedimientos operacionales), así como la provisión mundial de servicios de búsqueda y salvamento marítimos.

Puntos relacionados con la formación, la titulación y las guardias

9 Formación, guardia y procedimientos operacionales para el personal marítimo, en especial la gente de mar, el personal de los buques pesqueros, los prácticos, los operadores del STM, las personas responsables de la seguridad marítima en las unidades móviles que operan mar adentro y el personal portuario en tierra.

10 Certificados de competencia de la gente de mar.

Puntos relacionados con la manipulación de la carga

11 Manipulación y transporte marítimo en condiciones de seguridad de cargas sólidas y líquidas a granel.

12 Manipulación y transporte en condiciones de seguridad de mercancías peligrosas en bultos, incluidas las cisternas portátiles, las unidades de carga, otras unidades de transporte, las gabarras de buque y los recipientes intermedios para graneles (RIG).

13 Procedimientos de emergencia y medidas de seguridad para los buques que transportan mercancías peligrosas, guía de primeros auxilios en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas y utilización sin riesgos de plaguicidas a bordo de los buques.

14 Estiba y sujeción de la carga en condiciones de seguridad y cuestiones relativas a la seguridad de los contenedores.

15 Seguridad en la interfaz buque-puerto.

16 Movimiento transfronterizo de desechos peligrosos.

***

ANEXO 22

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.380(X), mediante la que se adoptó el Vocabulario normalizado de navegación marítima,

RECORDANDO ADEMÁS que la regla V/14.4 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, estipula que en todos los buques a los que se aplique lo dispuesto en el capítulo I de dicho Convenio se usará el inglés en el puente como idioma de trabajo para las comunicaciones de puente a puente y de puente a tierra, así como para las comunicaciones a bordo entre los prácticos y el personal de guardia del puente, a menos que quienes efectúen directamente la comunicación hablen un idioma común distinto del inglés,

RECONOCIENDO que la normalización del idioma y de la terminología utilizados en tales comunicaciones ayudaría a la seguridad operacional de los buques y contribuiría a una mayor seguridad de la navegación,

RECONOCIENDO ADEMÁS que el uso del idioma inglés para las comunicaciones marítimas internacionales está muy extendido y que es necesario ayudar a las instituciones de formación marítima, entre otras a través de la normalización del idioma y de la terminología utilizados, a cumplir sus objetivos en lo que respecta a la seguridad de las operaciones de los buques y la mejora de la seguridad marítima,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima correspondientes a sus periodos de sesiones 68º y 74º,

1. ADOPTA las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas que figuran en el anexo 1 de la presente resolución;

2. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima a que enmiende las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas según resulte necesario y cuando proceda, de conformidad con el procedimiento formulado en el anexo 2 de la presente resolución;

3. RECOMIENDA que los Gobiernos Miembros distribuyan ampliamente entre todos sus posibles usuarios y todas las autoridades docentes marítimas las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas, a fin de cumplir las normas de competencia prescritas en el cuadro A-II/1 del Código de Formación;

4. REVOCA la resolución A.380(X).

ANEXO 1

PREÁMBULO

Las comunicaciones náuticas y de seguridad buque-tierra y viceversa, buque-buque y a bordo de los buques deben ser precisas, sencillas e inequívocas para evitar confusiones y errores, por lo que es necesario normalizar el idioma utilizado. Este aspecto reviste particular importancia en vista del creciente número de buques que navegan a escala internacional, cuyas tripulaciones hablan varios idiomas, ya que los problemas de comunicación pueden dar lugar a malentendidos que resultan peligrosos para el buque, las personas a bordo y el medio ambiente.

En 1973, el Comité de Seguridad Marítima acordó, en su 27º periodo de sesiones, que si se plantean dificultades idiomáticas, conviene utilizar un idioma común a efectos de navegación, y que este idioma debía ser el inglés. Por consiguiente, se elaboró el Vocabulario normalizado de navegación marítima, que se aprobó en 1977 y se enmendó en 1985.

En 1992, el Comité de Seguridad Marítima, en su 60º periodo de sesiones, encargó al Subcomité de Seguridad de la Navegación que elaborase un idioma normalizado para las comunicaciones de seguridad más extenso que el Vocabulario normalizado de navegación marítima (1985), teniendo en cuenta que el sector marítimo había evolucionado y convenía abarcar todas las comunicaciones verbales habituales relacionadas con la seguridad.

En su 68º periodo de sesiones, celebrado en 1997, el Comité de Seguridad Marítima aprobó el proyecto de Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas elaborado por el Subcomité de Seguridad de la Navegación. Este proyecto, una vez sometido a prueba a escala internacional, se enmendó en el 46º periodo de sesiones del Subcomité y se examinó de nuevo en el 74º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima a la vista de las observaciones recibidas por la Organización. Las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas fueron adoptadas por la Asamblea en [...] mediante la resolución A.([...]).

En virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y de las enmiendas de 1995 a dicho Convenio, la aptitud para comprender y utilizar las Frases normalizadas es un requisito para la titulación de los oficiales a cargo de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500.

FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

ÍNDICE

Página

DESCRIPCIÓN

INTRODUCCIÓN **11**

1 Función de las Frases en el sector marítimo
2 Estructura de las Frases
3 Función de las Frases en la enseñanza y la formación marítimas
4 Características básicas de las comunicaciones
5 Signos tipográficos

GENERALIDADES **13**

1 Procedimiento
2 Deletreo
3 Indicadores de mensaje
4 Respuestas
5 Señales de socorro, urgencia o seguridad
6 Frases normalizadas para organizar las comunicaciones por radio
7 Correcciones
8 Preparación
9 Repetición
10 Números
11 Situaciones
12 Demoras
13 Rumbos
14 Distancias
15 Velocidad
16 Hora
17 Nombres geográficos
18 Términos ambiguos

GLOSARIO **21**

1 Términos generales
2 Términos especiales de los Servicios de Tráfico Marítimo (STM)

FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS: PARTE A

		Página
AI	**FRASES PARA LAS COMUNICACIONES CON EL EXTERIOR**	**36**
AI/1	**Tráfico de socorro**	**36**
AI/1.1	**Comunicaciones de socorro**	**36**
.1	**Incendio/explosión**	**36**
.2	**Inundación**	**37**
.3	**Abordaje**	**37**
.4	**Varada**	**37**
.5	**Escora/ peligro de zozobra**	**38**
.6	**Hundimiento**	**38**
.7	**Sin gobierno y a la deriva**	**38**
.8	**Ataque a mano armada/piratería**	**38**
.9	**Situación de peligro sin especificar**	**39**
.10	**Abandono del buque**	**39**
.11	**Persona al agua**	**39**
AI/1.2	**Comunicaciones de búsqueda y salvamento**	**40**
.1	**Comunicaciones de búsqueda y salvamento (que especifican o complementan la información facilitada en AI/1.1)**	**40**
.2	**Acuse de recibo y/o retrasmisión de los mensajes de búsqueda y salvamento**	**41**
.3	**Realización y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento**	**41**
.4	**Fin de las operaciones de búsqueda y salvamento**	**42**
AI/1.3	**Solicitud de asistencia médica**	**42**
AI/2	**Tráfico de urgencia Seguridad de un buque (aparte del tráfico de socorro)**	**43**
.1	**Fallo técnico**	**43**
.2	**Carga**	**43**
.3	**Avería debida a hielo**	**44**
AI/3	**Comunicaciones de seguridad**	**44**
AI/3.1	**Condiciones meteorológicas e hidrográficas**	**44**
.1	**Vientos, temporales, tempestades tropicales; estado de la mar**	**44**
.2	**Visibilidad restringida**	**45**
.3	**Hielo**	**46**
.4	**Mareas anormales**	**46**

Página

AI/3.2 Avisos náuticos relacionados con 47

.1 Marcas terrestres o náuticas 47
.2 Objetos a la deriva 47
.3 Ayudas electrónicas a la navegación 47
.4 Características del fondo del mar, restos de naufragio 48
.5 Varios 48
.5.1 Operaciones de tendido de cables o conductos y reconocimientos sísmicos/hidrográficos 48
.5.2 Operaciones de buceo, remolque y dragado 48
.5.3 Transbordo entre buques tanque 48
.5.4 Instalaciones mar adentro, traslado de plataformas de perforación 49
.5.5 Esclusas o puentes averiados 49
.5.6 Operaciones militares 49
.5.7 Pesca 49

AI/3.3 Comunicaciones sobre protección ambiental 50

AI/4 Practicaje 50

AI/4.1 Solicitud de práctico 50

AI/4.2 Embarque y desembarque del práctico 50

AI/4.3 Solicitud de remolque 51

AI/5 Frases especiales 51

AI/5.1 Operaciones con helicópteros 51

AI/5.2 Operaciones con rompehielos 52

.1 Solicitud de rompehielos 52
.2 Asistencia del rompehielos a un convoy 53
.3 Asistencia del rompehielos mediante un remolque con enganche directo 53

AI/6 Frases normalizadas para los Servicios de Tráfico Marítimo (STM) 54

AI/6.1 Frases para adquirir y facilitar datos que configuren una imagen del tráfico 56

.1 Recogida y difusión de datos sobre el tráfico en situaciones normales 56
.2 Recogida y difusión de datos sobre el tráfico en situaciones de socorro 57

AI/6.2 Frases para los STM 57

.1 Servicios informativos 57
.1.1 Avisos náuticos 57
.1.2 Información náutica 58
.1.3 Información sobre el tráfico 58

Página

.1.4 Información sobre la derrota 59
.1.5 Información hidrográfica 59
.1.6 Información relativa a las ayudas electrónicas a la navegación 60
.1.7 Avisos meteorológicos 60
.1.8 Información meteorológica 60
.1.9 Preguntas y respuestas sobre cuestiones meteorológicas 61

.2 Servicio de asistencia a la navegación 61
.2.1 Solicitud de identificación 61
.2.2 Situación 61
.2.3 Rumbo 62

.3 Servicio de organización del tráfico 63
.3.1 Despacho y planificación anticipada 63
.3.2 Fondeo 63
.3.3 Llegada, atraque y salida 64
.3.4 Cumplimiento 64
.3.5 Prevención de situaciones peligrosas y planificación de maniobras de seguridad 65
.3.6 Operaciones en canales y esclusas 66

AI/6.3 Traspaso a otro STM 66

AI/6.4 Frases para las comunicaciones con los servicios de emergencia y otros servicios conexos 67

.1 Servicios de emergencia (búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, lucha contra la contaminación) 67
.2 Servicio de remolque 67
.3 Solicitud de práctico 67
.4 Embarque y desembarque del práctico 68

Apéndice de la sección AI - Frases para las comunicaciones con el exterior 68

Mensajes normalizados del SMSSM

1 Mensaje normalizado de socorro 68

.1 Estructura 68
.2 Ejemplo 69

2 Mensaje normalizado de urgencia 69

.1 Estructura 69
.2 Ejemplo 69

Página

3 Mensaje normalizado de seguridad **70**

.1 Estructura **70**
.2 Ejemplo **70**

AII FRASES PARA LAS COMUNICACIONES A BORDO (A) **70**

AII/1 Órdenes normalizadas al timón **70**

AII/2 Órdenes normalizadas a la máquina **72**

AII/3 Práctico en el puente **72**

AII/3.1 Sistema de propulsión **72**
AII/3.2 Maniobras **73**
AII/3.3 Radar **74**
AII/3.4 Calado y guinda **74**
AII/3.5 Fondeo **74**

.1 Llegada al fondeadero **74**
.2 Salida del fondeadero **75**

AII/3.6 Asistencia con remolcadores **76**
AII/3.7 Atraque y desatraque **76**

.1 Generalidades **76**
.2 Atraque **76**
.3 Desatraque **77**

FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS: PARTE B **78**

B FRASES PARA LAS COMUNICACIONES A BORDO (B) **78**

B1 Operaciones del buque **78**

B1/1 Cambio de guardia **78**

B1/1.1 Información sobre la situación, los movimientos y el calado **78**

.1 Situación **78**
.2 Movimientos **78**
.3 Calado **79**

B1/1.2 Información sobre la situación del tráfico en la zona **79**
B1/1.3 Información sobre el estado del equipo náutico y las ayudas a la navegación **79**
B1/1.4 Información sobre radiocomunicaciones **80**
B1/1.5 Información sobre las condiciones meteorológicas **80**
B1/1.6 Información sobre órdenes permanentes y organización en el puente **81**

Página

B1/1.7	**Información sobre sucesos especiales**	**81**
B1/1.8	**Información sobre temperatura, presión y sondas**	**81**
B1/1.9	**Información sobre el funcionamiento de la máquina principal y el equipo auxiliar**	**82**
B1/1.10	**Información sobre el bombeo de combustible, agua de lastre, etc.**	**82**
B1/1.11	**Información sobre sucesos especiales y reparaciones que afectan a las máquinas**	**82**
B1/1.12	**Información sobre el mantenimiento de registros**	**83**
B1/1.13	**Cambio y entrega de la guardia**	**83**
B1/2	**Asiento, escora y estabilidad**	**83**
B2	**Seguridad a bordo**	**84**
B2/1	**Actividades generales**	**84**
B2/1.1	**Inicio de la alarma**	**84**
B2/1.2	**Información para la tripulación y los pasajeros**	**84**
B2/1.3	**Comprobación del estado de las vías de evacuación**	**85**
B2/1.4	**Comprobación del estado de los botes y balsas salvavidas**	**86**
B2/1.5	**Orden de evacuación**	**87**
B2/1.6	**Llamada general**	**88**
B2/1.7	**Orden de abandono del buque**	**88**
B2/1.8	**Procedimientos a bordo de los botes**	**89**
B2/2	**Seguridad en el trabajo**	**90**
B2/2.1	**Formación**	**90**
B2/2.2	**Aspectos prácticos de seguridad en el trabajo**	**91**
B2/2.3	**Accidentes laborales**	**92**
B2/3	**Protección y lucha contra incendios**	**92**
B2/3.1	**Protección de incendios**	**92**
.1	**Comprobación del estado del equipo**	**92**
B2/3.2	**Lucha contra incendios y ejercicios**	**95**
.1	**Notificación de incendio**	**95**
.2	**Comunicación de la disponibilidad para actuar**	**95**
.3	**Órdenes de lucha contra incendios**	**96**
.4	**Cancelación de la alarma**	**97**
B2/4	**Lucha contra averías**	**97**
B2/4.1	**Comprobación del estado del equipo y ejercicios**	**97**

Página

B2/4.2	**Actividades de lucha contra averías**	**98**
.1	**Notificación de inundaciones**	**98**
.2	**Comunicación de la disponibilidad para actuar**	**98**
.3	**Órdenes de lucha contra averías**	**98**
.4	**Cancelación de la alarma**	**100**
B2/5	**Varada**	**100**
B2/5.1	**Informe sobre la varada y órdenes de actuación**	**100**
B2/5.2	**Informe sobre averías**	**101**
B2/5.3	**Órdenes para recuperar la flotabilidad**	**102**
B2/5.4	**Comprobación de la navegabilidad**	**102**
B2/6	**Actividades de a bordo en las operaciones de búsqueda y salvamento**	**104**
B2/6.1	**Comprobación del estado del equipo**	**104**
B2/6.2	**Actuación en caso de persona al agua**	**104**
B2/6.3	**Operaciones de salvamento: comunicación de la disponibilidad para prestar asistencia**	**106**
B2/6.4	**Realización de la búsqueda**	**107**
B2/6.5	**Actividades de salvamento**	**107**
B2/6.6	**Fin de las operaciones de búsqueda y salvamento**	**108**
B3	**Carga y manipulación de la carga**	**108**
B3/1	**Manipulación de la carga**	**108**
B3/1.1	**Carga y descarga**	**108**
.1	**Capacidad de carga y cantidades**	**108**
.2	**Aparatos y equipo de manipulación de la carga a bordo y en el muelle**	**109**
.3	**Preparativos para la carga y descarga**	**110**
.4	**Funcionamiento del equipo de manipulación de la carga y las escotillas**	**110**
.5	**Mantenimiento y reparación del equipo de manipulación de la carga**	**111**
.6	**Instrucciones sobre estiba y sujeción**	**111**
B3/1.2	**Manipulación de mercancías peligrosas**	**112**
.1	**Información sobre la naturaleza de las mercancías peligrosas**	**112**
.2	**Instrucciones sobre compatibilidad y estiba**	**112**
.3	**Notificación de sucesos**	**113**
.4	**Actuación en caso de accidente**	**113**
B3/1.3	**Manipulación de mercancías líquidas, combustible y lastre - prevención de la contaminación**	**114**
.1	**Adopción de medidas de seguridad**	**114**
.2	**Funcionamiento del equipo de bombeo**	**115**
.3	**Notificación y limpieza de un derrame**	**116**

		Página
.4	Manipulación del lastre	116
.5	Limpieza de los tanques	116
B3/1.4	Preparativos para zarpar	117
B3/2	Cuidado de la carga	117
B3/2.1	Funcionamiento del equipo de a bordo para el cuidado de la carga	117
B3/2.2	Medidas para el cuidado de la carga	118
.1	Realización de inspecciones	118
.2	Descripción de daños sufridos por la carga	119
.3	Adopción de medidas	119
B4	Cuidado de los pasajeros	120
B4/1	Información e instrucciones	120
B4/1.1	Control de los pasajeros a bordo	120
.1	Información general para el control de los pasajeros	120
.2	Información sobre zonas, cubiertas y espacios prohibidos	120
B4/1.2	Información sobre normas de seguridad, medidas de precaución y comunicaciones	121
.1	Ejercicios	121
.2	Alarma general de emergencia	121
.3	Prevención y notificación de incendios	121
.4	Avisos por megafonía en caso de emergencia	121
.5	Persona al agua	122
.6	Medidas de protección para niños	122
B4/2	Ejercicios de evacuación y de botes	123
B4/2.1	Asignación y orientación a los puestos de reunión, descripción del procedimiento de evacuación	123
B4/2.2	Información sobre indumentaria y efectos personales que procede llevar a los puestos de reunión	123
B4/2.3	Llamada general	124
B4/2.4	Información sobre la colocación de los chalecos salvavidas	124
B4/2.5	Instrucciones sobre cómo embarcar y comportarse en los botes y balsas salvavidas	124
B4/2.6	Medidas sobre el terreno y actuación en los botes y balsas salvavidas	124
B4/3	Asistencia a los pasajeros en una emergencia	125
B4/3.1	Información sobre la situación del momento	125
B4/3.2	Acompañamiento de pasajeros discapacitados	125

INTRODUCCIÓN

1 Función de las Frases en el sector marítimo

Las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas (las "Frases") han sido recopiladas para:

- contribuir al logro de una mayor seguridad de la navegación y a un mejor manejo del buque,

- normalizar el lenguaje utilizado en las comunicaciones destinadas a la navegación en la mar, en los accesos a los puertos, en las vías navegables, en los puertos y a bordo de los buques que tengan tripulaciones multilingües, y

- ayudar a las instituciones de formación marítima a cumplir estos objetivos.

Estas Frases no están destinadas a sustituir ni a contradecir lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en las reglas especiales localmente establecidas, ni en las recomendaciones formuladas por la OMI respecto de la organización del tráfico marítimo, ni tampoco van destinadas a reemplazar al Código internacional de señales, y cuando se utilicen para las comunicaciones del buque con el exterior se ajustarán estrictamente a lo dispuesto en los procedimientos generales de radiotelefonía establecidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT. Además, se trata de una serie de frases aisladas que no hay que considerar en ningún caso como un manual técnico que proporcione instrucciones de carácter operativo.

Las Frases se ajustan a lo prescrito en el Convenio de Formación, 1978, enmendado, y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, sobre las comunicaciones verbales; además, las Frases abarcan los aspectos sobre seguridad de las comunicaciones establecidos en estos convenios.

Conviene que las Frases se utilicen tan a menudo como sea posible, con preferencia a otras de significado similar, y el requisito mínimo que se establece es que los usuarios deben aplicarlas tanto como sea posible en las situaciones correspondientes. El propósito es que de ese modo se llegue a formar un lenguaje de seguridad aceptable, utilizando el idioma inglés para el intercambio de información entre las personas de todas las naciones marítimas en las muchas y variadas ocasiones en que surgen dudas acerca de significados y traducciones precisos, situación cada vez más frecuente en las condiciones de la navegación marítima de nuestro tiempo.

El CD/la cinta que se adjuntan tienen por objeto familiarizar a los usuarios con la pronunciación de las Frases.

2 Estructura de las Frases

Las Frases están agrupadas en frases para las comunicaciones con el exterior y frases para las comunicaciones a bordo, en función de su utilización, e igualmente en una PARTE A y una PARTE B en función de su aplicación en virtud del Convenio de Formación, 1978, revisado.

La PARTE A incluye las Frases que se utilizarán en las comunicaciones con el exterior, por lo que puede decirse que sustituyen al Vocabulario normalizado de navegación marítima de 1985, en la medida en que su utilización y comprensión se establece como un requisito en el cuadro A-II-I del Código de Formación, 1995. Esta Parte se ha ampliado con frases esenciales relativas al manejo del buque y a la seguridad de la navegación, que han de utilizarse en las comunicaciones de a bordo, particularmente si hay un práctico en el puente, como se exige en la regla 14 4) del capítulo V del Convenio SOLAS 1974 revisado.

La PARTE B recoge otras frases normalizadas sobre aspectos de seguridad a bordo, complementarias de la PARTE A, y que pueden ser también de utilidad para la enseñanza del inglés marítimo.

3 Función de las Frases en la enseñanza y la formación marítimas

Las Frases no tienen por objeto facilitar un plan de estudios detallado de inglés marítimo, pues ello que exigiría un nivel más elevado de conocimiento del idioma, en términos de vocabulario, gramática, capacidad de conversación, etc. No obstante, la Parte A, en particular, debe ser un elemento indispensable de cualquier currículum encaminado a satisfacer los requisitos del Convenio de Formación, 1978, revisado. Además, la Parte B prevé una amplia serie de situaciones, con sus correspondientes frases, las cuales satisfacen los requisitos de comunicación del Convenio de Formación, 1978, revisado, y que la gente de mar debería utilizar, aunque ello no se cite expresamente.

Conviene que las Frases se enseñen y aprendan de forma selectiva, en función de las necesidades concretas del usuario, y no como un todo. La enseñanza debe basarse en las prácticas del sector marítimo y puede llevarse a cabo por los métodos modernos de aprendizaje del idioma que se estimen apropiados.

4 Características básicas de las comunicaciones

Las Frases están basadas en un conocimiento elemental del idioma inglés. Se han redactado intencionadamente como una versión simplificada del inglés marítimo para reducir las variantes gramaticales, léxicas e idiomáticas a un mínimo tolerable, utilizando una estructura normalizada en aras de su doble función, esto es, reducir los malentendidos a que puedan prestarse las comunicaciones verbales sobre seguridad, y tratar de reflejar el uso actual del inglés marítimo a bordo de los buques y para las comunicaciones buque-tierra y buque-buque.

Esto significa que en las frases destinadas a utilizarse en situaciones de emergencia u otro tipo que se desarrollan con prisas y con un considerable estrés psicológico, así como en los avisos náuticos, se ha empleado un lenguaje modular que no suele utilizar, u omite frecuentemente, vocablos funcionales como el artículo y los verbos ser y estar, siguiendo la práctica de la gente de mar. No obstante, los usuarios pueden ser flexibles en este sentido.

Cabe resumir otras características de las comunicaciones como sigue:

- evitar sinónimos
- evitar fórmulas contraídas
- dar respuestas completas a preguntas de tipo "sí/no" y distintas contestaciones básicas a frases interrogativas

- formular *una* sola frase para *cada* suceso, y
- estructurar las frases correspondientes siguiendo el principio: *elemento idéntico invariable + elemento variable.*

5 Signos tipográficos

( ) **los paréntesis** indican que esa parte del mensaje se puede añadir cuando sea pertinente;

/ **la barra inclinada** indica que las expresiones consignadas a uno y otro lado de la misma son variantes por las que cabe optar;

... **los puntos suspensivos** indican dónde hay que consignar la información pertinente;

(*cursiva*) *la cursiva* indica el tipo de información que se solicita;

~ **la tilde** precede a posibles palabras o miembros de frase que pueden emplearse después de, o en conjunción con, la frase normalizada de que se trate.

GENERALIDADES

1 Procedimiento

Si es necesario indicar que se van a utilizar las presentes Frases, se puede enviar el siguiente mensaje:

"Please use Standard Marine Communication Phrases."
(Ruego emplee las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas.)

"I will use Standard Marine Communication Phrases."
(Voy a emplear las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas.)

2 Deletreo

2.1 Deletreo del alfabeto

Cuando haya que deletrear frases se utilizará exclusivamente la siguiente tabla de deletreo:

Letra	Palabra	Letra	Palabra
A	Alfa	N	November
B	Bravo	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Quebec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Juliet	W	Whisky
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu

2.2 Deletreo de cifras y signos

La pronunciación de algunas cifras y signos **difiere** de la habitual en en inglés:

Número	**Deletreo**	**Pronunciación**
0	zero	ZEERO
1	one	~~WUN~~
2	two	**TOO**
3	three	**TREE**
4	four	**FOWER**
5	five	**FIFE**
6	six	SIX
7	seven	SEVEN
8	eight	AIT
9	nine	**NINER**
1000	thousand	**TOUSAND**

3 Indicadores de mensaje

En las comunicaciones tierra-buque o buque-tierra, y en las radiocomunicaciones en general pueden utilizarse los siguientes ocho indicadores de mensaje (véase asimismo el apartado "Utilización de los indicadores de mensaje" que figuran en la PARTE AI/6 "Frases normalizadas para los servicios de tráfico marítimo (STM)"):

i) ***Instruction*** (Instrucción)
ii) ***Advice*** (Recomendación)
iii) ***Warning*** (Aviso)
iv) ***Information*** (Información)
v) *Question* (Pregunta)
vi) *Answer* (Respuesta)
vii) *Request* (Petición)
viii) *Intention* (Intención)

4 Respuestas

4.1 Cuando la respuesta a una pregunta sea afirmativa, dígase:

"*Yes*, ..." - seguido de la frase correspondiente completa.

4.2 Cuando la respuesta a una pregunta sea negativa, dígase:

"*No*, ..." - seguido de la frase correspondiente completa.

4.3 Cuando no se disponga en ese momento de la información deseada, dígase:

"Stand by" - (Manténgase a la escucha), seguido del periodo de tiempo en que se espera disponer de la información.

4.4 Cuando no se pueda tener la información solicitada, dígase:

"No information" - (No hay información.)

4.5 Cuando se reciba INSTRUCTION o ADVICE (por ejemplo, de una estación de los STM o un buque de la Armada u otro personal debidamente autorizado), respóndase, en caso afirmativo:

"*I will/can* ..." (Voy a/puedo) - seguido de la instrucción o recomendación completos; y, en caso negativo, respóndase:

"*I will not/cannot* ..." (No voy a/ no puedo) - seguido de la instrucción o recomendación completos;

Ejemplo: "*ADVICE. Do not overtake the vessel North of you.*"
(RECOMENDACIÓN. No adelante el buque a su norte)

Contestación: "*I will not overtake the vessel North of me.*"
(No voy a adelantar el buque a mi norte.)

4.6 Las respuestas a órdenes y las contestaciones a preguntas de especial importancia, tanto en las comunicaciones externas como a bordo, deben ajustarse a la formulación de las frases pertinentes.

5 Señales de socorro, urgencia o seguridad

5.1 *MAYDAY* se utilizará para anunciar un mensaje de socorro

5.2 *PAN-PAN* se utilizará para anunciar un mensaje de urgencia

5.3 *SÈCURITÈ* se utilizará para anunciar un mensaje de seguridad

6 Frases normalizadas para organizar las comunicaciones por radio (véase asimismo la sección 4 del Manual de referencia *SEASPEAK*)

6.1 "*How do you read (me)?*" (¿Cómo me recibe?)

6.1.1 "*I read you* ...(Le recibo…)

bad/one la intensidad de la señal es uno(es decir, apenas perceptible)
(mal/1 sobre 5)
poor/two la intensidad de la señal es dos (es decir, débil)
(poco/ 2 sobre 5)
fair/three la intensidad de la señal es tres (es decir, bastante buena)
(bastante bien/3 sobre 5)
good/four la intensidad de la señal es cuatro (es decir, buena)
(bien/4 sobre 5)
excellent/five la intensidad de la señal es cinco (es decir, muy buena)
(muy bien/5 sobre 5)

6.2 Cuando sea recomendable permanecer en un canal/frecuencia VHF, dígase:

"*Stand by on VHF Channel .../frequency ...*"
(Manténgase a la escucha en el canal... /en la frecuencia...VHF)

6.2.1 Cuando se acepte permanecer el canal /frecuencia VHF indicado(a), dígase:

"*Standing by on VHF Channel .../frequency ...*"
(A la escucha en el canal... /en la frecuencia... VHF)

6.3 Cuando sea recomendable cambiar a otro canal o frecuencia VHF, dígase:

"*Advise (you) change to VHF Channel ... /frequency ...*"
(Le recomiendo que cambie al canal... /a la frecuencia...VHF)

"*Advise (you) try VHF Channel .../frequency ...*"
(Le recomiendo que lo intente en el canal... /en la frecuencia...VHF)

6.3.1 Cuando se acepte el cambio de canal o frecuencia VHF, dígase:

"*Changing to VHF Channel .../frequency ...*"
(Cambio al canal... /a la frecuencia... VHF)

7 Correcciones

Si se comete un error en un mensaje, dígase:

"*Mistake ...*" (Error) - seguido por la palabra:

"*Correction ...*" (Corrección) - seguido por la parte corregida del mensaje.

Ejemplo: "*My present speed is 14 knots - mistake.*
Correction, my present speed is 12, one-two, knots."

(Mi velocidad actual es de 14 nudos – error.
Corrección: Mi velocidad actual es de 12, uno-dos, nudos.)

8 Preparación

"*I am/I am not ready to receive your message*".
(Estoy/ no estoy preparado(a) para recibir su mensaje.)

9 Repetición

9.1 Si se estima que cualesquiera partes del mensaje necesitan por su importancia precauciones adicionales, dígase:

"*Repeat ...*", seguido por la correspondiente parte del mensaje.

Ejemplo: "*My draft is 12.6 repeat one-two decimal 6 metres*."
(Mi calado es de 12,6, repito uno-dos decimal seis, metros.)

"*Do not overtake - repeat - do not overtake*."
(No adelante, repito, no adelante)

9.2 Cuando no se haya oído bien un mensaje, se dirá:

"*Say again (please).*"
(Repita, por favor)

10 Números

Los números se pronunciarán separando los dígitos:

"Uno-cinco-cero" igual 150
"Dos decimal cinco" o
"Dos coma cinco" igual 2,5

Nota: ¡Atención! Cuando se indiquen los ángulos del timón, es decir, se den órdenes de gobierno, se dirá:

"Quince" = 15 o
"Veinte" = 20, etc.

11 Situaciones

11.1 Cuando se utilicen la latitud y la longitud, éstas se expresarán en grados y minutos (y decimales de minutos, si es necesario) al norte o al sur del Ecuador y al este o al oeste de Greenwich.

Ejemplo: "*WARNING. Dangerous wreck in position 15 degrees 34 minutes North 061 degrees 29 minutes West.*"

(AVISO. Restos peligrosos de naufragio en la situación 15 grados 34 minutos Norte 061 grados 29 minutos Oeste.)

11.2 Cuando la situación esté relacionada con una marca, ésta será un objeto bien definido que figure en las cartas náuticas. La demora se expresará en la notación de 360º desde el norte verdadero y será la del buque A PARTIR de la marca.

Ejemplo: "*Your position bearing 137 degrees from Big Head lighthouse distance 2.4 nautical miles.*"

(Su demora es de 137 grados a partir del faro de Big Head a una distancia de 2,4 millas marinas.)

12 Demoras

La demora de la marca o del buque de que se trate es la demora expresada en la notación de 360º a partir del norte (norte verdadero, a menos que se indique otra cosa), excepto en el caso de las demoras relativas. Las demoras podrán expresarse A PARTIR DE la marca o A PARTIR DEL buque.

Ejemplo: "Pilot boat is bearing 215 degrees from you."

(La embarcación del práctico demora 215 grados a partir de usted.)

Nota: Los buques que indiquen su situación citarán siempre su demora A PARTIR DE la marca, tal como se indica en el párrafo 11.2 de esta sección.

12.1 Marcaciones (demoras relativas)

Las marcaciones (demoras relativas) podrán expresarse en grados a partir de la proa del buque. Por lo general también se indica la banda de babor o estribor, según proceda.

Ejemplo: "*Buoy 030 degrees on your port bow*"

(Las marcaciones (demoras relativas) radiogoniométricas se expresan más comúnmente en la notación de 360º).

13 Rumbos

Se expresarán siempre en la notación de 360 grados a partir del norte (norte verdadero, a menos que se indique otra cosa). Se podrá indicar si el rumbo se da EN DIRECCIÓN A o A PARTIR DE una marca.

14 Distancias

Se expresarán en millas marinas o cables (décimas de milla), debiendo indicarse siempre la unidad.

15 Velocidad

Se expresará en nudos:

15.1 Sin ninguna otra anotación significa velocidad por el agua; o,

15.2.1.1 "velocidad con respecto al fondo" significa velocidad sobre el fondo.

16 Hora

Se expresará en la notación de 24 horas correspondiente a la hora universal coordinada (UTC); si se utiliza la hora local del puerto, se indicará claramente.

17 Nombres geográficos

Los nombres de los lugares utilizados serán los expresados en las cartas o derroteros en uso. Si éstos no resultan comprensibles, se darán la latitud y la longitud.

18 Términos ambiguos

Algunas expresiones inglesas tienen significados distintos dependiendo del contexto en el que aparecen. Con frecuencia se producen malentendidos, especialmente en las comunicaciones con los STM, que han dado lugar a accidentes. Estas expresiones incluyen las siguientes:

18.1 Los condicionales "*May*", "*Might*", "*Should*" y "*Could*".

May

No se dirá: "*¿May I enter the fairway?*" (¿Puedo entrar en el paso?)

Se dirá: "*QUESTION. Do I have permission to enter the fairway?*"
(PREGUNTA: ¿Tengo permiso para entrar en el paso?)

No se dirá: "*You may enter the fairway.*" (Puede entrar en el paso.)

Se dirá: "*ANSWER. You have permission to enter the fairway*".
(RESPUESTA: Tiene permiso para entrar en el paso.)

Might

No se dirá: "*I might enter the fairway.*" (¿Puedo entrar en el paso?)

Se dirá: "*INTENTION. I will enter the fairway.*"
(INTENCIÓN: Voy a entrar en el paso.)

Should

No se dirá: "*You should anchor in anchorage B 3.*"
(Debería fondear en el puesto B3)

Se dirá: "*ADVICE. Anchor in anchorage B 3.*"
(RECOMENDACIÓN: Fondee en el puesto B3.)

Could

No se dirá: "*You could be running into danger.*"
(Podría usted dirigirse hacia un peligro.)

Se dirá: "*WARNING. You are running into danger.*"
(AVISO: Se dirige usted hacia un peligro.)

18.2 La expresión verbal "*Can*" (poder)

La expresión verbal "*Can*" puede denotar tanto la posibilidad como la capacidad de hacer algo. Las situaciones en que las frases utilizan esta palabra apuntan claramente a una posibilidad. Sin embargo, si el contexto es ambiguo, debe decirse por ejemplo lo siguiente:

"PREGUNTA. *¿Do I have permission to use de shallow draft fairway at this time?* "
No se dirá: "*Can I use de shallow draft fairway·at this time?*", si se está pidiendo permiso. (Lo mismo ocurre con la expresión "*May*")

Nota: En todo caso, se observarán los procedimientos de radiotelefonía establecidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

GLOSARIO*

El presente GLOSARIO incluye también un pequeño número de términos técnicos que no figuran en el texto de las Frases, pero que puedan resultar útiles si es necesario matizar el significado de una determinada frase normalizada.

1 Términos generales

Abandon vessel Abandono del buque	Evacuación de la tripulación y los pasajeros tras haberse producido una situación de peligro
Accomodation ladder Escala real	Escala fija a una plataforma en el costado del buque provista de peldaños planos y pasamanos que permite embarcar y desembarcar desde el agua o desde tierra
Adrift A la deriva	Movimiento incontrolado del buque en la mar por efecto de las corrientes, las mareas o el viento
Air draft Guinda	Altura de la parte más alta del buque por encima de la línea de flotación
Assembly station Puesto de reunión	Lugar en cubierta, comedores, etc., designado para reunir a la tripulación y a los pasajeros de acuerdo con el cuadro de obligaciones cuando se dé la correspondiente alarma o aviso
Backing (of wind) Viento levógiro	Cambio de la dirección del viento en sentido contrario a las agujas del reloj, por ejemplo, de norte a oeste (lo contrario de un viento dextrógiro)
Beach (to) Varada voluntaria	Varada voluntaria del buque en una playa para evitar que se hunda en aguas profundas
Berth	1: Resguardo. Distancia de seguridad que se deja alrededor de un buque, roca, plataforma, etc. 2: Atraque. Puesto asignado a un buque anclado o fondeado a un muelle, etc.
Blast Pitada	Señal de silbato del buque
Blind sector Sector muerto	Zona que el radar del buque no puede vigilar por encontrarse tapada por partes de la superestructura, los mástiles, etc.
Boarding arrrangements Medios de embarque	Todo el equipo, tal como escala de práctico, escala real, gancho de izada, etc., necesario para el traslado sin riesgos del práctico.

* Se ha mantenido el orden alfabético del inglés.

Boarding speed Velocidad de embarque	Ajuste de la velocidad del buque a la de la embarcación del práctico para que éste pueda embarcar o desembarcar sin riesgos
Bob-cat Bobcat	Pequeña grúa oruga con hojas empujadoras que se utiliza para distribuir cuidadosamente las mercancías sueltas en las bodegas de carga de los graneleros
Briefing Información	Explicación sucinta para la tripulación o los pasajeros
Cable	1: cadena que conecta el buque al ancla 2: cabo o cable empleados principalmente para amarrar el buque 3: unidad de longitud de cien brazas o la décima parte de una milla marina
Capsize Zozobrar	Volcar el buque en el agua
Cardinal buoy Boya cardinal	Marca de navegación, como por ejemplo una boya, que indique el norte, este, sur u oeste, es decir, los puntos cardinales, desde un punto fijo, tal como restos de naufragio, aguas poco profundas, bancos, etc.
Cardinal points Puntos cardinales	Los cuatro puntos principales del compás: norte, este, sur y oeste
Casualty Víctima	En este contexto, caso de muerte en un accidente o catástrofe marina
Check (to) Controlar	1: cerciorarse de que el equipo, etc. se encuentra en buen estado y que todos los elementos son adecuados y seguros 2: regular el movimiento de un cable, cabo o cadena que esté largándose demasiado deprisa
Close-coupled towing Remolque con enganche directo	Método de remolque de buques por el hielo polar en el que los remolcadores rompehielos van provistos de una ranura especial en la popa donde introducen y sujetan la proa del buque que está siendo remolcado
Close-up (to) Acercarse	Reducir la distancia con respecto al buque de delante incrementando la velocidad del buque propio
Compatibility (of goods) Compatibilidad (de mercancías)	Indicación de si distintas mercancías pueden estibarse juntas de manera segura en un mismo espacio de carga

Vessel constrained by her draft Buque restringido por su calado	Buque que, por razón de su calado en relación con la profundidad y la anchura disponibles del agua navegable, tiene una capacidad muy restringida de apartarse de la derrota que está siguiendo
Convoy Convoy	Grupo de buques que navegan juntos, por ejemplo, por un canal o por el hielo
Course Rumbo	Dirección que el buque tiene intención de seguir por el agua
Course made good Rumbo efectivo	El rumbo que toma un buque con respecto al fondo, tras corregir los efectos de las corrientes, mareas, y el abatimiento producido por el viento y la mar
COW	Siglas de *Crude Oil Washing* (Lavado con crudo): Sistema de limpieza de los tanques de carga de hidrocarburos en el que se limpian con el crudo que se está descargando
CPA/TCPA	Siglas de *Closest Point of Approach* (Punto de aproximación máxima) y *Time to Closest Point of Approach* (Tiempo al punto de aproximación máxima): Límite, definido por el observador, para dar un aviso cuando se esté siguiendo un blanco (o varios blancos) que se estén acercando a estos límites
Crash-stop Parada de emergencia	Dar marcha atrás con la máquina principal del buque en situación de emergencia para evitar un abordaje
Damage control team Equipo de lucha contra averías	Grupo de miembros de la tripulación entrenados para luchar contra posibles inundaciones en el buque
Datum Dátum	1: la situación más probable de un blanco objeto de búsqueda en un momento determinado 2: plano de referencia al que se refieren todos los datos sobre profundidad de las cartas
Derelict Derrelicto	Buque, aún a flote, abandonado en el mar
Destination Destino	Puerto hacia el que se dirige el buque
Disabled Inservible	Buque con averías o desperfectos tales que impiden que prosiga su viaje
Disembark (to) Desembarcar	Salir un buque

Distress alert (GMDSS) Alerta de socorro (SMSSM)	Señal radioeléctrica de un buque en peligro dirigida automáticamente a un centro de coordinación de salvamento marítimo, que indica la situación, identificación, rumbo y velocidad del buque, así como la naturaleza del peligro
Distress/Urgency traffic Tráfico de socorro/urgencia	En este contexto: Intercambio verbal de información por radio buque-tierra y/o buque-buque, o buque-aeronave, acerca de una situación de peligro o urgencia, tal y como se define en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT
Draught or draft Calado	Profundidad del agua en que flota el buque
Dragging (of anchor) Garreo (del ancla)	Movimiento no intencionado del ancla sobre el fondo del mar porque ha dejado de impedir el movimiento del buque
Dredging (of anchor) Arrastre (del ancla)	Movimiento del ancla sobre el fondo del mar destinado a controlar el movimiento del buque
Drifting Deriva	Abatimiento del buque por efecto de los vientos, las mareas y las corrientes
Drop back (to) Alejarse	Aumentar la distancia con respecto al buque de delante reduciendo la velocidad del buque propio
DSC LSD	Llamada selectiva digital (SMSSM)
Embark (to) Embarcar	Subir a bordo de un buque
EPIRB RLS	*Emergency Position Indicating Radio Beacon* (Radiobaliza de localización de siniestros)
Escape route Vía de evacuación	Vía claramente señalizada en el buque que debe seguirse en caso de emergencia
Escort Escolta	Unidad que debe encontrarse disponible para prestar asistencia a un buque en caso de necesidad (por ejemplo, rompehielos, remolcadores, etc.)
ETA	*Estimated time of arrival* (Hora estimada de llegada)
ETD	*Estimated time of departure* (Hora estimada de salida)
Fathom Braza	Unidad de longitud de 6 pies

Fire patrol Patrulla de incendios	Miembro de la guardia que da una ronda de vigilancia en el buque a intervalos periódicos para detectar con prontitud los posibles incendios, obligatoria en buques que transporten más de 36 pasajeros
Flooding Inundación	Entrada importante e incontrolada de agua de mar en el buque
Fire monitor Cañón contraincendios	Cañón fijo a base de espuma, polvo o agua que proyecta agentes extintores de incendios sobre la cubierta de tanques, los colectores, etc.
Foul (of anchor) Enredada/encepada (ancla)	Ancla que se ha enredado/encepado en su propia cadena o ha quedado apresada en una obstrucción
Foul (of propeller) Enredada (hélice)	Enredo de un cabo, cable, red, etc., en la hélice
Full speed Velocidad máxima	La mayor velocidad a que puede ir el buque
Fumes Humos	Gases, con frecuencia perjudiciales, generados por incendios, productos químicos, combustibles, etc.
General emergency alarm Alarma general de emergencia	Señal acústica consistente en siete pitadas cortas y una pitada larga transmitida por el sistema de megafonía del buque
Give way Ceder el paso	Ceder el paso a otro buque
GMDSS SMSSM	*Global Maritime Distress and Safety System* (Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos)
(D) GPS	Sistema mundial de posicionamiento (por satélite) (diferencial)
Half cardinal points Rumbos cuadrantales	Los cuatro principales rumbos cuadrantales comprendidos entre los puntos cardinales, a saber: nordeste, sudeste, sudoeste y noroeste
Hampered vessel Buque impedido	Buque cuya capacidad de maniobra está restringida por la naturaleza de su trabajo
Hatchrails Pasamanos (escotillas)	Cabos, sostenidos por candeleros, que se colocan alrededor de una escotilla abierta para evitar posibles caídas a la bodega
Heading Rumbo de proa	Dirección horizontal de la proa del buque en un momento dado, medida en grados a partir del norte, en dirección de las agujas del reloj

Hoist Elevador	En este contexto: cable utilizado por los helicópteros para izar o arriar a personas durante operaciones de evacuación
Icing Engelamiento	Acumulación de hielo sobre un objeto, por ejemplo, el mástil o la superestructura de un buque
IMO-Class Clase de la OMI	Atendiendo a su clasificación en el Código internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), grupo de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar que se transportan por vía marítima
Inert (to) Inertizar	Reducir el oxígeno de un tanque inyectando gas inerte para evitar que se cree una atmósfera explosiva
Initial course Rumbo inicial	Rumbo indicado por el jefe en el lugar del siniestro u otra persona autorizada para gobernar al comienzo de una búsqueda
Inoperative Inoperante	Dícese de lo que no está funcionando
Jettison (to) (of cargo) Echazón (de la carga)	Echar mercancías al mar para aligerar el buque o mejorar su estabilidad en situación de emergencia
Launch (to) Poner a flote	Arriar, por ejemplo los botes salvavidas al agua
Leaking Fuga/Vía de agua	Escape de líquidos tales como agua, hidrocarburos, etc., de conductos, calderas, tanques, etc., o pequeña entrada de agua del mar en el buque debido a una avería en el casco
Leeward A sotavento	A o hacia la parte resguardada del buque
Leeway Abatimiento	Desvío del buque a sotavento de su rumbo
Let go (to) Soltar/largar	Dejar suelto, liberar o largar (anclas, cables, etc.)
Lifeboat station Puesto de botes salvavidas	Lugar designado para reunir a la tripulación y a los pasajeros antes de que se les ordene embarcar en los botes salvavidas
List Escora	En este contexto: inclinación del buque a una u otra banda
Located Ubicado	En avisos náuticos: confirmación de la situación de un objeto

Make water (to) Hacer/embarcar agua	Entrada de agua de mar en el buque debido a una avería en el casco o a que las escotillas no se han cerrado correctamente y están sometidas a la acción del agua de mar
MMSI ISMM	*Maritime Mobile Service Identity (number)* (Identidades del servicio móvil marítimo)
Moor (to) Amarrar	Atracar un buque en un lugar determinado por medio de cables o cabos hechos firmes en tierra, anclas o boyas de amarre; dícese también de la navegación con las dos anclas largadas
MRCC CCSM	*Maritime Rescue Co-ordination Centre* (Centro coordinador de salvamento marítimo): autoridad en tierra responsable de organizar eficazmente las operaciones de búsqueda y salvamento marítimos y de coordinar la puesta en práctica de tales operaciones dentro de una determinada región de búsqueda y salvamento
Muster (to) Reunir	Reunir a la tripulación, los pasajeros o ambos en un lugar determinado para comprobar que estén todos
Muster List Cuadro de obligaciones	Lista de la tripulación, los pasajeros y todas las personas a bordo, en la que se especifican sus funciones en caso de emergencia o durante un ejercicio
Not undercommand Sin gobierno	Un buque que, por circunstancias excepcionales, no puede maniobrar con arreglo a lo prescrito en el Reglamento de Abordajes
Obstruction Obstrucción	Objeto, tal como restos de naufragio, redes, etc., que bloquea un paso, una vía, etc.
Off air Fuera del canal de conversación	Interrupción, suspensión o terminación de las transmisiones de una estación de radio
Off station (of buoys) Fuera de su posición (boyas)	No se encuentra en la posición indicada en las cartas
Oil clearance Limpieza de hidrocarburos	Remoción con raseras de los hidrocarburos de la superficie del agua
Operational Operativo	Disponible para su uso inmediato
Ordnance exercise Ejercicio naval	Práctica de tiro de la armada

OSC CLS	*On-scene Co-ordinator* (Coordinador en el lugar del siniestro): persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en un área determinada
Overflow Rebose	Escape de los hidrocarburos o líquidos de un tanque, debido a dos de las siguientes causas: llenado excesivo, expansión térmica, cambio del asiento del buque o movimiento del buque
Polluter Contaminante	Buque que emite sustancias perjudiciales a la atmósfera o derrama hidrocarburos en el mar
Preventers Ostas	Cabos o cables mediante los que se sujetan los puntales de carga para evitar que oscilen durante las operaciones de manipulación de la carga
Proceed (to) Arrumbar	Navegar o poner a proa a una determinada situación o proseguir el viaje
PA-system Sistema de megafonía	Altavoces instalados en los camarotes, comedores, etc.del buque, y en cubierta a través de los que se puede comunicar información importante desde un puesto centralizado, generalmente el puente
Recover (to) Recuperar	En este contexto, recoger náufragos
Refloat (to) Volver a poner a flote/ reflotar	Liberar un buque después de una varada, volver a ponerlo a flote
Rendez-vous Lugar de encuentro	Reunión, normalmente concertada por radio, entre buques que acuerdan encontrarse en una determinada zona o situación
Reported Notificar	En avisos náuticos: la situación de un objeto está sin confirmar
Restricted area Zona restringida	Cubierta, espacio o zona de un buque en la que sólo pueden entrar, por motivos de seguridad, los miembros de la tripulación autorizados
Resume (to) Proseguir/ reanudar	En este contexto: volver a iniciar un viaje, servicio o búsqueda
Retreat signal Señal de retirada	Señal acústica, visual o de otro tipo que ordena al equipo volver a la base
Rig move Traslado de instalaciones	Movimiento de una torre petrolera, plataforma de perforación, etc., de un lugar a otro

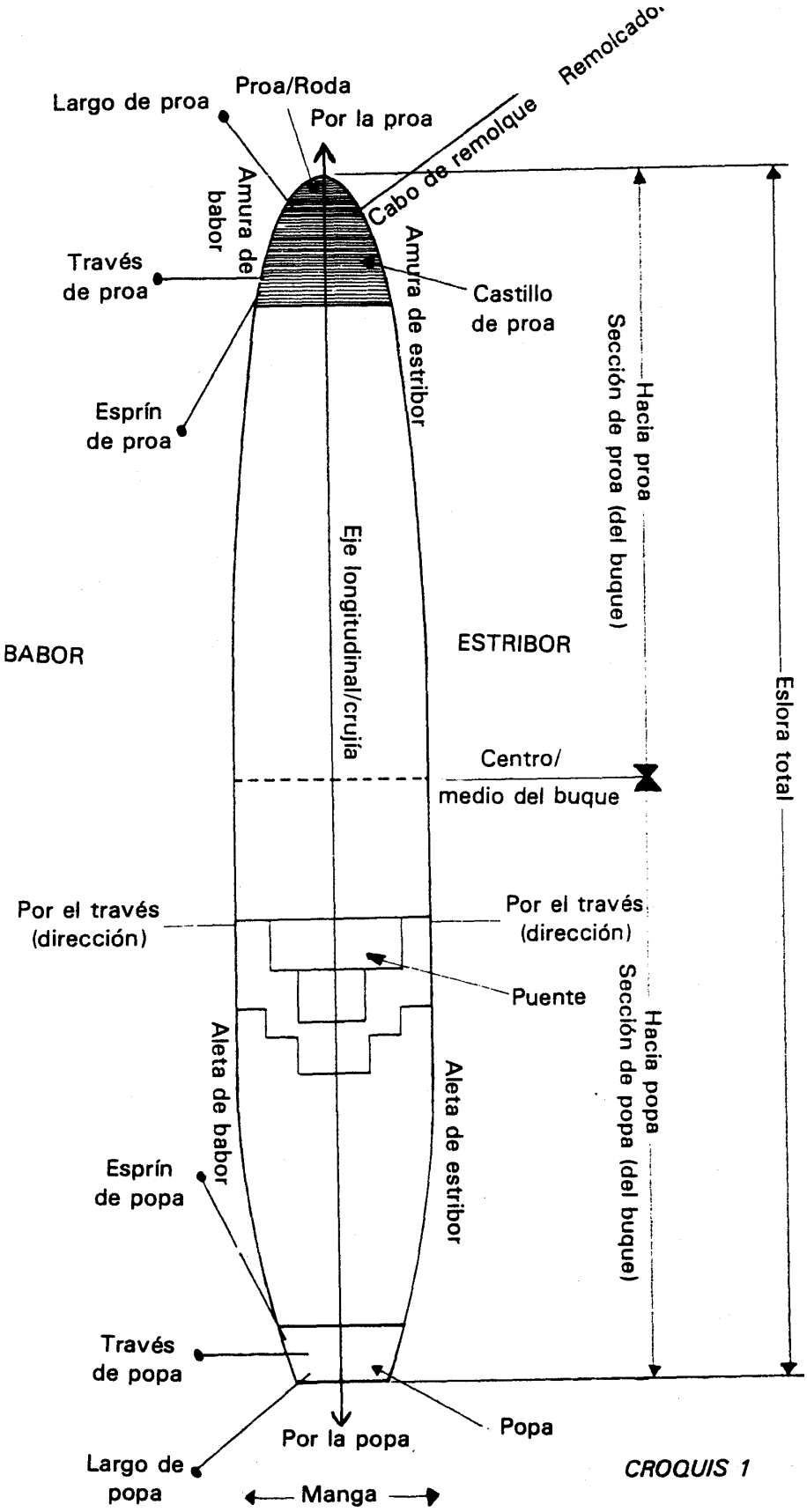
Roll call Llamada general	Verificar si todos los pasajeros y miembros de la tripulación están presentes, por ejemplo, en los puestos de reunión, leyendo en voz alta la lista de los nombres
Safe speed Velocidad de seguridad	Velocidad del buque que ofrece un margen de tiempo suficiente, en las circunstancias y condiciones reinantes, para tomar medidas eficaces que eviten un abordaje y para pararlo a una distancia adecuada
SWL SWL	Siglas de *Safe Working Load* (Carga de trabajo admisible): Carga máxima de servicio del equipo de izada, que no debe excederse
Safe working pressure Presión de trabajo segura	Presión máxima admisible en los conductos de carga
SAR SAR	*Search and Rescue* (Búsqueda y salvamento)
Scene Lugar	Zona en la que se ha producido el suceso, por ejemplo, en el caso de un accidente
Search pattern Configuración de búsqueda	Configuración con arreglo a la cual los buques y/o aeronaves realizan una búsqueda coordinada (el Manual IMOSAR contempla siete configuraciones de búsqueda)
Search speed Velocidad de la búsqueda	Velocidad de los buques que realicen la búsqueda, determinada por el coordinador en el lugar del siniestro
Seamark Marca de navegación	Ayuda a la navegación, emplazada para servir de baliza o aviso
Segregation (of goods) Segregación (de mercancías)	Separación de mercancías que, por distintos motivos, no deben estibarse juntas
Shackle	.1 Cadenada de 15 brazas .2 Grillete: Pieza metélica doblada en forma de U con los extremos atravesados por un perno, para conexiones
Shifting cargo Corrimiento de la carga	Movimiento transversal de la carga, especialmente de los graneles, causado por los balanceos o por una escora pronunciada
Slings Eslingas	Cabos, redes y otros medios para la manipulación de cargas generales
Speed of advance Velocidad de avance	Velocidad a la que se desplaza el centro de un temporal

Spill (to) Derrame	Escape accidental de hidrocarburos, etc., de un buque, contenedor, etc., al mar
Spill control gear Equipo de control de derrames	Equipo para la lucha contra la contaminación por derrames de hidrocarburos o productos químicos
Elongated spreader Travesaño	En este contexto: peldaño de la escala de práctico que evita que gire
Stand by (to) A la espera	Preparación o disponibilidad para ejecutar una orden, encontrarse disponible
Stand clear (to) Apartarse	En este contexto: mantener una embarcación a distancia del buque
Standing orders Órdenes permanentes	Órdenes del capitán que el oficial encargado de la guardia debe cumplir
Stand on (to) Seguir a rumbo	Mantener el rumbo y la velocidad
Station Puesto	Lugar asignado a cada persona a bordo, o sus obligaciones
Stripping Agotamiento	Vaciado de los residuos de los tanques
Survivor Superviviente	Persona que sobrevive a una situación extremadamente peligrosa, como por ejemplo un naufragio
Take off (to) Despegar	Salida de un helicóptero desde la cubierta de un buque
Target Blanco	Eco generado en la pantalla del radar, por ejemplo por un buque
Tension winch Chigre de tensión	Un chigre que tensa las amarras para mantenerlas afianzadas
TEU	*Twenty foot equivalent unit* Unidad equivalente a 20 pies (dimensiones normalizadas de los contenedores)
Track Derrota	Trayectoria que se sigue, o se va a seguir, entre una situación y otra
Transit Tránsito	En este contexto: paso del buque por un canal, paso de navegación, etc.

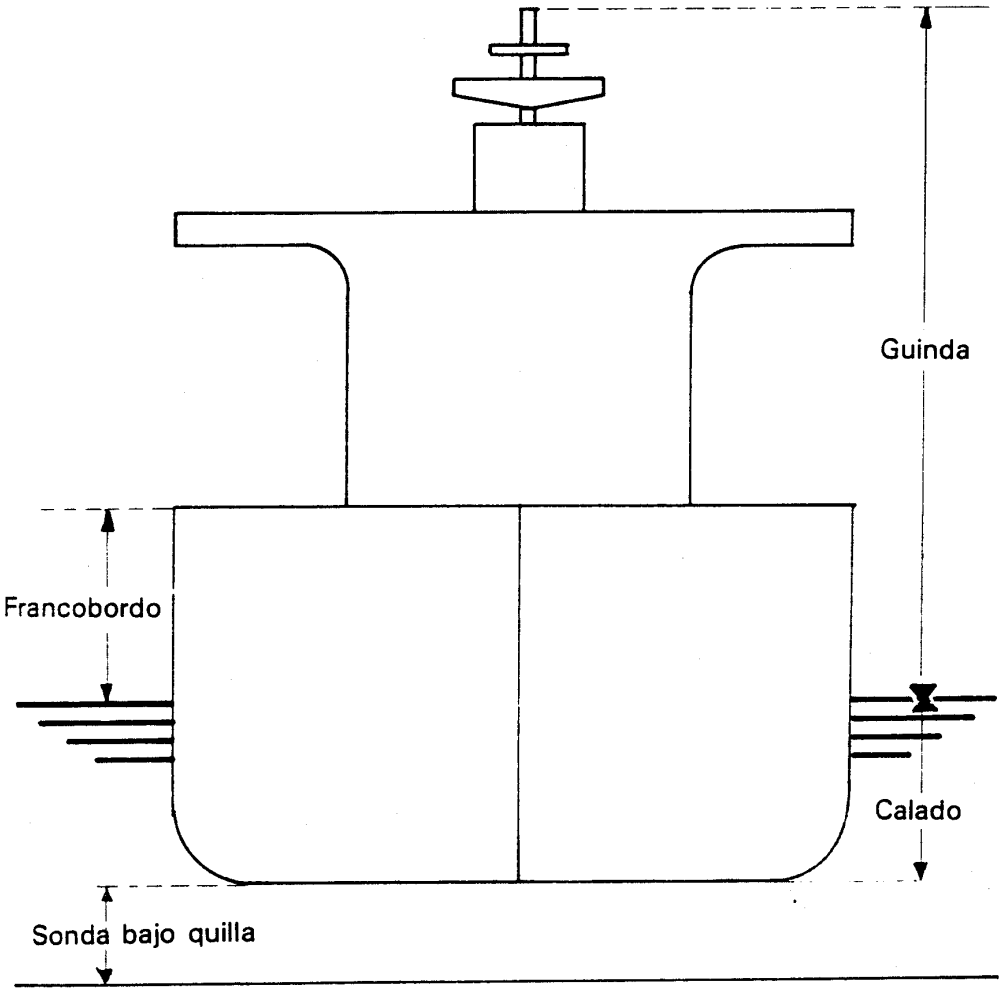
Transit speed Velocidad de tránsito	Velocidad a la que se exige que el buque pase por el canal, paso de navegación, etc.
Transhipment (of cargo) Transbordo (de carga)	En este contexto: transferencia de mercancías de un buque a otro fuera de los puertos
Underway Navegando	Dícese de un buque que no está anclado, amarrado, o varado
Union purchase Maniobra a la americana	Un método de manipulación de la carga que combina dos puntales, uno de los cuales está sujeto de modo que quede por encima de la escotilla de acceso, y el otro al costado del buque
Unlit Apagada	Cuando las luces de una boya o un faro no funcionan
Universal Time, Coordinated Hora universal coordinada (UTC)	GMT
Variable (of winds) Variable (viento)	Viento que cambia constantemente de velocidad y dirección
Veering (of winds) Dextrógiro (viento)	Cambio en el sentido de las agujas del reloj, lo contrario de viento levógiro
Veer out (to) (of anchors) Largar (anclas)	Arriar una longitud mayor de cadena
VHF	*Very High Frecuency* (ondas métricas). (30 - 300 MHz)
Walk out (to) (of anchors) Desvirar (anclas)	Invertir el sentido de giro del molinete poniendo el ancla a la pendura y alistada para fondeo
Walk back (to) (of anchors) Revirar (anclas)	Revirar el molinete para filar cadena
Way point Punto de control de derrota	Situación por la que el buque tiene que pasar o en la que tiene que cambiar de rumbo según el plan de la travesía
Windward A barlovento	Dirección general desde la que sopla el viento; lo contrario de a sotavento
Wreck Restos de naufragio	Buque destruido, hundido o abandonado en el mar

2 Términos especiales de los STM

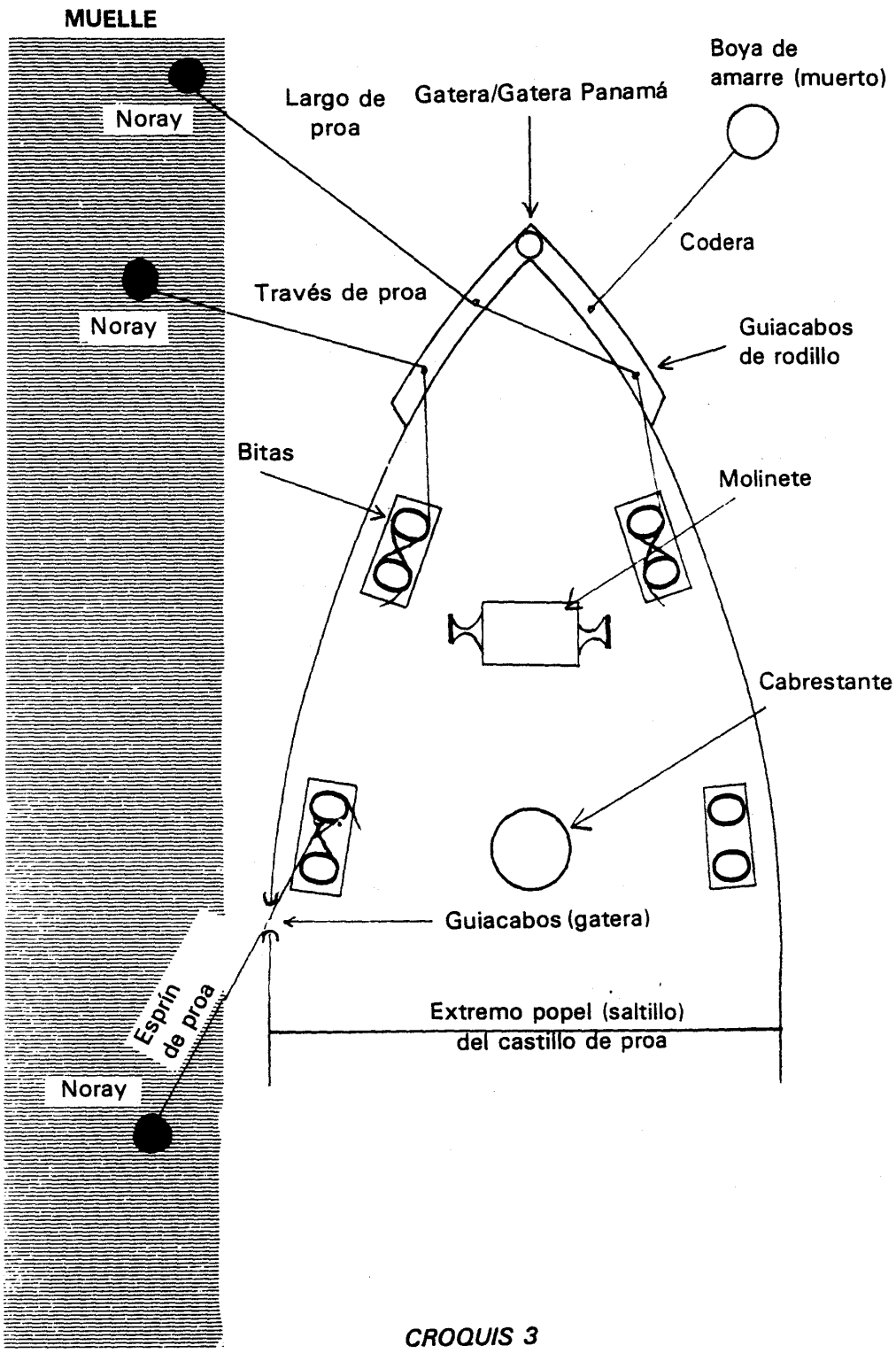
Fairway Paso	Parte navegable de una vía de navegación
Fairway speed Velocidad en el paso	Velocidad obligatoria en un paso
Inshore traffic zone (ITZ) (Zona de navegación costera)	En un dispositivo de separación del tráfico (DST): medida de organización del tráfico que comprende una zona especificada entrela costa y el límite más próximo de un DST
Manoeuvring speed Velocidad de maniobra	Velocidad reducida del buque en circunstancias en las que puede ser necesario emplear las máquinas a la mayor brevedad
Receiving point Punto de recepción	Marca o lugar en el que el buque queda sometido a formalidades obligatorias de entrada, tránsito o escolta
Reference line Línea de referencia	Línea que aparece en las pantallas de radar de los centros de los STM y/o en las cartas náuticas electrónicas, que delimita el paso de los buques en una y otra dirección para que puedan navegar con seguridad a rumbos opuestos
Reporting point Punto de notificación	Marca o punto en que se exige a un buque que se comunique con la estación local de los STM a fin de establecer su situación
Separation zone/line Zona o línea de separación	Zona o línea que separa las vías de circulación de buques que navegan en direcciones opuestas o casi opuestas, o que separa una vía de circulación de la zona marítima adyacente, o que separa las vías de circulación asignadas a determinadas clases de buques que navegan en la misma dirección
Traffic clearance Permiso de circulación	Autorización otorgada por un STM a un buque para que avance respetando determinadas condiciones
Traffic lane Vía de circulación	Zona claramente delimitada dentro de la cual se establece que el tráfico va en dirección única
TSS DST	*Traffic Separation Scheme* (Dispositivo de separación del tráfico): Medida de organización del tráfico destinada a separar corrientes de tráfico opuestas por medios adecuados o mediante el establecimiento de vías de circulación
VTS STM	(*Vessel trafic services*) (Servicios de tráfico marítimo): Servicios destinados a mejorar la seguridad y eficacia del tráfico marítimo y la protección del medio ambiente
VTS area Zona de los STM	Zona controlada por un centro o estación de los STM


Remolcado.
Proa/Roda
Largo de proa
Por la proa
Cabo de remolque
Amura de babor
Amura de estribor
Través de proa
Castillo de proa
Esprín de proa
Sección de proa (del buque)
Hacia proa
Eje longitudinal/crujía
BABOR
ESTRIBOR
Eslora total
Centro/ medio del buque
Por el través (dirección)
Por el través (dirección)
Puente
Sección de popa (del buque)
Hacia popa
Aleta de babor
Aleta de estribor
Esprín de popa
Través de popa
Popa
Por la popa
Largo de popa
Manga

CROQUIS 1



CROQUIS 2


MUELLE
Noray
Noray
Noray
Largo de proa
Gatera/Gatera Panamá
Boya de amarre (muerto)
Codera
Través de proa
Guiacabos de rodillo
Bitas
Molinete
Cabrestante
Guiacabos (gatera)
Esprín de proa
Extremo popel (saltillo) del castillo de proa

CROQUIS 3

	STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES PART A	**FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS: PARTE A**
	PART A covers Phrases applicable in external communications from ship to shore, shore to ship and ship to ship as required by STCW 1978, as revised, Table A-II/1, as well as Phrases applicable on board vessels in conversations between Pilots and bridge teams as required by Regulation 14(4) of Chapter V of SOLAS 1974, as revised.	*La PARTE A incluye las Frases que se emplearán en las comunicaciones con el exterior, es decir, buque-tierra, tierra-buque y buque-buque, como se prescribe en el cuadro A-II/1 del Convenio de Formación 1978 enmendado, y las frases que se utilizarán a bordo de los buques para las conversaciones entre los prácticos y el equipo de puente, como se estipula en la regla 14 4) del capítulo V del Convenio SOLAS 1974, enmendado.*
AI	**EXTERNAL COMMUNICATION PHRASES**	**FRASES PARA LAS COMUNICACIONES CON EL EXTERIOR**
	Attention: The use of Standard Phrases in vessels' external communication does not in any way exempt from applying the radiotelephone procedures as set out in the ITU - Radio Regulations.	Atención: La utilización de las Frases normalizadas para las comunicaciones con el exterior no exime en ningún momento de atenerse a los procedimientos de radiotelefonía estipulados en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.
AI/1	**Distress traffic**	**Tráfico de socorro**
	The distress traffic controlling station/other stations may impose radio silence on any interfering stations by using the term: "Seelonce Mayday/ Distress" unless the latter have messages about the distress.	La estación que controle el tráfico de socorro o, u otras estaciones, pueden imponer silencio a cualquier estación que interfiera utilizando la expresión: "***Seelonce Mayday/Distress***" a menos que ésta última tenga mensajes relacionados con la situación de peligro.
AI/1.1	**Distress communications**	**Comunicaciones de socorro**
	Note: A distress traffic has always to commence with stating the position of the vessel in distress as specified in "GENERAL 11 Positions/ 13 Bearings" if it is not included in the DSC distress alert.	Nota: el tráfico de socorro debe empezar siempre indicando la situación del buque en peligro, como se indica en el apartado "GENERALIDADES: 11 Situaciones/13 Demoras", si no está ya incluida en el alerta de socorro enviado por LSD.
.1	**Fire, explosion**	**Incendio/explosión**
.1	I am/ MV ... on fire (- after explosion).	Tengo/ la motonave ... tiene un incendio (como consecuencia de una explosión).
.2	Where is the fire?	¿Dónde es el incendio?
.2.1	Fire is on deck.	El incendio es ~ en cubierta.
	Fire is in engine-room.	~ en la cámara de máquinas.
	Fire is in hold(s).	~ en la(s) bodega(s).
	Fire is in superstructure/ accommodation/... .	~ en las superestructuras, espacios de alojamiento, etc.
.3	Are dangerous goods on fire?	¿Es un incendio de mercancías peligrosas?
.3.1	Yes, dangerous goods are on fire.	Sí, se han incendiado mercancías peligrosas.
.3.2	No, dangerous goods are not on fire.	No, no se han incendiado mercancías peligrosas.
.4	Is there danger of explosion?	¿Hay peligro de explosión?
.4.1	Yes, danger of explosion.	Sí, hay peligro de explosión.
.4.2	No danger of explosion.	No, no hay peligro de explosión.
.5	I am not under command.	Estoy/motonave ...está sin gobierno.
.6	Is the fire under control?	¿Está controlado el incendio?
.6.1	Yes, fire is under control.	Sí, el incendio está controlado.
.6.2	No, fire is not under control.	No, el incendio no está controlado.

.7	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia necesita?
.7.1	I do not/ MV ... does not require assistance.	No necesito/la motonave ... no necesita asistencia.
.7.2	I require/ MV ... requires	Necesito/la motonave ... necesita
	~ fire fighting assistance.	~ ayuda contra incendios.
	~ breathing apparatus - smoke is toxic.	~ aparatos respiratorios- los humos son tóxicos.
	~ foam extinguishers/ CO_2 extinguishers.	~ extintores a base de espuma/ a base de CO_2.
	~ fire pumps.	~ bombas contraincendios.
	~ medical assistance/	~ asistencia médica/...
.8	Report injured persons.	Información sobre heridos.
.8.1	No persons injured.	No hay heridos.
.8.2	Number of injured persons/ casualties: ...	Número de personas heridas/víctimas: ...
.2	**Flooding**	**Inundación**
.1	I am/ MV ... is flooding below water line.	Tengo/la motonave … tiene una inundación por debajo de la línea de flotación.
.2	I/ MV ... cannot control flooding.	No puedo/la motonave … no puede controlar la inundación.
.3	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de auxilio necesita?
.3.1	I require/ MV ... requires pumps/ divers/	¿Necesito/la motonave … necesita bombas/buceadores, …?
.3.2	I will send pumps/ divers/	Envío bombas/buceadores/ ….
.3.3	I cannot send pumps/ divers/	No puedo enviar bombas/buceadores … .
.4	I have/ MV ... has dangerous list to port side/ starboard.	Tengo/la motonave ... tiene una escora peligrosa a babor/estribor.
.5	I am/ MV ... is in critical condition.	Estoy/la motonave … está en condiciones críticas.
.6	Flooding is under control.	La inundación está bajo control.
.7	I/ MV ... can proceed without assistance.	Puedo/la motonave … puede proseguir el viaje sin asistencia.
.8	I require/ MV ... requires escort/ tug assistance/... .	Necesito/la motonave … necesita escolta/asistencia con remolcadores/ … .
.3	**Collision**	**Abordaje**
.1	I have/ MV ... has collided	Yo/la motonave … ha sufrido un abordaje
	~ with MV... .	~ con el buque ... .
	~ with unknown vessel/ object/	~ con un buque desconocido/objeto/… .
	~ with ... *(name)* light vessel.	~ con el buque faro … *(nombre).*
	~ with seamark ... *(charted name).*	~ con la marca náutica (*nombre en las cartas*).
	~ with iceberg/	~ con un témpano/… .
.2	Report damage.	Informe sobre averías
.2.1	I have/ MV ... has damage above/ below water line.	He/la motonave … ha sufrido una avería por encima/por debajo de la línea de flotación.
.2.2	I am/ MV ... not under command.	Estoy/la motonave … está sin gobierno.
.3	I/ MV cannot repair damage.	No puedo/la motonave … no puede reparar la avería.
.4	I/ MV ... can only proceed at slow speed.	Puedo/la motonave … puede avanzar solamente muy despacio.
.5	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia necesita?
.5.1	I require/ MV ... requires/ escort/ tug assistance/	Necesito/la motonave … necesita escolta/asistencia con remolcadores/… .
.4	**Grounding**	**Varada**
.1	I am/ MV ... is aground.	He/la motonave …. ha varado
.2	I require/MV ... requires tug assistance/ pumps/	Necesito/la motonave … necesita asistencia con remolcadores/ bombas/… .
.3	What part of your vessel is aground?	¿Qué parte del buque ha varado?
.3.1	Aground forward/ amidships/ aft/ full length.	La varada es a proa/en el medio/a popa/en toda la eslora.
.4	Warning. Uncharted rocks in position	Aviso. Rocas no señaladas en las cartas en la situación … .

.5	Risk of grounding at low water.	Riesgo de varada a la bajamar.
.6	I/ MV ... will jettison cargo to refloat.	Echaré/la motonave … echará carga al mar para volver a flote.
.6.1	Warning! Do not jettison IMO-Class cargo!	Aviso. ¡No eche al mar cargas peligrosas de las Clases de la OMI!
.7	When do you/ does MV ... expect to refloat?	¿Cuándo espera/ se prevé que la motonave … vuelva a flote?
.7.1	I expect/ MV ... expects to refloat	Espero/se prevé que la motonave … vuelva a flote.
	~ at ... UTC.	~ a las … horas UTC.
	~ when tide rises.	~ cuando suba la marea.
	~ when weather improves.	~ cuando mejoren las condiciones meteorológicas.
	~ when draft decreases.	~ cuando disminuya el calado.
	~ with tug assistance/	~ con la asistencia de los remolcadores/ … .
.8	Can you/ can MV ... beach?	¿Puedo/puede la motonave … varar voluntariamente en una playa?
.8.1	I/ MV ... can/ will beach in position	Puedo/voy/la motonave ...va a varar voluntariamente en una playa en la situación... .
.8.2	I/ MV ... cannot beach.	No puedo/la motonave … no puede varar voluntariamente
.5	**List - danger of capsizing**	**Escora/peligro de zozobra**
.1	I have/ MV ... has dangerous list to port/ starboard.	Tengo/la motonave … tiene una escora peligrosa a babor/a estribor.
.2	I/ MV ... will	Tengo/la motonave … tiene intención de
	~ transfer cargo/ bunkers to stop listing.	~ trasvasar carga/combustible para corregir la escora.
	~ jettison cargo to stop listing.	~ echar carga al mar para corregir la escora.
.3	I am/ MV ... in danger of capsizing (- list increasing).	Corro/la motonave … corre peligro de zozobra (está aumentando la escora).Gracias
.6	**Sinking**	**Hundimiento**
.1	I am/ MV ... is sinking after collision/ grounding/ flooding/ explosion/	Estoy/la motonave … está hundiéndose después de un abordaje/varada/inundación/explosión/… .
.2	I require/ MV ... requires assistance.	Necesito/la motonave … necesita ayuda.
.3	I am/ MV ... proceeding to your assistance.	Acudo/la motonave … acude en su ayuda.
.4	ETA at distress position within ... hours/ at ... UTC.	Hora estimada de llegada a la situación del buque en peligro prevista dentro de … horas/a las … horas UTC.
.7	**Disabled and adrift**	**Sin gobierno y a la deriva**
.1	I am/ MV ... is	Estoy/la motonave … está
	~ not under command.	~ sin gobierno.
	~ adrift.	~ a la deriva.
	~ drifting at ... knots to ... *(cardinal and half cardinal points).*	~ yendo a la deriva a ... nudos en dirección ... (*puntos cardinales*).
.2	I require/ MV ... requires tug assistance.	Necesito/la motonave ... necesita asistencia con remolcadores.
.8	**Armed attack/ piracy**	**Ataque a mano armada/piratería**
.1	I am/ MV ... is under attack by pirates.	Estoy/la motonave ... está siendo atacada por piratas.
.1.1	I/ MV ... was under attack by pirates.	He sufrido/la motonave ... ha sufrido un ataque de piratas.
.2	I require/ MV ... requires assistance.	Necesito/la motonave ... necesita asistencia.
.3	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia necesita?
.3.1	I require/ MV ... requires	Necesito/la motonave ... necesita
	~ medical assistance.	~ asistencia médica.
	~ navigational assistance.	~ asistencia a la navegación.
	~ military assistance.	~ asistencia militar.
	~ tug assistance.	~ asistencia de remolcadores.
	~ escort/	~ escolta/ ... .

.4	Report damage.	Describa la avería.
.4.1	I have/ MV .. has no damage.	Estoy/la motonave está ... ~ sin avería.
	I have/ MV … has damage to navigational equipment/	~ con avería del equipo náutico/ ... .
.4.2	I am/ MV ... not under command.	Estoy/la motonave ... está sin gobierno.
.5	Can you/ can MV ... proceed?	¿Puede Vd./la motonave ... proseguir el viaje?
.5.1	Yes, I/ MV ... can proceed.	Sí, puedo/la motonave ... puede proseguir el viaje.
.5.2	No, I/ MV ... cannot proceed.	No, puedo/la motonave ... no puede proseguir el viaje.
.9	**Undesignated distress**	**Situación de peligro sin especificar**
.1	I have/ MV ... has problems with cargo/ engine(s)/ navigation/	Tengo/la motonave ... tiene problemas con la carga/máquina(s)/navegación / ... .
.2	I require/ MV ... requires	Necesito/la motonave ... necesita ... .
.10	**Abandoning vessel**	**Abandono del buque**
.1	I/ Crew of MV ... must abandon vessel ... after explosion/ collision/ grounding/ flooding/ piracy/ armed attack/	Tengo/la tripulación de la motonave ... tiene que abandonar el buque ... después de una explosión/abordaje/varada/inundación/ataque por piratas/ataque a mano armada/ ... .
.11	**Person overboard**	**Persona al agua**
.1	I have/ MV ... has lost person(s) overboard in position	He perdido/la motonave … ha perdido a una (varias) persona(s) por la borda en la situación ... .
.2	Assist with search in vicinity of position	Ayuda con la búsqueda en las proximidades de la situación ... .
.3	All vessels in vicinity of position ... keep sharp lookout and report to	Todos los buques en las proximidades de la situación ...: Refuercen la vigilancia e informen a ... .
.4	I am/ MV.. is proceeding for assistance - ETA at ... UTC/ within ... hours.	Acudo/la motonave ... acude en su ayuda – hora estimada de llegada a las ...horas UTC/dentro de ... horas.
.5	Search in vicinity of position	Búsqueda en las proximidades de la situación ... .
.5.1	I am/ MV ... is searching in vicinity of position	Estoy/la motonave ... está buscando en las proximidades de la situación ... .
.6	Aircraft ETA at ... UTC/ within ... hours to assist in search.	Hora estimada de llegada de las aeronaves a las ... UTC/dentro de ... horas para ayudar en la búsqueda.
.7	Can you continue search?	¿Puede Vd. continuar la búsqueda?
.7.1	Yes, I can continue search.	Sí, puedo continuar la búsqueda.
.7.2	No, I cannot continue search.	No, no puedo continuar la búsqueda.
.8	Stop search.	Abandonen la búsqueda.
.8.1	Return to	Regreso a ... .
.8.2	Proceed with your voyage.	Prosigan su viaje.
.10	What is the result of search?	¿Cuál es el resultado de la búsqueda?
.10.1	The result of search is negative.	El resultado de la búsqueda es negativo.
.11	I/ MV ... located/ picked up person(s) in position	Estoy/la motonave ... está en la situación .../ha localizado a una (varias) persona(s) en la situación ... .
.12	Person picked up is crewmember/ passenger of MV	La persona rescatada es miembro de la tripulación/pasajero de la motonave ... .
.13	What is condition of person(s)?	¿Cuál es el estado de la(s) persona(s)?
.13.1	Condition of person(s) bad/ good.	La(s) persona(s) están en mal/buen estado de salud.
.13.2	Person(s) dead.	La(s) persona(s) está(n) muerta(s).

AI/1.2	**Search and Rescue communication**	**Comunicaciones de búsqueda y salvamento**
.1	**SAR communications (specifying or supplementary to 1.1)**	**Comunicaciones de búsqueda y salvamento (que especifican o complementan la información facilitada en 1.1)**
.1	I require/ MV ... requires assistance.	Necesito/la motonave ... necesita asistencia.
.2	I am/ MV ... proceeding to your assistance.	Acudo/la motonave ... acude en su ayuda.
.3	What is your MMSI number?	¿Cuál es su número ISMM?
.3.1	My MMSI number is …. .	Mi número ISMM es ... .
.4	What is your position?	¿Cuál es su situación?
.4.1	My position	Estoy en la situación ... .
.5	What is your present course and speed?	¿Cuál es su rumbo y velocidad actuales?
.5.1	My present course ... degrees, my speed ... knots.	Mi rumbo actual es de ... grados, y la velocidad de ... nudos.
.6	Report number of persons on board?	¿Cuántas personas hay a bordo?
.6.1	Number of persons on board:	El número de personas a bordo es de: ... .
.7	Report injured persons.	¿Hay heridos?.
.7.1	No person injured	No hay ningún herido.
.7.2	Number of injured persons / casualties:	Tenemos ... personas heridas/víctimas.
.8	Will you abandon vessel?	¿Va a abandonar el buque?
.8.1	I will not abandon vessel.	No voy a abandonar el buque.
.8.2	I will abandon vessel at ... UTC.	Abandonaré el buque a las ... horas UTC.
.9	Is your EPIRB/SART transmitting ?	¿Está trasmitiendo su RLS/RESAR?
.9.1	Yes, my EPIRB/SART is transmitting.	Sí, mi RLS/RESAR está trasmitiendo.
.9.2	Yes, my EPIRB/SART is transmitting by mistake.	Sí, mi RLS/RESAR está trasmitiendo por descuido.
.10	Did you transmit a DSC distress alert?	¿Ha enviado usted un alerta LSD de socorro?
.10.1	Yes, I transmitted a DSC alert.	Sí, he enviado un alerta LSD.
.10.2	Yes, I transmitted a DSC alert by mistake.	Sí, se ha enviado un alerta LSD por descuido.
.11	How many lifeboats/ liferafts (with how many persons) will you launch?	¿Cuántos botes salvavidas/balsas salvavidas (y con cuántas personas) va a poner a flote?
.11.1	I will launch ... lifeboats/ liferafts (with ... persons).	Voy a poner a flote ... botes salvavidas/balsas salvavidas (con ... personas).
.12	How many persons will stay on board?	¿Cuántas personas permanecerán a bordo?
.12.1	No person will stay on board.	Nadie permanecerá a bordo.
.12.2	... persons will stay on board.	... personas permanecerán a bordo.
.13	What is the weather situation in your position?	¿Qué condiciones meteorológicas se dan en su situación?
.13.1	Wind ... *(cardinal and half cardinal points)* force Beaufort	Hay un viento del *(puntos cardinales)* de fuerza ... en la escala Beaufort.
13.2	Visibility good/ moderate/ poor.	La visibilidad es buena/moderada/mala.
.13.3	Smooth/ moderate/ rough/ high Sea / slight/ moderate/ heavy swell … *(cardinal and half cardinal points)*.	Estado de la mar: marejada/fuerte marejada/gruesa/muy gruesa, con mar de fondo escasa/moderada/intensa de ... *(puntos cardinales)*.
.13.4	Current ... knots, to … *(cardinal and half cardinal points)*.	La corriente es de ... nudos en dirección ... *(puntos cardinales)*.
.14	Are there dangers to navigation?	¿Hay peligros para la navegación?
.14.1	No dangers to navigation.	No hay peligros para la navegación.
.14.2	Warning! Uncharted rocks/ ice/ abnormally low tides/ mines/	Aviso: Rocas no señaladas en las cartas /hielo/mareas anormalmente bajas/minas/ ... .

.2	**Acknowledgement and/ or relay of SAR - messages**	**Acuse de recibo y/o retransmisión de mensajes de búsqueda y salvamento**
.1	Received MAYDAY from MV ... at UTC on VHF Channel .../ frequency	Recibido un MAYDAY de la motonave ... a las ... horas UTC en el canal ... VHF/en la frecuencia ... .
.2	Vessel in position	El buque se encuentra en la situación ... y
	~ on fire.	~ tiene un incendio.
	~ had explosion.	~ ha tenido una explosión.
	~ flooded.	~ ha sufrido una inundación.
	~ in collision (with ..).	~ ha sufrido un abordaje (con ...).
	~ listing/ in danger of capsizing.	~ tiene escora excesiva/corre peligro de zozobra.
	~ sinking.	~ está hundiéndose.
	~ disabled and adrift.	~ está impedido y a la deriva.
	~ abandoned/	~ ha sido abandonado/... .
.3	Vessel requires assistance.	El buque necesita ayuda
.4	Received your MAYDAY.	He recibido su MAYDAY
.4.1	My position°... .	Mi situación es ... .
.4.2	I / MV ... will proceed to your assistance.	Acudo/la motonave ... acude en su ayuda.
.4.3	ETA at distress position within ... hours / at ... UTC.	La hora estimada de llegada a la situación del buque en peligro son las ... UTC/es dentro de ... horas.
.3	**Performing/ co-ordinating SAR - operations**	**Realización y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento**
	The questions are normally asked and advice is given by the On-scene Co-ordinator (OSC).	Estas preguntas son habituales, y el coordinador en el lugar del siniestro (OSC) formulará nuestras recomendaciones.
	For further information see IAMSAR Manual, London/Montreal,1998.	Para más información, véase el Manual IAMSAR (Londres/Montreal, 1998).
.1	I will act as On-scene Co-ordinator.	Actuaré como coordinador en el lugar del siniestro.
.1.1	I will show following signals/ lights:	Exhibiré las siguientes señales/luces: ... .
.2	Can you proceed to distress position?	¿Puede dirigirse a la situación del buque en peligro?
.2.1	Yes, I can proceed to distress position.	Sí, puedo dirigirme a la situación del buque en peligro.
.2.2	No, I cannot proceed to distress position.	No, no puedo dirigirme a la situación del buque en peligro.
.3	What is your ETA at distress position?	¿Cuál es su hora estimada de llegada a la situación del buque en peligro?
.3.1	My ETA at distress position within ... hours/ at ... UTC.	Mi hora estimada de llegada a la situación del buque en peligro son las ... UTC/es dentro de ... horas.
.4	MAYDAY position is not correct.	La situación indicada en el MAYDAY no es la correcta.
.4.1	Correct MAYDAY position is	La situación correcta del MAYDAY es ... .
.5	Vessels are advised to proceed to position ... to start rescue.	Se recomienda a los buques que se dirijan a la situación ... para iniciar las operaciones de salvamento.
.6	Carry out search pattern ... starting at ... UTC.	Utilicen el método de búsqueda ... empezando en ... a las ... horas UTC.
.7	Initial course ... degrees, search speed ... knots.	El rumbo inicial es de ... grados, y la velocidad de la búsqueda es de ... nudos.
.8	Carry out radar search.	Lleven a cabo una búsqueda por radar.
.9	MV ... allocated track number	Se asigna la trayectoria número ... a la motonave ... .
.10	MV/ MVs ... adjust interval between vessels to ... kilometres/ nautical miles.	Motonave/motonaves ...: corrijan la separación entre los buques a ... cables/millas marinas.
.11	Adjust track spacing to ... kilometres/ nautical miles.	La separación entre trayectorias será de ... cables/millas marinas.
.12	Search speed now ... knots.	La velocidad de búsqueda pasará a ser de ... nudos.
.13	Alter course	Cambio de rumbo
	~ to ... degrees (- at ... UTC).	a ... grados (a las ... horas UTC).
	~ for next leg of track now/ at ... UTC.	al siguiente tramo de barrido ahora/a las ... horas UTC.
.14	We resume search in position	Reanudaremos la búsqueda en la situación ... .
.15	Crew has abandoned vessel/ MV	La tripulación ha abandonado el buque/la motonave ... .

.16	Keep sharp lookout for lifeboats/ liferafts/ persons in water/	Refuercen la vigilancia por si hubiera botes salvavidas/balsas salvavidas/personas en el agua/ ... .
.4	**Finishing with SAR - operations**	**Fin de las operaciones de búsqueda y salvamento**
.1	What is the result of search?	¿Cuál es el resultado de la búsqueda?
.1.1	The result of search is negative.	El resultado de la búsqueda es negativo.
.2	Sighted	Avistado ...
	~ vessel in position	~ un buque en la situación ... .
	~ lifeboats/ life rafts in position	~ botes salvavidas/balsas salvavidas ... .
	~ persons in water/ ... in position	~ personas en el agua en la situación ... .
.3	Continue search in position	Continúen la búsqueda en la situación ... .
.4	Can you pick up survivors?	¿Puede recoger a los supervivientes?
.4.1	Yes, I can pick up survivors.	Sí, puedo recoger a los supervivientes.
.4.2	No, I cannot pick up survivors.	No, no puedo recoger a los supervivientes.
.5	MV .../ I will proceed to pick up survivors.	Me dirijo/la motonave ... se dirige a recoger a los supervivientes.
.5.1	Stand by lifeboats/ liferafts.	Mantengan a la espera botes y balsas salvavidas.
.6	Picked up	Se han recogido:
	~ ... survivors in position	~ supervivientes en la situación ... .
	~ ... lifeboats/ liferafts (with ... persons/ casualties) in position	~ botes salvavidas/balsas salvavidas (con ... personas/víctimas) en la situación ... .
	~... persons/ casualties in lifejackets in position	~ personas/víctimas con chalecos salvavidas en la situación ... .
	~ ... in position	~ en la situación ... .
.7	Survivors in bad/ good condition.	Los supervivientes se encuentran en mal/buen estado de salud.
.8	Do you require medical assistance?	¿Necesita asistencia médica?
.8.1	Yes, I require medical assistance.	Sí, necesito asistencia médica.
.8.2	No, I do not require medical assistance.	No, no necesito asistencia médica.
.9	Try to obtainºinformation from survivors.	Trate de obtener información de los supervivientes.
.10	There are still ... lifeboats/ liferafts with survivors.	Hay todavía ... botes salvavidas/balsas salvavidas con supervivientes.
	There are no more lifeboats/ liferafts.	No hay más botes salvavidas/balsas salvavidas.
.11	Total number of persons on board was	El número total de personas a bordo era de ... .
.12	All persons/ ... persons rescued.	Se han salvado todas las personas/... personas.
.13	You/ MV ... may stop search and proceed with voyage.	Vd./la motonave ... puede detener la búsqueda y proseguir su viaje.
.14	There is no hope to rescue more persons.	No hay esperanza de encontrar más supervivientes.
.15	We finish with SAR - operations.	Fin de las operaciones de búsqueda y salvamento.
AI/1.3	**Requesting medical assistance**	**Solicitud de asistencia médica**
.1	I require/ MV ... requires medical assistance.	Necesito/la motonave ... necesita asistencia médica.
.2	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia necesita?
.2.1	I require/ MV ... requires	Necesito/la motonave ... necesita
	~ boat for hospital transfer.	~ una embarcación para el traslado al hospital.
	~ radio medical advice.	~ asesoramiento médico por radio.
	~ helicopter with doctor (to pick up person(s)).	~ un helicóptero con un médico (para recoger a una(varias) persona(s)).
.3	I/ MV ... will	Voy/la motonave... va a
	~ send boat.	~ enviar un bote.
	~ send helicopter with doctor	~ enviar un helicóptero con un médico.
	~ send helicopter to pick up person(s).	~ enviar un helicóptero para recoger a la(s) persona(s).
	~ arrange for radio medical advice on VHF Channel .../ frequency	~ obtener asesoramiento médico por radio en el canal ... /la frecuencia ... VHF.
.4	Boat/ helicopter ETA at ... UTC/ within ... hours.	La hora estimada de llegada del bote/helicóptero son las ... horas UTC/dentro de ... horas.
.5	Do you have doctor on board?	¿Tiene un médico a bordo?

.5.1	Yes, I have doctor on board.	Sí, tengo un médico a bordo.
.5.2	No, I have no doctor on board.	No, no tengo un médico a bordo.
.6	Can you make rendezvous in position ... ?	¿Podemos reunirnos en la situación ... ?
.6.1	Yes, I can make rendezvous in position at ... UTC/ within ... hours.	Sí, puedo acudir al lugar de reunión situado en ... a las ... horas UTC/dentro de ... horas.
.6.2	No, I cannot make rendezvous.	No, no puedo acudir al lugar de reunión.
.7	I/ MV ... will send boat/ helicopter to transfer doctor.	Enviaré/la motonave ... enviará un bote/helicóptero para trasladar al médico.
.8	Transfer person(s) to my vessel/ to MV ... by boat/ helicopter.	El traslado de la(s) persona(s) a mi buque/a la motonave ... se efectuará por bote/helicóptero.
.9	Transfer of person(s) not possible.	No es posible trasladar a la(s) persona(s).
AI/2	**Urgency traffic**	**Tráfico de urgencia**
	Safety of a vessel (other than distress).	Seguridad de un buque (aparte de las comunicaciones de socorro).
	Note: An urgency traffic has always to commence with stating the position of the calling vessel if it is not included in the DSC alert.	Nota: Un mensaje de urgencia debe empezar siempre indicando la situación del buque que efectúa la llamada, si no se indica en el alerta enviado por LSD.
.1	**Technical failure**	**Fallo técnico**
.1	I am/ MV ... not under command.	Estoy/la motonave ... está sin gobierno.
.2	What problems do you have/ does MV ... have?	¿Qué tipo de problema tiene Vd/la motonave ... ?
.2.1	I have/ MV ... has problems with engine(s)/ steering gear/ propeller/	Tengo/la motonave ... tiene problemas con la(s) máquina(s)/el sistema de gobierno/las hélices ... .
.3	I am/ MV ... is manoeuvring with difficulty.	Estoy/la motonave ... está maniobrando con dificultad.
.4	Keep clear of me/ MV	Manténgase apartado de mí/de la motonave ... .
.5	Navigate with caution.	Navegue con precaución.
.6	I require/ MV ... requires tug assistance/ escort/	Necesito/la motonave necesita asistencia con remolcadores/escolta/ ... .
.7	I try/ MV ... tries to proceed without assistance.	Trataré/la motonave ... tratará de proseguir sin asistencia.
.8	Stand by on VHF Channel .../ frequency	Manténgase a la escucha en el canal ... VHF/en la frecuencia ... .
.8.1	Standing by on VHF Channel .../ frequency	A la escucha en el canal ... /VHF/en la frecuencia ... .
.2	**Cargo**	**Carga**
.1	I have/ MV has ... lost dangerous goods of IMO-Class ... in position	Yo/la motonave ... ha perdido mercancías peligrosas de la Clase ... de la OMI en la situación ... .
.2	Containers/ barrels/ drums/ bags/ ... with dangerous goods of IMO-Class ... adrift near position	Hay contenedores/barriles/bidones/sacos de mercancías peligrosas de la clase ... de la OMI a la deriva en las proximidades de la situación ... .
.3	I am/ MV ... is spilling	Estoy/la motonave ... está derramando:
	~ dangerous goods of IMO-Class ... in position ...	~ mercancías peligrosas de la Clase ... de la OMI en la situación ... .
	~ crude oil/ ... in position	~ crudo/ ... en la situación ... .
.4	I require/ MV… requires oil clearance assistance - danger of pollution.	Necesito/la motonave … necesita asistencia para limpiar los hidrocarburos - Hay peligro de contaminación..
.5	I am/ MV ... is dangerous source of radiation.	Soy/la motonave ... es una fuente de radiaciones peligrosas.

.3	**Ice damage**	**Avería debida a hielo**
.1	I have/ MV ... has damage above/ below waterline.	He/la motonave ... ha sufrido una avería por encima/por debajo de la línea de flotación.
.2	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia necesita?
.2.1	I require/ MV ... requires	Necesito/la motonave ... necesita
	~ tug assistance.	~ Asistencia con remolcadores.
	~ ice-breaker assistance/ escort/	~ Asistencia con rompehielos/escolta/ ... .
.3	I have/ MV ... has stability problems - heavy icing.	Tengo/la motonave ... tiene problemas de estabilidad ~ fuerte acumulación de hielo.
.4	Can you proceed without assistance?	¿Puede proseguir el viaje sin asistencia?
.4.1	Yes, I can proceed without assistance.	Sí, puedo proseguir el viaje sin asistencia.
.4.2	No, I cannot proceed without assistance.	No, no puedo proseguir el viaje sin asistencia.
.5	Stand by on VHF Channel .../ frequency	Manténgase a la escucha en el canal ... VHF/en la frecuencia ... .
.5.1	Standing by on VHF Channel .../ frequency	A la escucha en el canal ... VHF/en la frecuencia ... .
AI/3	**Safety Communications**	**Comunicaciones de seguridad**
AI/3.1	**Meteorological and hydrological conditions**	**Condiciones meteorológicas e hidrográficas**
.1	**Winds, storms, tropical storms, sea state**	**Vientos, temporales, tempestades tropicales; estado de la mar**
.1	What is wind direction and force in your position/ in position ... ?	¿Qué dirección y fuerza tiene el viento en su situación/en la situación ... ?
.1.1	Wind direction ...*(cardinal and half cardinal points)*, force Beaufort ... in my position / inºposition	La dirección del viento es *(puntos cardinales)*, con una fuerza de ... en la escala Beaufort en mi situación/en la situación ... .
.2	What wind is expected in my position/ in position ... ?	¿Qué vientos se prevén en mi situación/en la situación ... ?
.2.1	The wind in your position/ in position ... is expected	En su situación/ en la situación ... , se prevén vientos
	~ from direction... *(cardinal and half cardinal points)*, force Beaufort	- procedentes de ... *(puntos cardinales)*, - con una fuerza de ... en la escala Beaufort.
	~ to increase/ decrease.	~ en aumento/disminución.
	~ variable.	~ variables.
.3	What is the latest gale/ storm warning?	¿Cuál es el último aviso de temporal/tempestad?
.3.1	The latest gale/ storm warning is as follows:	El último aviso de temporal/tempestad es el siguiente: aviso de temporal/tempestad.
	Gale/ storm warning. Winds at ... UTC in area ... *(met. area)* from direction ... *(cardinal and half cardinal points)* and force Beaufort ... backing/ veering to ... *(cardinal and half cardinal points)*.	Vientos a las ... UTC en la zona ... (*zona meteorológica*) procedentes de *(puntos cardinales)* con fuerza ... en la escala Beaufort, ... levógiros/dextrógiros en dirección *(puntos cardinales)*.
.4	What is the latest tropical storm warning?	¿Cuál es el último aviso de tempestad tropical?
.4.1	The latest tropical storm warning is as follows:	El último aviso de tempestad tropical es el siguiente:

	Tropical storm warning at ... UTC. Hurricane... *(name)* / tropical cyclone/ tornado/ willy-willy/ typhoon ... *(name)* with central pressure of ... millibars/ hPascals located in position ... . Present movement... *(cardinal and half cardinal points)* at ... knots. Winds of ... knots within radius of ... miles of centre. Seas smooth/ moderate/ rough/ high.	aviso de tempestad tropical a las ... horas UTC. El huracán ... *(nombre)* / ciclón tropical / tornado /*willy~willy*/tifón ... *(nombre)* con una presión central de ... milibares/hPascals situado en ... . Movimiento actual en dirección *(puntos cardinales)* a ... nudos. Vientos de ... nudos en un radio de ... millas del centro. El estado de la mar será de marejada/fuerte marejada/gruesa/muy gruesa.
	Further information on VHF Channel .../ frequency	Se dará más información en el canal ... VHF/en la frecuencia ... .
.5	What is the atmospheric pressure in your position/ in position ... ?	¿Cuál es la presión atmosférica en su situación/en la situación ... ?
.5.1	The atmospheric pressure in your position/ in position ... is ... millibars/ hPascals.	La presión atmosférica en su situación/en la situación ... es de ... milibares/hPascals.
.6	What is the barometric change in your position/ in position ... ?	¿Qué diferencia barométrica se observa en su situación/en la situación ...?
.6.1	The barometric change in your position/ in position ... is ... millibars/ hPascals per hour/ within the last ... hours.	La diferencia barométrica en su situación/en la situación ... es de ... milibares/hPascals por hora/en las últimas ... horas.
.6.2	The barometer is steady/ dropping (rapidly)/ rising (rapidly).	El barómetro está estabilizado (estable)/ bajando (rápidamente)/ subiendo progresivamente (rápidamente).
.7	What maximum winds are expected in the storm area?	¿Qué vientos máximos se prevén en la zona de la tempestad?
.7.1	Maximum winds of ... knots are expected	Se prevén vientos máximos de ... nudos
	~ in the storm area.	~ en la zona de la tempestad.
	~ within a radius of ... kilometres/ miles of the centre.	~ en un radio de ... cables/millas del centro.
	~ in the safe/ dangerous semicircle.	~ en un semicírculo seguro/peligroso.
.8	What is sea state in your position/ in position ... ?	¿Cuál es el estado de la mar en su situación/en la situación ... ?
.8.1	The smooth/ moderate/ rough/ high sea/ slight/ moderate/ heavy swell in my position/ in position ... is ... metres from... *(cardinal and half cardinal points)*.	En mi situación/en la situación..., el estado dela mar es de marejada/fuerte marejada/gruesa/muy gruesa, con mar de fondo escasa/moderada/intensa ..., de ... metros del ... *(puntos cardinales)*.
.9	Is the sea state expected to change (- within the next hours)?	¿Se prevé que cambie el estado de la mar (- en las próximas horas)?
.9.1	No, the sea state is not expected to change (- within the next hours).	No, no se prevé que cambie el estado de la mar (- en las próximas horas).
.9.2	Yes, a sea/ swell of ... metres from ...*(cardinal and half cardinal points)* is expected (- within the next hours).	Sí, se prevén olas/mar de fondo de ... metros, procedentes de ... *(puntos cardinales)*.
.10	A tsunami/ an abnormal wave is expected by ... UTC.	Se prevé un *tsunami*/una ola anormal a las ... horas UTC.
.2	**Restricted visibility**	**Visibilidad restringida**
.1	What is visibility in your position/ in position ... ?	¿Cuál es la visibilidad en su situación/en la situación ...?
.1.1	Visibility in my position/ in position is ... metres/ nautical miles	La visibilidad en mi situación/en la situación ... es de ... metros/millas marinas.
.1.2	Visibility is restricted by mist/ fog/ snow/ dust/ rain.	La visibilidad está restringida por bruma/ niebla/ nieve/polvo/lluvia.
.1.3	Visibility is increasing/ decreasing/ variable.	La visibilidad está mejorando/empeorando/es variable.

.2	Is visibility expected to change in my position/ in position ... (within the next hours)?	¿Se prevé que cambie la visibilidad en mi situación/en la situación ... (en las próximas horas)?
.2.1	No, visibility is not expected to change in your position/ in position ... (- within the next hours).	No, no se prevé que la visibilidad cambie en su situación/en la situación ... (- en las próximas horas).
.2.2	Yes, visibility is expected to increase/ decrease to ... metres/ nautical miles in your position/ in position ... (within the next hours).	Sí, se prevé que la visibilidad mejore/empeore a ... metros/millas marinas en su situación/en la situación ... (en las próximas horas).
.2.3	Visibility is expected to be variable between ... metres/ nautical miles in your position/ in position ... (within the next hours).	Se prevé que la visibilidad oscile entre ... metros/millas marinas en su situación/en la situación ... (en las próximas horas).
.3	**Ice**	**Hielo**
.1	What is the latest ice information?	¿Cuál es la última información de que se dispone sobre hielo?
.1.1	Ice warning. Ice/ iceberg(s) located in position .../ reported in area around	Aviso de hielo. Hielo/témpano(s) situado(s) en .../observado(s) en la zona próxima a ... .
.1.2	No ice located in position .../ reported in area around	No hay hielo en la situación .../no se ha observado en la zona próxima a ... .
.2	What ice situation is expected in my position/ area around ... ?	¿Qué previsiones sobre hielo hay en mi situación/en la zona próxima a ...?
.2.1	Ice situation is not expected to change in your position/ area around	La situación del hielo ~ no se prevé que cambie en su situación/en la zona próxima a ... .
	Ice situation is expected to improve/ deteriorate in your position / area around	~ está previsto que mejore/empeore en su situación/en la zona próxima a ... .
.2.2	Thickness of ice is expected to increase/ decrease in your position/ area around	Se prevé que el espesor del hielo aumente/disminuya en su situación/en la zona próxima a ... .
.3	Navigation is dangerous in area around ... due to floating ice/ pack ice/ iceberg(s).	La navegación es peligrosa en la zona próxima a ... debido a hielo a la deriva/hielo polar/témpano(s).
.4	Navigation in area around ... is only possible	La navegación en la zona próxima a ... sólo es posible
	~ for high-powered vessels of strong construction .	~ para buques con mucha potencia de propulsión y construcción resistente.
	~ with ice-breaker assistance.	~ con la asistencia de rompehielos.
.5	Area around ... temporarily closed for navigation.	La zona próxima a ... está temporalmente cerrada a la navegación.
.6	Danger of icing in area around	Peligro de acumulación de hielo en la zona próxima a ....
.4	**Abnormal tides**	**Mareas anormales**
.1	The present tide ... is metres above/ below datum in position	La marea actual está ... metros por encima/por debajo del dátum en la situación ... .
.2	The tide ... is metres above/below prediction.	La marea es de ... metros más/menos de lo previsto.
.3	The tide is rising/ falling.	La marea está subiendo/bajando.
.4	Wait until high/ low water.	Espere hasta la pleamar/la bajamar.
.5	Abnormally high/ low tides are expected in position ... at about ... UTC/ within ... hours.	Se prevén mareas anormalmente altas/bajas en la situación ... a aproximadamente las ... horas UTC/dentro de ... horas.
.6	Is the depth of water sufficient in position ... ?	¿Hay profundidad suficiente en la situación ...?
.6.1	Yes, the depth of water is sufficient in position	Sí, el agua es lo suficientemente profunda en la situación ... .
.6.2	No, the depth of water is not sufficient in position	No, el agua no es lo suficientemente profunda en la situación ... .

.6.3	The depth of water is ... metres in position	La profundidad del agua es de ... metros en la situación ... .
.7	My draft ... is metres - can I enter/ pass ... *(charted name of place)*?	Mi calado es de ... metros ¿Puedo entrar/pasar por *(nombre del lugar en las cartas)*?
.7.1	Yes, you can enter/ pass *(charted name of place)*.	Sí, puede entrar en/pasar por *(nombre del lugar en las cartas)*.
.7.2	No, you cannot enter/ pass *(charted name of place)* - wait until ... UTC.	No, no puede entrar en/pasar por *(nombre del lugar en las cartas)* – Espere hasta las ... horas UTC.
.8	The charted depth of water is increased/ decreased by ... metres due to sea state/ winds.	La profundidad del agua indicada en las cartas se ha incrementado/reducido ... metros debido al estado de la mar/los vientos.
AI/3.2	**Navigational warnings involving**	**Avisos náuticos relacionados con**
.1	**Land- or seamarks**	**Marcas terrestres o náuticas**
	Defects	Defectos
.1	...*(charted name of light/ buoy)* in position ... unlit/ unreliable/ damaged/ destroyed/ off station/ missing.	La... *(nombre de la luz/boya en las cartas)* en la situación ... ~ está apagada/no es fiable/está averiada/destruida/fuera de su lugar habitual/ha desaparecido.
	Alterations	Modificaciones
.2	... *(charted name of lightbuoy/ buoy)* in position ...	La... *(nombre en las cartas de la luz/boya)* en la situación ...:
	~ (temporarily) changed to ...*(full characteristics)*.	~ ha sido cambiada(temporalmente) a ... (*características completas*).
	~ (temporarily) removed.	~ se ha suprimido (temporalmente).
	~ (temporarily) discontinued.	~ se ha eliminado (temporalmente).
	New and moved	Novedades y traslados
.3	... *(charted name of light/ buoy)* ...*(full characteristics)*	La...(*nombre de la luz/boya en las cartas*) ... (*característicascompletas*) ha sido:
	~ established in position	~ establecida en la situación ... .
	~ re-established in position	~ reestablecida en la situación ... .
	~ moved ... kilometres/ nautical miles in ... *(direction)* to position	~ trasladada a ... cables/millas marinas hacia el ... (*dirección*)/a la situación ... .
.4	(Note: Only for major fog signal stations.)	(Nota: Sólo para las estaciones de señales de niebla más importantes).
	Fog signal ... *(charted name of light/ buoy)* in position ... inoperative.	La señal de niebla ... (*nombre de la luz/boya en las cartas*) situada en ... no funciona.
.2	**Drifting objects**	**Objetos a la deriva**
.1	Superbuoy/ mine/ unlit derelict vessel/ ... *(number)* container(s) adrift in vicinity ... *(position)* at ... *(date and time if known)*.	Superboya/mina/buque abandonado/sin iluminar/ ... (*nº*) contenedor(es) a la deriva en las proximidades de ... (*situación*) a las ... (*fecha y hora, si se conocen*).
.3	**Electronic navigational aids**	**Ayudas electrónicas a la navegación**
.1	GPS Satellite ... *(number)* unusable from ... *(date and time)* to ... *(date and time)*. Cancel one hour after time of restoration.	El satélite ... (*nº*) del GPS no podrá utilizarse de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)*. Cancele el aviso una hora después de que se reanude el servicio.
.2	LORAN station ... *(name or number of master / secondary)* off air from ... *(date and time)* to... *(date and time)*. Cancel one hour after time of restoration.	La estación LORAN ... (nombre o número de la estación principal /secundaria) estará fuera del canal de conversación de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)*. Cancele el aviso una hora después de que se reanude el servicio.
.3	RACON ... *(name of station)* in position ... off air from ... *(date and time)* to ... *(date and time)*. Cancel one hour after time of restoration.	La estación RACON ... situada en ... estará fuera del canal de conversación de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)*. Cancele el aviso una hora después de que se reanude el servicio.

.4	**Seabottom characteristics, wrecks**	**Características del fondo del mar, restos de naufragio**
	Use REPORTED when position is unconfirmed, and use LOCATED when position has been confirmed by survey or other means.	Utilizar la expresión NOTIFICADA cuando no se conozca con seguridad la situación, y la expresión LOCALIZADA cuando se haya confirmado la situación mediante un reconocimiento por otros medios.
.1	Uncharted reef/ rock/ shoal/ dangerous wreck/ obstruction reported/ located in position	Arrecife/roca/banco/restos peligrosos de naufragio/obstrucción sin indicar en las cartas notificado(a)/localizado(a) en la situación ... .
.2	Dangerous wreck in position... marked by ... *(type)* buoy ... *(distance in kilometres/ nautical miles)* ... *(direction)*.	Restos peligrosos de naufragio en la situación ..., marcados por la boya... (*tipo*) ... (*distancia en cables/millas marinas*) ... en (*dirección*).
.5	**Miscellaneous**	**Varios**
.5.1	**Cable, pipeline and seismic/ hydrographic operations**	**Operaciones de tendido de cables o conductos y reconocimientos sísmicos/hidrográficos**
.1	Cable/ pipeline operations by ... *(vessel)* in vicinity/ along line joining ... *(positions)* from ... *(date and time)* to ... *(date and time)*. Wide berth requested *(if requested*). Contact via VHF Channel ... *(if requested)*.	Operaciones de tendido de cables o conductos efectuadas por ... (*buque*) en las proximidades de/en la línea que une ... (*coordenadas*) de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)*. Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita)*. Póngase en contacto por el canal ... VHF (*si es necesario*).
.2	Seismic survey/ hydrographic operations by ... *(vessel)* from ... *(date and time)* to... *(date and time)* in ... *(position)*. Wide berth requested *(if requested*). Contact via VHF Channel ... *(if requested)*.	Reconocimiento sísimico/hidrográfico efectuado por ... (*buque*) de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)* en la ... (*situación*). Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*). Póngase en contacto por el canal ... VHF (*si es necesario*).
.3	Survey vessel ... *(name)* towing ... *(length)* seismic cable along line joining/ in area bounded by/ in vicinity ... *(position)* from ... *(date and time)* to ... *(date and time)*. Wide berth requested *(if requested)*. Contact via VHF Channel ... *(if requested)*.	El buque para reconocimientos ... *(nombre)* está remolcando ... (*longitud*) de cable sísmico a lo largo de la línea que une/en la zona delimitada por/en las proximidades de ... (*situación*) de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)*. Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*). Póngase en contacto por el canal ... VHF (*si es necesario*).
.4	Hazardous operations by ... *(vessel)* in area bounded by/ in vicinity ... *(position)* from ... *(date and time)* to ... *(date and time)*. Wide berth requested *(if requested)*. Contact via VHF Channel ... *(if requested)*.	Operaciones potencialmente peligrosas efectuadas por ... (*buque*) en la zona delimitada por/en las proximidades de ... (*situación*) de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)*. Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*). Póngase en contacto por el canal ... VHF (*si es necesario*).
.5	Current meters / hydrographic instruments moored in ... *(position)*. Wide berth requested *(if requested)*.	Hay medidores de corriente/instrumentos hidrográficos fondeados en ... (*situación*). Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*).
.5.2	**Diving, towing and dredging operations**	**Operaciones de buceo, remolque y dragado**
.1	Diving/ dredging operations by vessel ... *(name)* from ... *(date and time)* to ... *(date and time)* in position ... . Wide berth requested *(if requested)*.	El buque ... *(nombre)* está efectuando operaciones de buceo/drenaje de ... *(fecha y hora)* a ... *(fecha y hora)* en la situación .... Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*).
.2	Difficult tow from ... *(port of departure)* on ... *(date)* to ... *(destination)* on ... *(date)*. Wide berth requested.	Remolque difícil de ... (*puerto de salida*) el ... *(fecha)* con destino a ... (*destino*) previsto para ... *(fecha)*. Se solicita un amplio resguardo.
.5.3	**Tanker cargo transhipment**	**Transbordo entre buques tanque**
.1	Transhipment of ... *(kind of cargo)* in position ... . Wide berth requested.	Transbordo de ... (*tipo de carga*) en la situación .... Se solicita un amplio resguardo.

.2	I am/ MT ... spilling oil/ chemicals/ ... in position ... . Wide berth requested.	Estoy/el buque tanque ... está derramando hidrocarburos/productos químicos/... en la situación .... Se solicita un amplio resguardo.
.3	I am/ LNG-tanker .../ LPG-tanker … leaking gas in position ... - avoid passing to leeward.	Tengo/el buque tanque para el transporte de LNG.../el buque tanque para el transporte de LPG... tiene un escape de gas en la situación...-no adelantar a sotavento.
.4	Oil clearance operations near MT ... in position ... . Wide berth requested.	Operaciones de limpieza de hidrocarburos alrededor del buque tanque ... en la situación.... Se solicita un amplio resguardo.
.5.4	**Off-shore installations, rig moves**	**Instalaciones mar adentro, traslado de plataformas de perforación**
.1	Platform ... *(name/ number if available)* reported/ established in position ... at ... *(date and time)*. Wide berth requested *(if requested)*.	La plataforma ... (*nombre/número, si están disponibles*) notificada/ está estabilizada en la situación ... el ... *(fecha y hora)*. Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*).
.2	Platform ... *(name/ number if available)* removed from ... *(position)* on ... *(date)*.	La plataforma ... (*nombre/número, si están disponibles*) se trasladará de ... (*situación*) el ... *(fecha)*.
.3	Pipeline/ platform ... *(name/ number if available)* in position ... spilling oil/ leaking gas. Wide berth requested.	El oleoducto/gaseoducto/ plataforma/... (*nombre/ número, si están disponibles*) situado(a) en ... está derramando hidrocarburos/tiene un escape de gas. Se solicita un amplio resguardo.
.4	Derelict platform ... *(name/ number if available)* being removed from ... *(position)* at ... *(date and time)*. Wide berth requested.	Plataforma abandonada ... (*nombre/número, si están disponibles*) trasladándose de ... (*situación*) el ... *(fecha y hora)*. Se solicita un amplio resguardo.
.5.5	**Defective locks or bridges**	**Esclusas o puentes averiados**
.1	Lock ... *(name)* defective.	La esclusa ... *(nombre)* está averiada.
.1.1	For entering ... *(charted name of place)* use lock ... *(name)*.	Para la entrada en ... (*nombre del lugar en la cartas*) utilice la esclusa ... *(nombre)*.
.2	Lock/ bridge ... *(name)* defective.	La esclusa/ puente *(nombre)* está averiada (o).
.2.1	Avoid this area - no possibility for vessels to turn.	Zona a evitar - no hay posibilidad de giro para buques.
.5.6	**Military operations**	**Operaciones militares**
.1	Gunnery/ rocket firing/ missile/ torpedo/ underwater ordnance exercises in area bounded by ... *(positions)* from ... *(date and time)* to ... *(date and time)*. Wide berth requested *(if requested)*.	Ejercicios navales de artillería/cohetes/ misiles/ torpedos/submarinos en la zona delimitada por... (*coordenadas*) del...*(fecha y hora)* al... *(fecha y hora)*. Se solicita un amplio resguardo (*si se solicita*).
.2	Mine clearing operations from ... *(date time)* to ... *(date and time)* in area bounded by ... *(positions)*.Wide berth requested. Contact via VHF channel ... *(number) (if requested)*.	Operaciones de eliminación de minas del ...*(fecha y hora)* al ...*(fecha y hora)* en la zona delimitada por ... (*coordenadas*). Se solicita un amplio resguardo. Pónganse en contacto por el canal VHF... (*número*) (*si es necesario*).
.5.7	**Fishery**	**Pesca**
.1	Small fishing boats in area around ... - navigate with caution.	Pequeños botes pesqueros en la zona de ... - navegue con precaución.
.2	Is fishing gear ahead of me?	¿Hay artes de pesca delante de mí?
.2.1	No fishing gear ahead of you.	No hay artes de pesca delante de usted.
.2.2	Yes, fishing gear with buoys / without buoys in position .../ area around ... - navigate with caution.	Si, hay artes de pesca con /sin boyas en la situación ... /la zona de ... – navegue con precaución.
.3	Fishing gear has fouled my propeller(s).	Los artes de pesca se han enredado en mi (s) hélice(s).
.4	You have caught my fishing gear.	Ha enganchado mis artes de pesca.
.5	Advise you to recover your fishing gear.	Le recomiendo que recupere sus artes de pesca.
.6	Fishing in area ... prohibited.	La pesca en la zona ... está prohibida.

AI/3.3	**Environmental protection communications**	**Comunicaciones sobre protección ambiental**
.1	Located oil spill in position ... extending ... *(length and width in metres)* to ... *(cardinal and half cardinal points).*	Se ha localizado un derrame de hidrocarburos situado en ... que se extiende hasta ... (*longitud y anchura en metros*) en dirección ... *(punto cardinal).*
.2	Located oil spill	Se observa un derrame de hidrocarburos
	~ in your wake.	~ en su estela
	~ in the wake of MV	~ en la estela de la motonave ... .
.3	I have/ MV ... has accidental spillage of oil/	Tengo /la motonave ... tiene un derrame accidental de hidrocarburos / ... .
.4	Can you/ MV ... stop spillage?	¿Puede usted /la motonave ... contener el derrame?
.4.1	Yes, I/ MV ... can stop spillage.	Si, puedo / la motonave ... puede contener el derrame.
.4.2	No, I/ MV ... cannot stop spillage.	No, puedo / la motonave ... no puede contener el derrame.
.5	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia necesita?
.5.1	I require/ MV ... requires	Necesito / la motonave ... necesita
	- oil clearance assistance.	~ asistencia para limpiar los hidrocarburos
	- floating booms/ oil dispersants/	~ barreras flotantes / dispersantes de hidrocarburos / ... .
.5	Stay in vicinity of pollution and co-operate with oil clearance team.	Permanezca en la proximidad de la zona contaminada y coopere con el equipo de limpieza de hidrocarburos.
.6	... *(number)* barrels/ drums/ containers with IMDG - Code marks reported adrift near position	Se ha notificado ... (*número*) de barriles / bidones / contenedores / con marcas de mercancías contempladas en el Código IMDG a la deriva en las proximidades de ... .
.7	Located a vessel dumping chemicals/ waste/ ... in position	Se ha observado un buque descargando productos químicos/ desechos/... en la situación ... .
.7.1	Located a vessel incinerating chemicals/ waste/ ... in position	Se ha observado un buque incinerando productos químicos/ desechos/... en la situación ... .
.8	Can you identify the polluter?	¿Puede usted identificar al buque que contamina?
.8.1	Yes, I can identify the polluter - polluter is MV	Sí, puedo identificar al buque que contamina – se trata de la motonave ... .
.8.2	No, I cannot identify the polluter.	No, no puedo identificar al buque que contamina.
.9	What is course and speed of the polluter?	¿Cuál es el rumbo y la velocidad del buque que contamina?
.9.1	Course of the polluter ... degrees, speed ... knots.	El rumbo del buque que contamina es de ... grados, y la velocidad de ... .
.9.2	The polluter left the scene.	El buque que contamina ha abandonado el lugar del suceso.
AI/4	**Pilotage**	**Practicaje**
AI/4.1	**Pilot request**	**Solicitud de práctico**
	See AI/6 - .4.3 "Pilot request"	Véase también la sección AI/6-.4.3 "Solicitud de práctico"
AI/4.2	**Embarking / disembarking pilot**	**Embarque y desembarque del práctico**
.1	Stand by pilot ladder.	Prepare la escala del práctico.
.2	Rig the pilot ladder on port side/ starboard side ... metres above water.	Monte la escala del práctico por babor/estribor a ... metros por encima del agua.
.3	The pilot ladder is rigged on port side/ starboard side.	La escala del práctico está montada por babor/estribor.
.4	You must rig another pilot ladder	Debe usted montar otra escala del práctico.
.5	The pilot ladder is unsafe.	La escala del práctico no es segura.
.6	What is wrong with the pilot ladder?	¿Qué problema hay con la escala del práctico?
.7.1	The pilot ladder has broken/ loose steps.	La escala del práctico ~ tiene peldaños rotos/ sueltos.
	The pilot ladder has broken spreaders.	~ tiene travesaños rotos.
	The pilot ladder has spreaders too short.	~ los travesaños son demasiado cortos.
	The pilot ladder is too far aft/ forward.	~ está demasiado a popa/a proa.

.8	Move the pilot ladder ... metres aft/ forward.	Traslade la escala del práctico a ... ~ metros a popa/proa.
	Move the pilot ladder clear of discharge.	~ a distancia de las descargas.
.9	Rig the accommodation ladder in combination with the pilot ladder.	Monte la escala real en combinación con la escala del práctico.
.10	Rig the pilot ladder alongside hoist.	Monte la escala del práctico al lado del gancho de izada.
.11	Put lights on at the pilot ladder.	Encienda las luces de la escala del práctico.
.12	Man ropes are required/ not required.	Se necesitan/no se necesitan guardamancebos.
.13	Have a heaving line ready at the pilot ladder.	Tenga preparada una sirga en la escala del práctico.
.14	Correct the list of the vessel.	Corrija la escora del buque.
.15	Make a lee on your port side/ starboard side.	Haga socaire por babor/estribor.
.16	Steer ... degrees to make a lee.	Gobierne ... grados para hacer socaire.
.17	Keep the sea on your port quarter/ starboard quarter.	Mantenga el mar por la aleta de babor/estribor.
.18	Make a boarding speed of ... knots.	La velocidad de embarque será de ... nudos.
.19	Stop engine(s) until pilot boat is clear.	Pare las máquinas hasta que la embarcación del práctico esté a suficiente distancia.
.20	Put helm hard to port/ starboard.	Metael timón tod a estribor/ babor.
.21	Alter course to … *(cardinal and half cardinal points)* - the pilot boat cannot clear the vessel.	Cambie el rumbo al ... *(punto cardinal)* - la embarcación del práctico no consigue alejarse del buque.
.22	Put engine(s) ahead / astern.	Dé máquinas avante/ atrás.
.23	Embarkation is not possible.	No es posible embarcar.
.23.1	Boarding arrangements do not comply with SOLAS - Regulations.	Los medios de embarque no se ajustan a lo prescrito en las reglas del Convenio SOLAS.
.23.2	Vessel is not suited for the pilot ladder.	El buque no es adecuado para la escala del práctico.
AI/4.3	**Tug request**	**Solicitud de remolque**
.1	Must I take tug(s)?	¿Debo tomar remolcador(es)?
.1.1	Yes, you must take ... tug(s).	Si, debe tomar ... remolcador(es).
.1.2	No, you need not take tug(s).	No, no es necesario que tome remolcador(es).
.2	How many tugs must I take?	¿Cuántos remolcadores debo tomar?
.2.1	You must take ... tug(s) according to Port Regulations.	Debe tomar ... remolcador(es) de acuerdo con las ordenanzas del puerto.
.2.2	You must take ... tug(s) fore and ... tug(s) aft.	Debe usted tomar ... remolcador(es) a proa ... remolcador(es) a popa.
.3	I require ... tug(s).	Necesito ... remolcador(es).
.4	In what position will the tug(s) meet me?	¿En qué situación se me unirá(n) el(los) remolcador(es)?
.4.1	The tug(s) will meet you in position ... at ... UTC.	El(los) remolcador(es) se le unirá(n) en la situación ... a las ... horas UTC.
.4.2	Wait for the tug(s) in position	Espere al remolcador en la situación ... .
.5	Must I use the towing lines of my vessel?	¿Debo utilizar los cabos de remolque de mi buque?
.5.1	Yes, you must use the towing lines.	Sí, debe utilizar sus cabos de remolque.
.5.2	No, you must use the towing lines of the tug.	No, debe utilizar los cabos del remolcador.
AI/5	**Specials**	**Frases especiales**
AI/5.1	**Helicopter operations**	**Operaciones con helicópteros**
	(H: = from helicopter V: = from vessel)	(H: Comunicaciones desde el helicóptero B: Comunicaciones desde el buque)
.1	V: I require a helicopter.	B: Necesito un helicóptero.
	~ to pick up persons.	~ para recoger algunas personas.
	~ with doctor.	~ con un médico.

	~ with liferaft/	~ con una balsa salvavidas/... .
.1.1	MRCC: I will send a helicopter with	CCSM: enviaré un helicóptero con ... .
.2	H: MV ..., I will drop	H: motonave ... , Dejaré caer ... .
.3	H: MV ..., are you ready for the helicopter?	H: motonave ... , ¿está preparado para el helicóptero?
.3.1	V: Yes, I am ready for the helicopter.	B: Sí, estoy preparado para el helicóptero.
.3. 2	V: No, I am not ready for the helicopter (yet).	B: No estoy preparado para el helicóptero (todavía).
.3.3	V: Ready for the helicopter in ... minutes.	B: Estaré preparado para el helicóptero en ... minutos.
.4	H: MV ..., helicopter is on the way to you.	H: motonave ... , el helicóptero se dirige hacia usted.
.5	H: MV ..., what is your position.	H: motonave ... , ¿cuál es su situación?
.5.1	V: My position is	B: Mi situación es ... .
.6	H: MV ..., what is your present course and speed.	H: motonave ... , ¿cuáles son su rumbo y velocidad?
.6.1	V: My present course is ... degrees, speed is ... knots.	B: Mi rumbo actual es de ... grados, y la velocidad de ... nudos.
.7	H: MV ... , make identification signals.	H: motonave ... , envíe una señal de identificación.
.8	V: I am making identification signals by smoke (buoy)/ search light/ flags/ signalling lamp/	B: Enviaré una señal de identificación en forma de humo (boya), luz de búsqueda/banderas/lámpara de señales/ ... .
.9	H: MV ... , you are identified.	H: motonave ... , ha sido identificada.
.10	H: MV ... , what is the relative wind direction in degrees and knots.	H: motonave ... , ¿cuál es la dirección relativa del viento en grados y nudos?
.10.1	V: The relative wind direction is ... degrees and ... knots.	B: La relación relativa del viento es de ... grados a ... nudos.
.11	H: MV ..., keep the wind on port/ starboard bow.	H: motonave ... , mantenga el viento por la amura de babor/estribor.
.12	H: MV ..., keep the wind on port/ starboard quarter.	H: motonave ... , mantenga el viento por la aleta de babor/estribor.
.13	H: MV ..., indicate the landing/ pick-up area.	H: motonave ..., indiquen la zona de aterrizaje/ recogida.
.13.1	V: The landing/ pick-up area is	B: La zona de aterrizaje/recogida es ... .
.14	H: MV ... , can I land on deck?	H: motonave ... , ¿puedo aterrizar en cubierta?
.14.1	V: Yes, you can land on deck.	B: sí, puede aterrizar en cubierta.
.14.2	V: No, you cannot land on deck (yet).	B: no, no puede usted aterrizar en cubierta (todavía).
.14.3	V: You can land on deck in ... minutes.	B: puede aterrizar en cubierta en ... minutos.
.15	H: MV ..., I will use hoist/ rescue sling/ rescue basket / rescue net/ rescue litter/ rescue seat/ double lift.	H: motonave ... , utilizaré un gancho de izada/eslinga de salvamento /canasta de salvamento/red de salvamento/camilla de salvamento/asiento de salvamento/elevador doble.
.16	V: I am ready to receive you.	B: estamos listos para recibirle.
.17	H: MV ..., I am landing.	H: motonave ... , estoy aterrizando.
.18	H: MV ..., I am starting operation.	H: motonave ... , inicio/estoy iniciando la operación.
.19	H: MV ..., do not fix the hoist cable.	H: motonave ... ,no haga firme el cable de izada.
.20	H: MV ..., operation finished.	H: motonave ... , la operación ha terminado.
.21	H: MV ..., I am taking off.	H: motonave ... , estoy despegando.
AI/5.2	**Ice - breaker operations**	**Operaciones con rompehielos**
.1	**Ice - breaker request**	**Solicitud de rompehielos**
.1	I am/ MV is ... fast in ice in position	Estoy/la motonave ... está atrapada en el hielo en la situación ... .
.2	I require/ MV ... requires ice-breaker assistance to reach	Necesito/la motonave ... necesita asistencia de un rompehielos para alcanzar ... .
.3	Ice-breaker assistance will arrive at ... UTC/ within ... hours.	La asistencia de un rompehielos ~ llegará a las ... UTC/dentro de ... horas.
	Ice-breaker assistance is not available until ... UTC.	~ no está disponible hasta las ... horas UTC.
	Ice-breaker assistance is available only up to latitude ... longitude	~ sólo está disponible hasta la latitud ..., longitud ... .

	Ice-breaker assistance is suspended until ... *(date and time)*.	~ se suspende hasta ... *(fecha y hora)*.
	Ice-breaker assistance is suspended after sunset.	~ se suspende después de la puesta de sol.
	Ice-breaker assistance is suspended until favourable weather conditions.	~ se suspende a la espera de condiciones meteorológicas más favorables.
	Ice-breaker assistance will be resumed at ... UTC.	~ se reanudará a las ... horas UTC.
.2	**Ice - breaker assistance for convoy**	**Asistencia del rompehielos a un convoy**
	Ice-breaker commands applying to all the vessels in a convoy have to be immediately confirmed consecutively by each vessel in turn and executed according to the pattern given in GENERAL 4.6. Ice-breaker commands applying to a single vessel are confirmed and executed only by that vessel, this applies also for close coupled towing. When being assisted by an ice-breaker it is important to maintain a continuous listening watch on the appropriate VHF Channel and to maintain a proper lookout for sound and visual signals.	Las órdenes del rompehielos dirigidas a todos los buques de un convoy deben ser confirmadas de inmediato por cada buque sucesivamente, y se ejecutarán de acuerdo con las instrucciones dadas en: GENERALIDADES 4.6: Las órdenes del rompehielos dirigidas a un solo buque serán confirmadas y ejecutadas tan sólo por ese buque, también con remolque con enganche directo. Cuando se cuente con la asistencia de un rompehielos, es importante mantener una escucha continua en el canal apropiado VHF y una vigilancia adecuada para detectar señales visuales y acústicas.
.1	Ice-breaker assistance for convoy will start now/ at ... UTC.	La asistencia del rompehielos al convoy empezará ahora/a las ... horas UTC.
.2	Your place in convoy is number	Su lugar en el convoy es el número ... .
.3	MV ... will follow you.	La motonave ... le seguirá.
.4	You will follow MV	Siga a la motonave ... .
.5	Go ahead and follow me.	Dé avante y sígame.
.5.1	Do not follow me.	No me siga.
.6	Proceed along the ice channel.	Siga por el canal abierto en el hielo.
.7	Increase/ reduce your speed.	Aumente/reduzca su velocidad.
.8	Reverse your engines.	Dé marcha atrás.
.9	Stop engines.	Pare las máquinas.
.10	Keep a distance of ... metres/ cables between vessels.	Mantenga una distancia de ... metros/cables entre los buques.
.11	Increase/ reduce the distance between vessels to ... metres/ cables.	Incremente/reduzca la distancia entre los buques a ... metros/cables.
.12	Stand by for receiving towing line.	Esté preparado para recibir el cable de remolque.
.12.1	Stand by for letting go towing line.	Esté preparado para largar el cable de remolque.
.13	Switch on the bow/ stern search light	Encienda la luz de búsqueda de proa/popa.
.14	Stop in present position.	Deténgase en su situación actual.
.15	Ice-breaker ... will escort you.	El rompehielos le escoltará.
.16	Ice-breaker assistance for convoy finished.	El rompehielos ha terminado de prestar asistencia al convoy.
.16.1	Open water/ light ice conditions ahead.	A partir de aquí, hay condiciones de mar abierta/escasa acumulación de hielo.
.17	Proceed by yourself (to area ...).	Prosiga por sus propios medios (a la zona ...).
.3	**Ice - breaker assistance in close-coupled towing**	**Asistencia del rompehielos mediante un remolque con enganche directo**
.1	Stand by for close coupled towing.	Esté preparado para el remolque con enganche directo.
.2	Slack out your anchors under the hawse-pipes.	Desvire sus anclas por debajo de los escobenes.
.3	Pass heaving lines through the hawse-pipes.	Pase las sirgas por los escobenes.
.4	Receive towing line on deck.	Recoja el cable de remolque en cubierta.
.5	Lash together the eyes of the towing line	Ate los extremos del cable de remolque con cabos de

	with manila lashing.	abacá.
.6	Fasten towing line on your bitts.	Haga firme el cable de remolque a las bitas.
.7	I start to draw your bow into the stern notch of the ice-breaker.	Empezaré a introducir la proa en la hendidura de popa del rompehielos.
.8	Stand by for cutting the manila lashing if required.	Manténgase a la espera por si fuera necesario cortar los cabos de abacá.
.9	Keep yourself in the centre-plane of the ice-breaker.	Manténgase en el plano diametral del rompehielos.
AI/6	**Vessel Traffic Service (VTS) Standard Phrases**	**Frases normalizadas para los Servicios de Tráfico Marítimo (STM)**
	Application of Message Markers	**Utilización de los indicadores de mensaje**
	In order to especially facilitate shore-to-ship and ship-to-shore communication or when one of the Standard Marine Communication Phrases will not fit the meaning desired, one of the following eight message markers may be used to increase the probability of the purpose of the message being properly understood.	Para facilitar en particular las comunicaciones tierra-buque y buque-tierra, o cuando el significado del mensaje no queda cubierto con una frase normalizada, puede utilizarse uno de los siguientes ocho indicadores de mensaje para incrementar la probabilidad de que el mensaje se entienda correctamente.
	It is at the discretion of the shore personnel or the ship's officer whether to use one of the message markers and if so which of them to apply depending on the user's qualified assessment of the situation. If used the message marker is to be spoken preceding the message or the corresponding part of the message. The IMO VTS Guidelines recommend that in any message directed to a vessel it should be clear whether the message contains **information, advice, warning,** or **instruction** and IMO Standard Marine Communication Phrases should be used where practicable.	Queda a discreción del personal en tierra o del oficial del buque si desea utilizar los indicadores de mensaje, y su elección depende de cómo evalúe la situación un usuario competente. Si se utiliza, el indicador del mensaje se mencionará antes del mensaje o de la parte correspondiente del mensaje. Las directrices sobre los STM de la OMI recomiendan que cualquier mensaje dirigido a un buque quede claro si se trata de una **información, recomendación, aviso o instrucción** y, de todas formas, conviene usar siempre que sea posible las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas de la OMI.
	For further standardized VTS communications, also see other sections of PART AI. For VTS Standard Reporting Procedures see IMO Resolution A.851(20) on "General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and / or marine pollutants".	En otras secciones de la Parte A1 figuran otras comunicaciones normalizadas con los STM. Por lo que respecta a los procedimientos normalizados de notificación que siguen los STM, véase 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, substancias perjudiciales o contaminantes del mar".
	Note: All of the following phrases must come as the culmination (message content) of a radio message exchange between stations covered by the ITU Radio Regulations, and the relevant calling procedures have to be observed.	Nota: Todas las frases que figuran a la continuación deben considerarse fórmulas reales (contenido del mensaje) que se utilizarían en un intercambio de mensajes por radio entre dos estaciones, según se contempla en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, por lo que es necesario observar los procedimientos de llamada pertinentes.

	Message Markers	Indicadores de mensaje
(i)	**INSTRUCTION**	**INSTRUCCIÓN**
	This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by a Regulation.	Indica que el emisor del mensaje que sigue tiene intención de influir en la actuación de otros invocando una regla.
	Comment: This means that the sender, e.g. a VTS - Station or a naval vessel, must have the full authority to send such a message. The recipient has to follow this legally binding message unless s/he has contradictory safety reasons which then have to be reported to the sender.	Observación: Esto significa que el emisor, por ejemplo una estación de los STM o un buque de la armada, debe estar plenamente autorizado a enviar un mensaje de este tipo. El receptor tiene que ajustarse a este mensaje, que es jurídicamente vinculante, a menos que deba contradecirlo por motivos de seguridad que ya ha puesto en conocimiento del emisor.
	Example: "INSTRUCTION. Do not cross the fairway."	Ejemplo: "INSTRUCCIÓN. No cruce el paso."
(ii)	**ADVICE**	**RECOMENDACIÓN**
	This indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by a Recommendation.	Indica que el emisor del mensaje que sigue tiene intención de recomendar un determinado comportamiento a otros.
	Comment: The decision whether to follow the ADVICE still stays with the recipient. ADVICE does not necessarily have to be followed but should be considered very carefully.	Observación: La decisión de observar o no la recomendación corresponde al receptor. Las recomendaciones no deben seguirse necesariamente, pero conviene tenerlas plenamente en cuenta.
	Example: "ADVICE. (Advise you) stand by on VHF Channel six nine."	Ejemplo: "RECOMENDACIÓN. (Se recomienda) que permanezca a la escucha en el canal seis nueve VHF".
(iii)	**WARNING**	**AVISO**
	This indicates that the following message implies the intention of the sender to inform others about danger.	Indica que el emisor del mensaje que sigue tiene intención de informar a otros acerca de un peligro.
	Comment: This means that any recipient of a WARNING should pay immediate attention to the danger mentioned. Consequences of a WARNING will be up to the recipient.	Observación: Significa que el receptor de un AVISO debe prestar inmediatamente atención al peligro mencionado. Las consecuencias de un AVISO corren a cargo del receptor.
	Example: "WARNING. Obstruction in the fairway."	Ejemplo: "AVISO. Obstrucción en el paso."
(iv)	**INFORMATION**	**INFORMACIÓN**
	This indicates that the following message is restricted to observed facts, situations, etc..	Indica que el mensaje que sigue se limita a explicar hechos y situaciones observadas, etc.
	Comment: This marker is preferably used for navigational and traffic information, etc. Consequences of INFORMATION will be up to the recipient.	Observación: Este indicador se suele utilizar para información náutica y sobre el tráfico, etc. Las consecuencias de la INFORMACIÓN corren a cargo del receptor.
	Example: "INFORMATION. MV Noname will overtake to the West of you ."	Ejemplo: "INFORMACIÓN. La motonave *(nombre)* le adelantará por el oeste."
(v)	**QUESTION**	**PREGUNTA**
	This indicates that the following message is of interrogative character.	Indica que el mensaje que sigue es de carácter interrogativo.
	Comment: The use of this marker removes any doubt on whether a question is being asked or statement being made, especially when interrogatives such as What, Where, Why, Who, How are additionally used at the beginning of the question. The recipient is expected to return an answer.	Observación: La utilización de este indicador aclara si se está haciendo una pregunta o una declaración, especialmente cuando se utilicen los interrogativos qué, dónde, por qué, quién, cómo, al principio de la pregunta. Se espera que el receptor ofrezca una respuesta.
	Example: "QUESTION.(What is) your present maximum draft?"	Ejemplo: "PREGUNTA. (¿Cuál es su) calado máximo actual?"

(vi)	**ANSWER**	**RESPUESTA**
	This indicates that the following message is the reply to a previous question.	Indica que el mensaje que sigue es la respuesta a la pregunta anterior.
	Comment: Note that an answer should not contain another question.	Observación: La respuesta no debe contener otra pregunta.
	Example: "ANSWER. My present maximum draft is zero seven metres."	Ejemplo: "RESPUESTA. Mi calado máximo actual es de 0,7 m."
(vii)	**REQUEST**	**PETICIÓN**
	This indicates that the following message is asking for action from others with respect to the vessel.	Indica que en el mensaje que sigue se pide a otros que tomen medidas en relación con el buque.
	Comment: The use of this marker is to signal: I want something to be arranged or provided, e.g. ship's stores requirements, tugs, permission, etc..	Observación: Este indicador tiene por objetivo emitir la señal de que se desea organizar o encargar algo, por ejemplo, notificar las necesidades del buque en cuanto a provisiones remolques, permisos, etc...
	Note: REQUEST must not be used involving navigation, or to modify COLREGS.	Nota: El indicador PETICIÓN no debe utilizarse para la navegación, ni para modificar el Reglamento de Abordajes.
	Example: "REQUEST. I require two tugs."	Ejemplo: "PETICIÓN. Necesito dos remolcadores."
(viii)	**INTENTION**	**INTECIÓN**
	This indicates that the following message informs others about immediate navigational action intended to be taken.	Indica que en el mensaje que sigue se va a comunicar a otras medidas relativas a la navegación que se tiene intención de tomar inmediatamente.
	Comment: The use of this message marker is logically restricted to messages announcing navigational actions by the vessel sending this message.	Observación: La utilización de este indicador de mensaje está limitada lógicamente a mensajes que comuniquen medidas de navegación que va a tomar el buque que envíe el mensaje.
	Example: "INTENTION. I will reduce my speed."	Ejemplo: "INTENCIÓN. Voy a reducir mi velocidad."
AI/6.1	**Phrases for acquiring and providing data for a traffic image**	**Frases para adquirir y facilitar datos que configuren una imagen del tráfico**
.1	**Acquiring and providing routine traffic data**	**Recogida y difusión de datos sobre el tráfico en situaciones normales**
.1	What is the name of your vessel and call sign/ identification ?	¿Cuál es el nombre de su buque y el distintivo de llamada/identificación?
.1.1	The name of my vessel is ... , call sign .../ identification	El nombre de mi buque es ..., el distintivo de llamada .../identificación ...
.1.2	Spell the name of your vessel.	Deletree el nombre de su buque.
.2	What is your flag state ?	¿Cuál es su Estado de abanderamiento?
.2.1	My flag state is	Mi Estado de abanderamiento es ... .
.3	What is your position ?	¿Cuál es su situación?
.3.1	My position is	Mi situación es ... .
.4	What is your present course and speed ?	¿Cuál son su rumbo y velocidad actuales?
.4.1	My present course is ... degrees, my speed is ... knots.	Mi rumbo actual es de ... grados, y la velocidad de ... nudos.
.5	From what direction are you approaching ?	¿De qué dirección procede?
.5.1	I am approaching from	Estoy llegando desde ... .
.6	What is your port of destination/ destination?	¿Cuál es su puerto de destino/su destino?
.6.1	My port of destination/ destination is	Mi puerto de destino/destino es ... .
.7	What was your last port of call ?	¿Cuál fue su último puerto de escala?
.7.1	My last port of call was	Mi último puerto de escala fue ... .
.8	What is your ETA in position ... ?	¿Cuál es su hora estimada de llegada a la situación ...?
.8.1	My ETA is ... UTC.	Mi hora estimada de llegada son las ... horas UTC.
.9	What is your ETD from ... ?	¿Cuál es su hora estimada de salida de ...?
.9.1	My ETD from ... is ... UTC.	Mi hora estimada de salida de ... son las ... horas UTC.
.10	What is your draft forward/ aft?	¿Cuál es su calado a proa/popa?

.10.1	My draft forward/ aft is ... metres.	Mi calado a proa/popa es de ... metros.
.11	What is your present maximum draft ?	¿Cuál es su calado máximo actual?
.11.1	My present maximum draft is ... metres.	Mi calado máximo actual es de ... metros.
.12	What is your freeboard ?	¿Cuál es su francobordo?
.12.1	My freeboard is ... metres.	Mi francobordo es de ... metros.
.13	What is your air draft ?	¿Cuál es su guinda?
.13.1	My air draft is ... metres.	Mi guinda es de ... metros.
.14	Are you underway ?	¿Está usted navegando?
.14.1	Yes, I am underway.	Sí, estoy navegando.
.14.2	No, I am not underway.	No, no estoy navegando.
.14.3	I am ready to get underway.	Estoy listo para empezar a navegar.
.15	What is your full speed/ full manoeuvring speed?	¿Cuál es su velocidad máxima/su velocidad máxima de maniobra?
.15.1	My full speed/ full manoeuvring speed is ... knots.	Mi velocidad máxima/velocidad máxima de maniobra es de ... nudos.
.16	What is your cargo?	¿Qué tipo de carga tiene?
.16.1	My cargo is	Mi carga es de ... .
.17	Do you carry any dangerous goods?	¿Transporta mercancías peligrosas?
.17.1	Yes, I carry the following dangerous goods: ... kilogrammes/ tonnes IMO Class	Sí, estoy transportando las siguientes mercancías peligrosas: ... kilogramos/toneladas de mercancías de la clase ... de la OMI ... .
.17.2	No, I do not carry any dangerous goods.	No, no transporto mercancías peligrosas.
.18	Do you have any deficiencies/ restrictions?	¿Tiene alguna deficiencia/restricción?
.18.1	No, I have no deficiencies/ restrictions.	No, no tengo deficiencias/restricciones.
.18.2	Yes, I have the following deficiencies/ restrictions:	Si, tengo las siguientes deficiencias/restricciones.
.19	I am/ MV ... is constrained by draft.	Estoy /la motonave... está restringida por su calado.
.20	The maximum permitted draft is ... metres.	El calado máximo permitido es de ... metros.
.21	Do you have any list?	¿Está escorado?
.21.1	Yes, I have a list to port/ starboard of ... degrees.	Sí, tengo una escora a babor / estribor de ... grados.
.21.2	No, I have no list.	No, no estoy escorado.
.22	Are you on even keel?	¿Está usted en aguas iguales?
.22.1	Yes, I am on even keel.	Sí, estoy en aguas iguales.
.22.2	No, I am trimmed by the head/ stern.	No, tengo asiento a proa/popa.
.2	**Acquiring and providing distress traffic data**	**Recogida y difusión de datos sobre el tráfico en situaciones de socorro**
	See AI/1.1 "Distress communications"	Véase también la sección AI/1.1 "Comunicaciones de socorro"
AI/6.2	**Phrases for providing VTS services**	**Frases para los STM**
.1	**Information service**	**Servicios de información**
	These phrases are normally transmitted from the shore.	Esas frases suelen transmitirse desde tierra.
.1.1	**Navigational warnings**	**Avisos náuticos**
.1	Unknown object(s) in position	Objeto(s) desconocido en la situación ... .
.2	Ice/ iceberg(s) in position .../ area around	Hielo / témpano(s) en la situación .... en la zona próxima ... .
.3	Unlit derelict vessel adrift in vicinity ... at ... *(date and time).*	Buque abandonado sin iluminar a la deriva en las proximidades de ... el *(fecha y hora).*
.4	Dangerous wreck/ obstruction located in position ... marked by ... *(type)* buoy.	Restos peligrosos del naufragio / obstrucción en la situación ... marcada por la boya ... (*tipo*).
.5	Hazardous mine adrift in vicinity ... at ... *(date and time).*	Minas potencialmente peligrosas a la deriva en las proximidades de ... el ... *(fecha y hora).*
.6	Uncharted reef/ rock/ shoal reported in position	Arrecife/rocas/banco de arena sin señalar en las cartas notificado(a) en la situación ... .

.7	Pipeline is leaking gas/ oil in position ... - wide berth requested.	El oleoducto/gaseoducto tiene una fuga de gas / escape de hidrocarburos en la situación ... - se solicita un amplio resguardo.
.8	Depth of water not sufficient in position	La profundidad del agua no es suficiente en la situación ...
.9	Navigation closed in area	La zona está cerrada a la navegación.
.1.2	**Navigational information**	**Información náutica**
.1	Oil spill in position	Derrame de hidrocarburos en la situación ... .
.2	Current meters/ hydrographic instruments moored in position ... - wide berth requested.	Medidores de corriente/instrumentos hidrográficos fondeados en la posición ... - se solicita un amplio resguardo.
.3	Platform ... *(name/ number)* reported/ established in position ... - wide berth requested.	Se ha recibido notificación / se ha establecido la plataforma ... (*nombre / número*) en la situación ... - se solicita un amplio resguardo.
.4	... *(charted name of light/ buoy)* in position ...	La ...(*nombre de la luz / boya en las cartas*) situada en ...
	~ unlit/ unreliable/ damaged/ destroyed/ off station/ missing.	~ está apagada, / no es fiable / está averiada / destruida / fuera de su lugar / ha desaparecido.
	~ (temporarily) changed to ... *(full characteristics).*	~ ha sido cambiada (temporalmente) a ... (características *completas*).
	~ (temporarily) removed.	~ se ha suprimido (temporalmente).
	~ (temporarily) discontinued.	~ se ha suspendido (temporalmente).
.5	... *(charted name of light / buoy)* ... *(full characteristics)*	La ... (nombre de la luz /boya en las cartas) ... (*características completas*) ha sido
	~ established in position	~ establecida la situación ...
	~ re-established in position	~ reestablecida en la situación ...
	~ moved ... kilometres / nautical miles in ... *(direction)* to position	~ cambiada a ... cables / millas marinas hacia ... (*dirección*) a la situación ... .
.6	(Note: Only for major fog signal stations.)	(Nota: Sólo para las estaciones de señales de niebla más importantes.)
	Fog signal ... *(charted name of light / buoy)* in position ... inoperative.	Señal de niebla ... (*nombre de la luz / boya en las cartas*) en la posición ... está fuera de servicio.
.1.3	**Traffic information**	**Información sobre el tráfico**
.1	Gunnery/ rocket firing/ missile/ torpedo/ underwater ordnance exercises in area bounded by ... *(positions)* and ... from ... *(date and time)* to ... *(date and time).* Wide berth requested.	Ejercicios navales de artillería/lanzamiento de cohetes/misiles/torpedos/ operaciones con submarinos en la zona delimitada por... (*situación*) y ... del *(fecha y hora)* al ... *(fecha y hora).* Se solicita un amplio resguardo.
.2	Cable/ pipeline operations by ... *(vessel)* in vicinity .../ along a line joining ... *(position)* from ... *(date and time)* to ... *(date and time*) - wide berth requested. Contact via VHF Channel	Operaciones con cables/conductos efectuados por .. (*buque*) en las proximidades de .../en las líneas que unen los siguientes puntos.... (*coordenadas*) del ... *(fecha y hora)* al ... *(fecha y hora)* ~ Se solicita un amplio resguardo. Contacto por el canal ... VHF ...
.3	Salvage operations in position ... from ... *(date and time)* to ... *(date and time)* - wide berth requested. Contact via VHF Channel	Operaciones de salvamento en la situación ... de *(fecha y hora)* al ... *(fecha y hora).* Se solicita un amplio resguardo. Contacto por el canal ... VHF.
.4	Seismic/ hydrographic operations by ... (*vessel)*... from ... *(date and time)* to ... *(date and time)* in position ... - wide berth requested. Contact via VHF Channel	Operaciones sísmicas/hidrográficas efectuadas por ... (*buque*) del ... *(fecha y hora)* al ... *(fecha y hora)* en la situación .... Se solicita un amplio resguardo. Contacto por el canal ...VHF.
.5	Oil clearance operations near MT ... in position ... - wide berth requested.	Operaciones de limpieza de hidrocarburos en las proximidades del buque tanque ... en la situación ... . Se solicita un amplio resguardo.
.6	Transhipment of ... *(kind of cargo)* in position ... - wide berth requested.	Trasvase de ... (*tipo de carga*) en la situación ... . Se solicita un amplio resguardo.

.7	Difficult tow from ... *(port of departure)* to ... *(destination)* on ... *(date)* - wide berth requested.	Remolque difícil de ... (*puerto de salida*) a ... (*destino*) el ... *(fecha)* Se solicita un amplio resguardo.
.8	Vessel not under command in position .../ area	Buque sin gobierno en la situación .../en la zona ... .
.9	Hampered vessel in position .../ area ... (course ... degrees, speed ... knots).	Buque impedido en la situación .../en la zona ... (rumbo ... grados, velocidad ... nudos).
.9.1	Vessel constrained by her draft in position .../ area ... (course ... degrees, speed ... knots).	Buque restringido por su calado en situación...zona... (con rumbo...grados...y velocidad de ...nudos).
.10	Vessel in position ... on course ... and speed ... is not complying with traffic regulations.	El buque situado en ... con rumbo a .... y velocidad de ... no cumple las reglas de tráfico.
.11	Vessel is crossing ... traffic lane on course ... and speed ... in position	El buque está cruzando la vía de circulación... con rumbo a ... y velocidad de ... en la situación ... .
.12	Small fishing boats in area around ... - navigate with caution.	Pequeñas embarcaciones de pesca en la zona de .... Navegue con precaución.
.13	Submarines operating in sea area around ... surface vessels are in attendance.	Submarinos en la zona marítima de ... acompañados por buques de superficie.
.1.4	**Route information**	**Información sobre la derrota**
.1	Route .../ Traffic Lane ... has been suspended/ discontinued/ diverted.	La derrota .../vía de circulación ... ha sido suspendida/eliminada/trasladada.
.1.5	**Hydrographic information**	**Información hidrográfica**
.1	Tidal prediction for ... *(name of station(s))* / area ... :	Las previsiones para la marea en ... (*nombre de la estación o las estaciones*)/la zona ... son:
.1.1	A tide of ... metres above/ below datum is expected in position .../ area ... at about ... UTC.	Una marea de ... metros por encima/por debajo del dátum en la situación ... en la zona de ... alrededor de las ... horas UTC.
.1.2	Abnormally high/ low tides are expected in position .../ area ... at about ... UTC.	Mareas anormalmente altas o bajas previstas en la situación ... en la zona ... de ... alrededor de las ... horas UTC.
.2	The tide is rising -	La marea está subiendo
	~ it is ... hours before high water / after low water.	~ faltan ... horas para la pleamar/han pasado...horas desde de la bajamar.
	~ it is ... metres below high water/ above low water.	~ es de ... metros por debajo de la pleamar/por encima de la bajamar.
.3	The tide is falling -	La marea está bajando
	~ it is ... hours after high water/ before low water.	~ faltan ... horas para la pleamar/han pasado...horas desde de la bajamar.
	~ it is ... metres below high water / above low water.	~ es de ... metros por debajo de la pleamar/por encima de la bajamar.
.4	The tide is slack.	La marea está en repunte.
.5	Present tide is ... metres above/ below datum ... in position	La marea actual es de ... metros por encima /por debajo del dátum ... en la situación ...
.6	The tide is ... metres above/ below prediction	La marca está ... metros por encima/por debajo de lo previsto.
.7	The tidal stream/ current is ... knots in position	La corriente mareal es de ... nudos en la situación ...
.8	The tide is setting in direction ... degrees.	El reflujo mareal es de ... grados en dirección ...
.9	The depth of water is/ is not sufficient in position	La profundidad del agua es/no es suficiente en la situación ...
.12	Charted depth has increased/ decreased by ... metres due to winds/ sea state.	La profundidad ha aumentado/disminuido ... metros con respecto a la indicada en las cartas debido a los vientos/al estado de la mar.

.1.6	**Electronic navigational aids information**	**Información relativa a las ayudas electrónicas a la navegación**
.1	GPS Satellite ... *(number)* unusable from ... *(date and time)* to ... *(date and time).*	El satélite … (*nº*) del sistema GPS estará fuera de servicio del … *(fecha y hora)* al … *(fecha y hora).*
	Cancel one hour after time of restoration.	Cancelar una hora después de que se reanude el servicio.
.2	LORAN station ... *(name number of master/ secondary)*	La estación LORAN … (*nombre y número de la estación principal/secundaria*).
.3	RACON ... *(name of station)* in position ... off air ... from ... *(date and time)* to ... *(date and time).*	La estación RACON … (*nombre de la estación*) situada en … estará fuera del canal de conversación … del … *(fecha y hora)* al … *(fecha y hora).*
.1.7	**Meteorological warnings**	**Avisos meteorológicos**
.1	Gale warning/ storm warning was issued at ... UTC starting at ... UTC .	Aviso de temporal/tempestad emitido a las … horas UTC previsto para las … horas UTC.
.1.1	Gale warning/ storm warning. Wind at ... UTC in area ... *(met. area)* from direction ... *(cardinal and half cardinal points)* and force Beaufort ... backing/ veering to ... *(cardinal and half cardinal points).*	Aviso de temporal/tempestad. Vientos a las … horas UTC en la zona … (*zona meteorológica*) de dirección … *(punto cardinal)* y fuerza... en la escala Beaufort , levógiros/dextrógiros hacia … *(punto cardinal).*
.2	Tropical storm warning was issued at ... UTC starting at ... UTC.	Aviso de tempestad tropical emitido a las … horas UTC, prevista a las … horas UTC.
.2.1	Tropical storm warning at ... UTC. Hurricane ... *(name)*/ tropical cyclone/ tornado/ willy-willy/ typhoon/ ... with central pressure of ... millibars/ hPascals located in position ... . Present movement ... *(cardinal and half cardinal points)* at ... knots. Winds of ... knots within radius of ... nautical miles of centre. Seas over ... metres. Further information on VHF Channel .../ frequency ... (at ... UTC).	Aviso de tempestad tropical a las … horas UTC. Huracán … *(nombre)*/ciclón tropical/tornado/vientos huracanados/tifón/… con una presión en el núcleo de … milibares/hPascals en … . Actualmente se desplaza(n) hacia … *(punto cardinal)* a una velocidad de … nudos. Vientos de … nudos en un radio de … millas marinas del núcleo. Olas de más de … metros. Se dará más información en el canal … VHF/ la frecuencia … (a las … horas UTC).
.1.8	**Meteorological information**	**Información meteorológica**
.1	Position of tropical storm ... *(name)* ..., path ... *(cardinal and half cardinal points)*, speed of advance ... knots.	Tempestad tropical … *(nombre)* situada en …, con trayectoria … *(punto cardinal).* Avanza a una velocidad de … nudos.
.2	Wind direction ... *(cardinal and half cardinal points)*, force Beaufort ... in position	En la situación … , la dirección del viento es … *(punto cardinal)*, y la fuerza … en la escala Beaufort.
.3	Wind is backing/ veering and increasing/ decreasing.	El viento es levógiro/dextrógiro y va en aumento/disminución.
.4	Wind is expected to increase/ decrease in position ... to force Beaufort ... within the next... hours.	Se prevé que los vientos aumenten/disminuyan en la situación …a una fuerza … en la escala Beaufort dentro de las próximas … horas.
.5	Visibility in position ...	Visibilidad en la situación …:
	~ ... metres/ nautical miles.	~ de...metros/millas marinas.
	~ reduced by mist/ fog/ snow/ dust / rain/	~ reducida por neblina/niebla/nieve/polvo/lluvia/… .
	~ expected to increase/ decrease to ... metres/ nautical miles within the next ... hours.	~ se prevé que aumente/disminuya a … metros/millas marinas en las próximas … horas.
.6	Sea / swell in position ...	Olas/mar de fondo en la situación …:
	~ ... metres from ... *(cardinal and half cardinal points).*	~ de … metros, procedente(s) de … *(punto cardinal).*
	~ expected to increase/ decrease within the next ... hours.	~ se prevé que aumente(n)/disminuya(n) en las próximas … horas.
.7	Icing is expected/ not expected in area	Se prevé/no se prevé engelamiento en la zona … .

.1.9	**Meteorological questions and answers**	**Preguntas y respuestas sobre cuestiones meteorológicas**
	See AI/3.1 "Meteorological and hydrological conditions"	Véase también la sección AI/3.1 "Condiciones meteorológicas e hidrológicas"
.2	**Navigational assistance service**	**Servicio de asistencia a la navegación**
	Shore based pilotage by Navigational Assistance Service: also see AI/6.4 .3.18 to .3.21	Practicaje desde tierra facilitado por el servicio de asistencia a la navegación: Véase también la sección AI/6.4 (.3.18 a .3.21).
.2.1	**Request and identification**	**Solicitud de identificación**
.1	Is shore based radar assistance available?	¿Se dispone de asistencia por radar desde tierra?
.1.1	Yes, shore based radar assistance is available.	Sí, se dispone de asistencia por radar desde tierra.
.1.2	No, shore based radar assistance is not available.	No, no se dispone de asistencia por radar desde tierra.
.2	Shore based radar assistance is available from ... to ... UTC.	Se dispone de asistencia por radar desde tierra de las ... a las ... horas UTC.
.3	Do you require navigational assistance to reach ... ?	¿Necesita asistencia a la navegación para llegar a ...?
.3.1	Yes, I require navigational assistance.	Sí, necesito asistencia a la navegación.
.3.2	No, I do not require navigational assistance	No, no necesito asistencia a la navegación.
.4	What is your position?	¿Cuál es su situación?
.4.1	My position is bearing ... degrees ..., distance ... kilometres/ nautical miles from	Mi situación es la siguiente: demora ... grados, distancia de... cables/millas marinas de... .
.5	How was your position obtained?	¿Cómo ha obtenido su situación?
.5.1	My position was obtained by GPS/ RADAR/ cross-bearing/ astronomical observation/	Mi situación ha sido obtenida por GPS/radar/demoras simultáneas/observación astronómica/... .
.6	Repeat your position for identification.	Repita su situación para identificarse.
.7	I have located you on my radar screen.	Lo he localizado en mi pantalla de radar.
.7.1	Your position is bearing ... degrees, distance ... kilometres/ nautical miles from	Su situación es la siguiente: demora ... grados, distancia de... cables/millas marinas de ... .
.8	I cannot locate you on my radar screen.	No lo localizo en mi pantalla de radar.
.9	What is your present course and speed?	¿Cuáles son su rumbo y velocidad actuales?
.9.1	My present course is ... degrees, my speed is ... knots.	Mi rumbo actual es ... grados, y la velocidad de ... nudos.
.10	What is the course to reach you?	¿Qué rumbo debo tomar para llegar hasta usted?
.10.1	The course to reach me is ... degrees.	El rumbo que ha de tomar para llegar hasta mí es de ... grados.
.11	Is your radar in operation?	¿Funciona su radar?
.11.1	Yes, my radar is in operation.	Sí, mi radar funciona.
.11.2	No, my radar is not in operation.	No, mi radar no funciona.
.12	What range scale are you using?	¿Qué escala está utilizando?
.12.1	I am using ... miles range scale.	Estoy utilizando una escala con un alcance de ... millas.
.12.2	Change to a larger/ smaller range scale.	Cambie a una escala más grande/más pequeña.
.13	You are leaving my radar screen.	Está saliendo de mi pantalla de radar.
.14	Change to radar ... *(name)* VHF Channel	Cambie al radar ... *(nombre)*, canal VHF ... .
.15	I have lost radar contact.	He perdido contacto por radar.
.2.2	**Position**	**Situaciones**
.1	You are entering	Está entrando en ... . .
.2	Your position is .../ bearing ... degrees, distance ... kilometres/ nautical miles from	Su situación es: demora ... grados, distancia ... cables/millas marinas de ... .

.4	You are passing	Está pasando por ... .
	You are	Está:
	~ in the centre of the fairway.	~ en el centro del paso.
	~ on / not on the radar reference line (of the fairway).	~ en la línea de referencia del radar/fuera de ella (en el paso).
	~ on the ... *(cardinal and half cardinal points)* side of the fairway.	~ al ... *(punto cardinal)* del paso.
.5	You are approaching the ... *(cardinal and half cardinal points)* limit of the fairway.	Está llegando al extremo ... *(punto cardinal)* del paso.
.6	Your position is buoy number ... distance ... metres/ cables to the ... *(cardinal and half cardinal points)* of the radar reference line.	Su situación viene dada por la boya número ... , que está a una distancia de ... metros/cables al ... *(punto cardinal)* de ... /de la línea de referencia del radar.
.7	Your position is distance ... metres/ cables from the intersection of radar reference line ... and radar reference line ... and distance ... metres/ cables to the ... *(cardinal and half cardinal points)* of radar reference line	Su situación dista ... metros/cables de la intersección de la línea de referencia del radar ... y de la línea de referencia del radar ... , a una distancia de ... metros/cables al ... *(punto cardinal)* de la línea de referencia del radar.
.8	MV ... has reported at reporting point	La motonave ... ha enviado una notificación en el punto ... .
.9	You are getting closer to the vessel … *(cardinal and half cardinal points)* of you.	Está acercándose a un buque situado al ... *(punto cardinal)* de usted.
.10	Vessel on opposite course is passing to the ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	Un buque está cruzando en dirección opuesta al … *(punto cardinal)* de usted.
.11	MV ... is metres/ cables ... *(cardinal and half cardinal points)* of you	La motonave … está a … metros/cables ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ is ingoing/ outgoing.	~ y está entrando/saliendo.
	~ has stopped.	~ se ha detenido.
	~ is at anchor.	~ está fondeado.
	~ is on a reciprocal course	~ viene al rumbo opuesto.
	~ will overtake to the ... *(cardinal and half cardinal points)* of you	~ le adelantará al ... *(punto cardinal)* de usted.
.12	Vessel has anchored ... metres/ cables ... *(cardinal and half cardinal points)* of you in position	El buque ha fondeado a … metros/cables al ... *(punto cardinal)* de usted en la situación … .
.13	Vessel ... *(cardinal and half cardinal points)* of you is obstructing your movements.	El buque al ... *(punto cardinal)* de usted está obstruyendo sus movimientos.
.14	You will meet crossing traffic in position	Va a encontrarse con tráfico que cruza en la situación ... .
.15	Vessel is entering/ leaving the fairway at	El buque está entrando en el paso/ saliendo del paso por ... .
.16	Buoy ... distance ... metres/ cables ... *(cardinal and half cardinal points).*	La boya ... está a una distancia de ... metros / cables al ... *(punto cardinal).*
.17	Vessel ... *(cardinal and half cardinal points)* of you is	El buque al... *(punto cardinal)* de usted está
	~ turning.	~ girando.
	~ anchoring.	~ fondeando.
	~ increasing/ decreasing speed.	~ aumentando/disminuyendo la velocidad.
	~ overtaking you.	~ adelantándole.
	~ not under command.	~ sin gobierno.
.2.3	**Course**	**Rumbos**
	Note:The user of this phrase should be fully aware of the implications of words such as "track", "heading" and "course made good".	Nota: Los usuarios de estas frases deben ser plenamente conscientes del significado de expresiones tales como "trayectoria", "rumbo de proa" y "rumbo efectivo".

.1	Your track is	Su trayectoria
	~ parallel with the reference line.	~ es paralela a la línea de referencia.
	~ diverging from the reference line.	- se desvía de la línea de referencia.
	~ converging to the reference line.	- converge con la línea de referencia.
.2	What is your present course/ heading?	¿Cuál es su rumbo actual?
.2.1	My present course/ heading is ... degrees	Mi rumbo actual es de ... grados.
.3	You are steering a dangerous course.	Lleva usted un rumbo peligroso.
.4	Course to make good is ... degrees.	El rumbo efectivo es de ... grados.
.5	Vessel ... *(cardinal and half cardinal points)* of you is on same course ... degrees.	El buque al ... *(punto cardinal)* de usted tiene el mismo rumbo de ... grados.
.5.1	Advise you	Le recomiendo
	~ keep your present course.	~ que mantenga su rumbo actual.
	~ a new course of … degrees.	~ que cambie su rumbo a ... grados.
.6	Have you altered course?	¿Ha cambiado el rumbo?
.6.1	Yes, I have altered course - my new course is ... degrees.	Si, he cambiado el rumbo: mi nuevo rumbo es de ... grados.
.6.2	No, I have not altered course - my course is ... degrees.	No, no he cambiado el rumbo: mi rumbo es de ... grados.
.7	You are running into danger -	Está acercándose a un peligro.
	~ shallow water ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ aguas poco profundas al ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ submerged wreck ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ restos de naufragio sumergidos al ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ fog bank ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ banco de niebla al ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ risk of collision (with a vessel bearing ... degrees, distance ... kilometres/ … nautical miles).	~ riesgo de abordaje (con un buque que tiene una demora de ... grados, a una distancia de ... cables /millas marinas).
	~ bridge is defective/	~ el puente está defectuoso / ... .
.3	**Traffic organization service**	**Servicio de organización del tráfico marítimo**
.3.1	**Clearance, forward planning**	**Despacho y planificación anticipada**
.1	Traffic clearance is required before entering	Es necesario contar con una autorización de tráfico antes de entrar en ... .
.2	Do not enter the traffic lane/	No entre en la vía de circulación / ... .
.3	Proceed to the emergency anchorage.	Siga hasta el fondeadero de emergencia.
.4	Keep clear of .../ Avoid	Manténgase alejado de ... / evite ... .
.5	You have permission	Tiene permiso para
	~ to enter the traffic lane/ route - traffic clearance granted.	~ entrar en la vía de circulación/la derrota: Tráfico le concede una autorización.
	~ to enter traffic lane/ route in position ... at ... UTC.	~ entrar en la vía de circulación/la derrota situada en... a las ... horas UTC.
.6	Do not pass the reporting point ... until ... UTC.	No cruce el punto de notificación ... hasta las ... horas UTC.
.7	Report at the next way point/ way point .../ at ... UTC.	Envíe un mensaje desde el próximo punto de control de derrota / desde el punto de control de derrota ... / a las ... a las UTC.
.8	You must arrive at way point ... at ... UTC - your berth is clear.	Debe usted llegar al punto de control de derrota ... a las ... horas UTC: su puesto de atraque está libre.
.9	Do not arrive in position ... before/ after ... UTC.	No llegue a la situación ... antes / después de las ... horas UTC.
.10	The tide is with you/ against you.	Va a favor/en contra de la marea.
.3.2	**Anchoring**	**Fondeo**
.1	You must anchor	Debe usted fondear
	~ at ... UTC.	~ a las ... horas UTC.
	~ until the pilot arrives.	~ hasta que llegue el práctico.
	~ in a different position.	~ en una situación diferente.

	~ clear of fairway.	~ fuera del paso.
.2	Do not anchor in position	No fondee en la situación ... .
.3	Anchoring is prohibited.	Está prohibido fondear.
.6	You must heave up anchor.	Debe levar el ancla.
.7	You are at anchor in a wrong position.	Está fondeado en la situación equivocada.
.8	Have your crew on stand by for heaving up anchor when the pilot embarks.	Mantenga su tripulación a la espera para levar el ancla cuando llegue el práctico.
.9	You have permission to anchor (at ... UTC)	Tiene usted permiso para fondear (a las ... horas UTC).
	~ in position	~ en la situación ... .
	~ until the pilot arrives.	~ hasta que llegue al práctico.
	~ until the tugs arrive.	~ hasta que lleguen los remolcadores.
	~ until sufficient water.	~ hasta que haya suficiente calado.
.10	You are obstructing the fairway/ other traffic.	Está usted obstruyendo el paso/el resto del tráfico.
.11	Are you dragging/ dredging anchor?	¿Está usted garreando/arrastrando al ancla?
.11.1	Yes, I am dragging/ dredging anchor.	Sí, estoy garreando/arrastrando el ancla.
.11.2	No, I am not dragging/ dredging anchor.	No, no estoy garreando/arrastrando el ancla.
.12	Do not dredge anchor.	No arrastre el ancla.
.3.3	**Arrival, berthing and departure**	**Llegada, atraque y salida**
.1	Your orders are to berth on	Tiene orden de atracar en ... .
.2	Your orders are changed to proceed to	Han cambiado sus órdenes. Siga hasta ... .
.3	Proceed to ... for orders.	Siga hasta ... y espere órdenes.
.4	You have permission to enter/ to proceed at ... UTC.	Tiene permiso para entrar/continuar a las ... horas UTD.
.5	Vessel is turning/ manoeuvring in position	El buque está evolucionando/maniobrando en ... .
.6	MV ...	La motonave ...
	~ will turn in position	~ evolucionará en la situación ... .
	~ will leave ... at ... UTC.	~ saldrá de ... a las ... horas UTC.
	~ is leaving	~ está saliendo de ... .
	~ has left	~ ha salido de ... .
	~ entered fairway in position	~ ha entrado en el paso en la situación … .
.7	Your berth is not clear (until ... UTC)	Su atraque no está libre (hasta las ... horas UTC).
.7.1	Your berth will be clear at ... UTC.	Su puesto de atraque quedará libre a las ... horas UTC.
.8	You will berth/ dock at ... UTC .	Atracará/entrará en el muelle a las ... horas UTC.
.9	Berthing has been delayed by ... hours.	Su atraque se ha retrasado ... horas.
.10	Be ready to get underway.	Prepárase para empezar a navegar.
.10.1	I am ready to get underway	Estoy listo para empezar a navegar.
.11	Get underway.	Comience a navegar.
.12	Are you underway?	¿Está usted navegando?
.12.1	Yes, I am underway.	Sí, estoy navegando.
.12.2	No, I am not underway.	No, no estoy navegando.
.13	Move ahead/ astern ... metres.	Vaya avante/atrás ... metros.
.14	Your vessel is in position - make fast.	El buque está en posición: haga firme.
.3.4	**Enforcement**	**Cumplimiento**
.1	According to my radar, your course does not comply with Rule 10 of the COLREGs.	De acuerdo con mi radar, su rumbo no cumplela regla 10 del Reglamento de abordajes.
.2.	Your actions will be reported to the Authorities.	Sus acciones serán notificadas a las autoridades.
3	You are not complying with traffic regulations.	Está usted ~ incumpliendo las reglas de tráfico.
	You are not keeping to the correct traffic lane.	Está usted ~ fuera de la vía de circulación correcta.
.4	Have all navigational instruments in operation before entering this area/ area	Tenga en funcionamiento todos los instrumentos náuticos antes de entrar en esta zona/en la zona ... .
.5	Your navigation lights are not visible.	Sus luces de navegación no son visibles.

.6	Recover your fishing gear.	Recoja sus artes de pesca.
.6.1	You are fishing in the fairway.	Está usted pescando en el paso.
.7	Fishing gear is to the ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	Hay artes de pesca al ... *(punto cardinal)* de usted
.8	Fishing in area ... is prohibited.	La pesca en la zona ... está prohibida.
.9	You are approaching a prohibited fishing area.	Está usted acercándose a una zona en la que está prohibida la pesca.
.10	Fairway speed is ... knots.	La velocidad en el paso es de ... nudos.
.3.5	**Avoiding dangerous situations, providing safe movements**	**Prevención de situaciones peligrosas y planificación de maniobras de seguridad**
.1	It is dangerous	Es peligroso
	~ to anchor in your present position.	~ fondear en su situación actual.
	~ to remain in your present position.	~ permanecer en su situación actual.
	~ to alter course to ... *(cardinal and half cardinal points).*	~ cambiar el rumbo al ... *(punto cardinal).*
.2	Large vessel is leaving the fairway - keep clear of the fairway approach.	Un buque de gran tamaño está saliendo del paso: manténgase alejado de los accesos al paso.
.3	Nets with buoys/ without buoys in this area - navigate with caution.	Hay redes marcadas por boyas/sin boyas en esta zona: Navegue con precaución.
.4	Collision in position	Abordaje en la situación ... .
.5	MV ... is aground/ on fire/ ... in position	La motonave ... ha varado/tiene un incendio/... en la situación ... .
.6	Stand by for assistance.	Prepárese para prestar asistencia.
.7	Vessels must	Los buques deben
	~ keep clear of this area/ area	~ mantenerse alejados de esta zona/de la zona ... .
	~ avoid this area/ area	~ evitar esta zona/la zona ... .
	~ navigate with caution.	~ navegar con precaución.
.8	Keep clear of ... - search and rescue in progress.	Manténgase alejado de ...: están realizándose operaciones de búsqueda y salvamento.
.9	Your present course is too close	Su rumbo actual es demasiado próximo
	~ to ingoing/ outgoing vessel.	~ al buque que se sale/entra del paso.
	~ to the vessel that you are overtaking.	~ al buque que está adelantando.
	~ to the ... *(cardinal and half cardinal points)* limit of the fairway.	~ al extremo ... *(punto cardinal)* del paso.
.10	Your course is deviating from the radar reference line.	Su rumbo se desvía de la línea de referencia del radar.
.11	You are running into danger	Está acercándose a un peligro
	~ shallow water .... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ aguas poco profundas al ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ submerged wreck ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ restos de naufragio sumergidos al ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ fog bank ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ banco de niebla al ... *(punto cardinal)* de usted.
	~ risk of collision (with vessel bearing ... degrees, distance ... kilometres/ nautical miles).	~ riesgo de abordaje (con un buque a una demora de ... grados, y una distancia de ... cables/millas marinas).
	~ bridge is defective.	~ el puente está defectuoso.
.12	You are proceeding at a dangerous speed.	Lleva una velocidad peligrosa
.13	You must	Debe usted
	~ proceed by the fairway/ route	~ avanzar por el paso/siguiendo la derrota ... .
	~ keep to the ... *(cardinal and half cardinal points)* of the fairway line/ radar reference line.	~ mantenerse al ... *(punto cardinal)* de la línea del paso/ de la línea de referencia del radar.
	~ stay clear of the fairway.	~ mantenerse alejado del paso.
.14	You must wait for MV ... to cross ahead of you.	Debe esperar que la motonave ... cruce por delante de usted.

.15	You must wait for MV ... to clear ... before	Debe esperar a que la motonave ... se aleje de ... antes de
	~ entering the fairway.	~ entrar en el paso.
	~ getting underway.	~ comenzar a navegar.
	~ leaving the berth.	~ desatracar.
.16	Do not overtake.	No ~ adelante.
	Do not cross the fairway.	No ~ cruce el paso.
.17	Alter course to ... *(cardinal and half cardinal points)* of you.	Cambie el rumbo al ... *(punto cardinal).*
.18	Pass ... *(cardinal and half cardinal points)* of	Pase al ... *(punto cardinal).*
	~ ingoing/ outgoing/ anchored/ disabled vessel.	~ del buque que entra/sale/está anclado/está impedido.
	~ of ... mark/	~ de la marca ... /... .
.19	Stop engines.	Pare las máquinas.
.20	MV ...	La motonave ...
	~ wishes to overtake … *(cardinal and half cardinal points)* of you.	~ desea adelantarle por el... *(punto cardinal).*
	~ agrees/ does not agree to be overtaken.	~ está conforme/no está conforme con la maniobra de adelantamiento.
	~ is approaching an obscured area ... - approaching vessels acknowledge.	~ está acercándose a una zona oscurecida por ...- ruego que los buques que se están acercando envíen un acuse de recibo.
.3.6	**Canal and lock operations**	**Operaciones en canales y esclusas**
.1	You must	Debe usted
	~ close up on the vessel ahead of you.	~ acercarse al buque que le precede.
	~ drop back from the vessel ahead of you.	~ separarse del buque que le precede.
	~ wait at	~ esperar en ... .
	~ moor at	~ amarrar/fondear en ... .
	~ wait for lock clearance at ... until ... UTC.	~ esperar a que quede libre la esclusa a las ... horas UTC.
.2	Convoy ... must wait/ moor at	El convoy debe esperar/amarrar/fondear en ... .
.3	You will join convoy ... at ... UTC.	Usted debe ~ incorporarse al convoy a las ... horas UTC.
	You will enter canal/ lock at ... UTC.	Usted debe ~ entrar en el canal/esclusa a las ... horas UTC.
.4	Transit will begin at ... UTC.	El tránsito comenzará a las ... horas UTC.
.5	Your place in convoy is number	Su lugar en el convoy es el número ... .
.6	Transit/ convoy speed is ... knots.	La velocidad de tránsito/del convoy es de ... nudos.
.7	Convoys / vessels will pass in area	El convoy/los buques pasará(n) por la zona de ... .
AI/6.3	**Handing over to another VTS**	**Traspaso a otro STM**
.1	... VTS this is ... VTS: MV ... position is bearing... degrees, distance ... kilometres / nautical miles from ... . working frequency is VHF Channel ... . Your target. Please confirm.	STM ..., éste es el STM ... : motonave ..., su situación es: demora ... grados, distancia ... cables/millas marinas de ... la frecuencia de servicio es el canal ...VHF. Es su blanco. Confirme, por favor.
.2	... VTS this is ... VTS: MV ... position bearing is ... degrees, distance ... kilometres/ nautical miles from ... . I confirm. My target.	STM ... , éste es el STM ... : motonave ..., su situación es: demora ... grados, distancia ... cables/millas marinas de ... . Confirmado. Mi blanco.
.3	.... VTS this is ... VTS: MV ... position is bearing... degrees, distance ... kilometres/ nautical miles from ... . I am unable to take over this target.	STM ... , éste es el STM ... : motonave ..., su situación es: demora ... grados, distancia ... cables/millas marinas de ... . No puedo hacerme cargo de este blanco.

AI/6.4	Phrases for communication with emergency services and allied services	Frases para las comunicaciones con los servicios de emergencia y otros servicios conexos
.1	**Emergency services** (SAR, fire fighting, pollution fighting) See AI/1 "Distress Communication"	**Servicios de emergencia** (búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, lucha contra la contaminación) Véase también la sección AI/1 "Comunicaciones de socorro".
.2	**Tug services**	**Servicios de remolque**
	Also see AII/3.6 "Tug assistance"	Véase también la sección AII/3.6 "Asistencia con remolcadores".
.1	How many tugs do you require?	¿Cuántos remolcadores necesita?
.1.1	I require ... tug(s).	Necesito ... remolcador(es).
.2	You must take	Debe tomar
	~ ... tug(s) according to port regulations.	~ ... remolcador(es), de acuerdo con las ordenanzas del puerto.
	~ ... tug(s) fore and ... tug(s) aft.	~ ... remolcador(es) a proa, y ... remolcador(es) a popa.
.3	Wait for the tug(s) in position	Espere al (a los) remolcador(es) en la situación ... .
.4	The tugs will meet you in position ... at ... UTC.	Los remolcadores se reunirán con usted en ... a las ... horas UTC.
.6	Tug services have been suspended until ... *(date and time)*/ resumed on... *(date and time)*.	Se han suspendido los servicios de remolque hasta ... *(fecha y hora)*/se reanudarán ... *(fecha y hora)*.
.3	**Pilot request**	**Solicitud de práctico**
.1	Must I take a pilot?	¿Es preciso que tome práctico?
.1.1	Yes, you must take a pilot - pilotage is compulsory.	Sí, debe tomar práctico ~ el practicaje es obligatorio.
.1.2	No, you need not take a pilot.	No, no es preciso que tome práctico.
.2	Do you require a pilot?	¿Necesita usted un práctico?
.2.1	Yes, I require a pilot.	Sí, necesito un práctico.
.2.2	No, I do not require a pilot - I am holder of Pilotage Exemption Certificate (No. ...).	No, no necesito un práctico: soy titular del Certificado de exención de practicaje nº ...
.3	You are exempted from pilotage.	Está usted exento del practicaje.
.4	Do you require a pilot at ... *(name)* Pilot Station?	¿Necesita tomar práctico en la estación de prácticos ... *(nombre)*?
.4.1	Yes, I require a pilot at ... *(name)* Pilot Station.	Sí, necesito tomar práctico en la estación de prácticos *(nombre)*.
.4.2	No, I do not require a pilot at ... *(name)* Pilot Station - I require a pilot in position ...	No, no necesito tomar práctico en la estación de prácticos...*(nombre)*: necesito un práctico en ... .
.5	What is your ETA at ... *(name)* Pilot Station in local time?	¿Cuál es su hora estimada de llegada a la estación de prácticos... *(nombre)?* – indique la hora local.
.5.1	My ETA at... *(name)* Pilot Station is ... hours local time.	Mi hora estimada de llegada a la estación de prácticos... *(nombre)* son las ... hora local.
.6	What is local time?	¿Cuál es su hora local?
.6.1	Local time is ... hours.	Mi hora local son las ... horas.
.7	What is your position?	¿Cuál es su situación?
.7.1	My position is	Mi situación es ... .
.8	What is your distance from ... *(name)* Pilot Station?	¿A qué distancia está de la estación de prácticos ... *(nombre)*?
.8.1	My distance from ... *(name)* Pilot Station is ... kilometres/ nautical miles.	Estoy a una distancia de ... cables/millas marinas dla estación de prácticos ... *(nombre)*.
.9	Is the pilot boat on station?	¿Está la embarcación del práctico en la estación de prácticos?
.9.1	Yes, the pilot boat is on station.	Sí, la embarcación del práctico está en la estación de prácticos.
.9.2	No, the pilot boat is not on station.	No, la embarcación del práctico no está en la estación de prácticos.
.9.3	The pilot boat will be on station at ... hours local time.	La embarcación del práctico estará en la estación de prácticos a las ... hora local.

.10	In what position can I take the pilot?	¿En qué situación (punto) puedo tomar práctico?
.10.1	Take the pilot at ...*(Pilot Station)*/ near ... at ... hours local time.	Tome práctico en (estación de prácticos)/ en las proximidades de ... a las ... hora local.
.11	When will the pilot embark?	¿Cúando embarcará el práctico?
.11.1	The pilot will embark at ... hours local time.	El práctico embarcará a las ... hora local.
.12	The pilot boat is coming to you.	La embarcación del práctico se dirige hacia usted.
.13	Stop in present position and wait for the pilot.	Deténgase en su situación actual y espere al práctico.
.14	Keep the pilot boat … *(cardinal and half cardinal points)* of you.	Mantenga la embarcación del práctico al ... *(punto cardinal)* de usted.
.15	What is your freeboard?	¿Cuál es su francobordo?
.15.1	My freeboard is ... metres.	Mi francobordo es de ... metros.
.16	Change to VHF Channel ... for pilot transfer.	Cambie al canal ... VHF para trasladar al práctico.
.17	Stand by on VHF Channel ... until pilot transfer is completed.	Manténgase a la escucha en el canal ...VHF hasta que el práctico se traslade.
.18	Pilotage at ... *(name)* Pilot Station has been suspended until ... *(date and local time)*.	Se ha suspendido el practicaje en el punto... *(nombre)* hasta las ... (*fecha y hora local*).
.19	Pilotage at ... *(name)* Pilot Station has been resumed.	Se ha reanudado el practicaje en el punto... *(nombre)*.
.20	The pilot cannot embark at ... *(name)* Pilot Station due to	El práctico no puede embarcar en el punto.. *(nombre)* debido a ... .
.21	Do you accept shore-based navigational assistance from VTS Centre?	¿Acepta asistencia a la navegación desde tierra procedente del Centro de Servicios de Tráfico Marítimo?
.21.1	Yes, I accept shore-based navigational assistance.	Sí, acepto asistencia a la navegación desde tierra.
.21.2	No, I do not accept shore-based navigational assistance.	No, no acepto asistencia a la navegación desde tierra.
.21.3	I will stay in position ... until	Permaneceré fondeado en ... hasta ... .
.22	You have permission to proceed by yourself (or wait for the pilot at ... buoy).	Está autorizado a navegar solo (o esperar al práctico en la boya ...).
.23	Follow the pilot boat inward where the pilot will embark.	Siga a la embarcación del práctico hasta la entrada, donde embarcará.
.4	**Embarking/ disembarking pilot**	**Embarque y desembarque del práctico**
	See AI/4.2 "Embarking/ disembarking pilot"	Véase también la secciónAI/4.2 "Embarque y desembarque del práctico".

Appendix to AI - External Communication Phrases	**Apéndice de la parte AI ~ Frases para las comunicaciones con el exterior**
Standard GMDSS Messages	**Mensajes normalizados del SMSSM**
For further details see: ITU MANUAL for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile-Satellite Services, Geneva.	Para más información, véase: Manual del usuario de los servicios móviles marítimos y de los servicios móviles marítimos por satélite, UIT, Ginebra.
1 Standard distress message	**1 Mensaje normalizado de socorro**
.1 Structure	**.1 Estructura**
Upon receipt of a DSC Distress Alert acknowledgement the vessel in distress should commence the distress traffic on one of the international distress traffic frequencies such as VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) as follows:	Tras recibir un acuse de recibo de un alerta de socorro enviado por LSD, el buque en situación de peligro debe iniciar la transmisión del siguiente mensaje de socorro en una de las frecuencias de tráfico asignadas a escala internacional a las comunicaciones de socorro por telefonía (canal 16 VHF o frecuencia 2182 kHz, si no están preseleccionadas automáticamente):
MAYDAY	MAYDAY
THIS IS	AQUÍ

- the 9-digit Maritime Mobile Service Identity code (MMSI) plus name / call sign or other identification of the vessel calling	- el código de 9 dígitos de la identidad del servicio móvil marítimo (ISMM) seguido por el nombre/distintivo de llamada u otros datos que permitan identificar al buque que llama
- the position of the vessel	- la situación del buque
- the nature of distress	- la naturaleza de la situación de peligro
- the assistance required	- el tipo de asistencia requerida
- any other information which might facilitate rescue.	- cualquier otro dato que pueda facilitar el salvamento.
.2 **Example**	**.2 Ejemplo**
MAYDAY	MAYDAY
- THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO	- AQUÍ DOS-UNO-UNO-DOS-TRES-NUEVE-SEIS-OCHO-CERO
MOTOR VESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO	MOTONAVE "BIRTE" DISTINTIVO DE LLAMADA DELTA ALFA MIKE KILO
- POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH	- SITUACIÓN SEIS DOS GRADOS UNO UNO DECIMAL OCHO MINUTOS NORTE
- ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST	- CERO CERO SIETE GRADOS CUATRO CUATRO MINUTOS ESTE
- I AM ON FIRE AFTER EXPLOSION	- TENGO UN INCENDIO COMO CONSECUENCIA DE UNA EXPLOSIÓN
- I REQUIRE FIRE FIGHTING ASSISTANCE	- NECESITO ASISTENCIA EN LA LUCHA CONTRA INCENDIOS
- SMOKE NOT TOXIC	- EL HUMO NO ES TÓXICO
OUT	CAMBIO
2 Standard urgency message	**2 Mensaje normalizado de urgencia**
.1 Structure	**.1 Estructura**
After the transmission of a DSC Urgency Call switch the transmitter to VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and commence the urgency traffic as follows:	Tras transmitir una llamada de urgencia por LSD, cámbiese el transmisor al canal 16 VHF o a la frecuencia 2182 kHz (si no se dispone de control automático) e inicie la trasmisión del siguiente mensaje de urgencia:
PAN-PAN (repeated three times)	PAN-PAN (se repite tres veces)
ALL STATIONS (repeated three times)	A TODAS LAS ESTACIONES (se repite tres veces)
THIS IS	AQUI
- the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification	- el código de 9 dígitos de la identidad del servicio móvil marítimo (ISMM), seguido por el nombre/distintivo de llamada u otros datos que permitan identificar al buque que llama
- the position of the vessel	- la situación del buque
- the text of the urgency message.	- el texto del mensaje de urgencia.
.2 Example	**.2 Ejemplo**
PAN-PAN PAN-PAN PAN-PAN	PAN-PAN PAN-PAN PAN-PAN
ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS	LLAMADA GENERAL A TODAS LAS ESTACIONES (se repite tres veces)
- THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO	- AQUÍ DOS-UNO-DOS-TRES-NUEVE-SEIS-OCHO-CERO
MOTORVESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO	- MOTONAVE "BIRTE" DISTINTIVO DE LLAMADA DELTA ALPHA MIKE KILO
- POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST	- SITUACIÓN SEIS DOS GRADOS UNO UNO DECIMAL OCHO MINUTOS NORTE CERO CERO SIETE GRADOS CUATRO CUATRO MINUTOS ESTE
- I HAVE PROBLEMS WITH ENGINES	- TENGO PROBLEMAS CON LAS MÁQUINAS
- I REQUIRE TUG ASSISTANCE	- NECESITO ASISTENCIA CON REMOLCADOR
OUT	CORTO

3 Standard safety message	**3 Mensaje normalizado de seguridad**
.1 Structure	**.1 Estructura**
After the transmission of a DSC Safety Call switch the transmitter to VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and transmit the safety message as follows:	Tras transmitir una llamada de seguridad por LSD, cambie al canal 16 VHF o la frecuencia 2182 kHz (si no se dispone de control automático) e inicie la trasmisión del siguiente mensaje de seguridad:
SECURITE (repeated three times)	SECURITE (se repite tres veces)
ALL STATIONS (or all ships in a specific geographical area, or to a specific station)	LLAMADA GENERAL A TODAS LAS ESTACIONES (o a todos los buques en una determinada zona geográfica, o a una estación específica).
(repeated three times)	(se repite tres veces)
THIS IS	AQUÍ
- the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification	- el código de 9 dígitos de las identidades del servicio móvil marítimo (ISMM) del buque, seguido por el nombre/distintivo de llamada u otros datos que permitan identificarlo.
- the text of the safety message.	- el texto del mensaje de seguridad.
.2 Example	**.2 Ejemplo**
SECURITE SECURITE SECURITE	SECURITE SECURITE SECURITE
ALL SHIPS ALL SHIPS ALL SHIPS IN AREA PETER REEF	LLAMADA GENERAL A TODOS LOS BUQUES (se repite tres veces) EN LA ZONA DEL ARRECIFE PETER
- THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO	- AQUÍ DOS-UNO-UNO-DOS-TRES-NUEVE-SEIS-OCHO-CERO
MOTORVESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO	MOTONAVE "BIRTE" DISTINTIVO DE LLAMADA DELTA ALPHA MIKE KILO
- DANGEROUS WRECK LOCATED IN POSITION TWO NAUTICAL MILES SOUTH OF PETER REEF	- RESTOS PELIGROSOS DE NAUFRAGIO SITUADOS A DOS MILLAS MARINAS AL SUR DEL ARRECIFE PETER
OUT	CAMBIO
AII ON-BOARD COMMUNICATION PHRASES (A)	**AII FRASES PARA LAS COMUNICACIONES A BORDO (A)**
AII/1 Standard wheel orders	**AII/1 Órdenes normalizadas al timón**
All wheel orders given should be repeated by the helmsman and the officer of the watch should ensure that they are carried out correctly and immediately. All wheel orders should be held until countermanded. The helmsman should report immediately if the vessel does not answer the wheel.	Todas las órdenes dadas al timón serán repetidas para el timonel, y el oficial de la guardia se asegurará de que se cumplen correcta e immediatamente. Todas las órdenes del timón se mantendrán en vigor hasta que se anulen. Si el buque no obecede al timón, el timonel lo notificará inmediatamente.
When there is concern that the helmsman is inattentive s/he should be questioned:	Cuando exista el temor de que el timonel esté distraido, se le dirigirá la pregunta siguiente:
"What is your heading ?" And s/he should respond:	"¿Cuál es su rumbo?" La respuesta debe ser:
"My heading is ... degrees."	"Mi rumbo es de ... grados."

Order	**Meaning**	**Orden**	**Significado**
1. Midships	Rudder to be held in the fore and aft position.	1. A la vía	LLevar el timón y mantenerlo en la posición de proa-popa
2. Port/ starboard five	5° of port/ starboard rudder to be held.	2. A babor/estribor cinco grados	Meter el timón 5º a babor/ estribor y mantenerlo así.
3. Port/ starboard ten	10°of port/ starboard rudder to be held.	3. A babor/estribor diez grados	Meter el timón 10º a babor/estribor y mantenerlo así.

4. Port/ starboard fifteen	15°of port/ starboard rudder to be held.	4. A babor/estribor quince grados	Meter el timón 15º a babor/estribor y mantenerlo así.
5. Port/ starboard twenty	20° of port/ starboard rudder to be held.	5. A babor/estribor veinte grados	Meter el timón 20º a babor/estribor y mantenerlo así.
6. Port/ starboard twenty-five	25°of port/ starboard rudder to be held.	6. A babor/estribor veinticinco grados	Meter el timón 25º a babor/estribor y mantenerlo así.
7. Hard-a-port/ starboard	Rudder to be held fully over to port/ starboard.	7.Todo a babor/estribor	Meter el timón a babor/estribor y mantenerlo así.
8. Nothing to port/ starboard	Avoid allowing the vessel's head to go to port/ starboard	8. Nada a babor/estribor	Evitar que la proa del buque vaya habia babor/estribor.
9. Meet her	Check the swing of the vessel´s head in a turn.	9. Aguantar	Reducir la caída de la proa del buque en un giro.
10. Steady	Reduce swing as rapidly as possible.	10. Derecho	Parar la caída lo más rápidamente posible.
11. Ease to five/ ten/ fifteen/ twenty	Reduce amount of rudder to 5°/ 10°/ 15°/ 20° and hold.	11. Levante hasta cinco/ diez/quince/veinte	Reducir el ángulo del timón a 5º/10º/15º/20º y mantenerlo así.
12. Steady as she goes	Steer a steady course on the compass heading indicated at the time of the order. The helmsman is to repeat the order and call out the compass heading on receiving the order. When the vessel is steady on that heading, the helmsman is to call out: "Steady on ..."	12. Derecho como va	Gobernar manteniendo el rumbo indicado por el compás al tiempo de dar la orden. El timonel ha de repetir la orden e indicar el rumbo del compás al recibir la orden. Cuando el bunque se mantenga en ese rumbo, el timonel ha de dar la voz "A rumbo ..."
13. Keep the buoy/ mark/ beacon/ ... on port side/ starboard side.		13. Mantenga la boya/marca/baliza/ ... a babor/estribor.	
14. Report if she does not answer the wheel.		14. Avise si el buque no obedece el timón.	
15. Finished with wheel, no more steering.		15. Listo de timón, no hay más operaciones de gobierno.	
When the officer of the watch requires a course to be steered by compass, the direction in which s/he wants the wheel turned should be stated followed by each numeral being said separately, including zero, for example:		Cuando el oficial de guardia quiera gobernar a un rumbo por el compás, indicará la banda de metida de la caña y luego dirá cada número por separado, incluido el cero, por ejemplo:	

Order	**Course to be steered**	**Orden**	**Rumbo que se ha de mantener**
Port, steer one eight two	182°	A babor, al uno ocho dos	182º
Starboard, steer zero eight two	082°	A estribor, al cero ocho dos	082º
Port, steer three zero five	305°	A babor, el tres cero cinco	305º

On receipt of an order to steer, for example, 182°, the helmsman should repeat it and bring the vessel round steadily to the course ordered. When the vessel is steady on the course ordered, the helmsman is to call out:	Al recibir la orden para gobernar, por ejemplo, 182º, el timonel la repetirá y hará caer el buque hasta ponerse al rumbo ordenado. Cuando el buque esté al rumbo ordenado, el timonel dará la voz de:

"Steady on one eight two".	"Derecho al uno ocho dos".
The person giving the order should acknowledge the helmsman's reply.	La persona que dio la orden contestará mostrándose de acuerdo con la respuesta del timonel.
If it is desired to steer on a selected mark the helmsman should be ordered to:	Si se desea poner rumbo a una marca determinada, se ordenará al timonel:
"Steer on ... buoy / ... mark / ... beacon".	"Proa a la boya ... /marca/baliza ... ."
The person giving the order should acknowledge the helmsman's reply.	La persona que dio la orden contestará mostrándose de acuerdo la respuesta del timonel.

AII/2	**Standard engine orders**	**AII/2 Órdenes normalizadas a la máquina**
	Any engine order given should be repeated by the person operating the bridge telegraph(s) and the officer of the watch should ensure the order is carried out correctly and immediately.	La persona que maneje el(los) telégrafo(s) del puente repetirá toda orden que se le dé y el oficial de guardia se cerciorará de que la orden se ejecuta correcta e inmediatamente.
	Order	**Orden**
1.	(Port/ starboard engines) Full ahead/ astern	(Motores de babor/estribor) avante toda/atrás toda.
2.	(Port/ starboard engines) Half ahead/ astern	(Motores de babor/estribor) avante media/atrás media.
3.	(Port/ starboard engines) Slow ahead/ astern	(Motores de babor/estribor) avante poca/atrás poca.
4.	(Port/ starboard engines) Dead slow ahead / astern	(Motores de babor/estribor) avante muy poca/atrás muy poca.
5.	Stop (port/ starboard) engines	Parar el motor (de babor/estribor).
6.	Emergency full ahead/ astern	Avante a toda/atrás toda, emergencia.
7.	Stand by engine (Engine-room personnel fully ready to manoeuvre and bridge manned to relay engine orders.)	Atención a la máquina. (Personal de la cámara de máquinas listo para maniobrar y puente dotado del personal necesario para transmitir las órdenes a la máquina.)
8.	Finished with engines – no more manoeuvring. (Operation of engines no longer required.)	Listo de máquinas -han terminado las maniobras. (No van a necesitarse ya las máquinas).
	In vessels fitted with twin propellers, the word "both" should be added to all orders affecting both shafts, e.g. "Full ahead both", and "Slow astern both", except that the words "Stop all engines" should be used, when appropriate. When required to manoeuvre twin propellers independently, this should be indicated, i.e. "Full ahead starboard", "Half astern port", etc.	En los buques que lleven hélices gemelas, se añadirá la expresión "las dos" al final de todas las órdenes relativas a ambos ejes; por ejemplo "avante toda las dos" y "atrás poca las dos", si bien se utilizará la expresión "¡Pare las máquinas!" cuando proceda. Cuando sea necesario maniobrar las hélices gemelas independientemente, se dará la indicación oportuna, o sea, "Estribor avante toda", "Babor avante media", etc.
	Where bow thrusters are used, the following orders are used:	Si se utilizan impulsores laterales, las órdenes que procede dar son las siguientes:
9.	Bow thruster full/ half to port/ starboard.	Impulsor de proa a babor/estribor toda/media.
10.	Stern thruster full/ half to port/ starboard.	Impulsor de popa a babor/estribor toda/media.
11.	Bow / stern thruster stop.	Pare el impulsor de proa/ popa.
AII/3	**Pilot on the bridge**	**Práctico en el puente**
AII/3.1	**Propulsion system**	**Sistema de propulsión**
.1	Is the engine a diesel or a turbine?	La máquina, ¿es de tipo diesel o turbina?
.1.1	The engine is a diesel/ turbine.	Es diesel/ turbina.
.2	Is the engine-room manned or is the engine on bridge control?	¿Está atendida la cámara de máquinas o se controla la máquina desde el puente?
.2.1	The engine-room is manned.	La cámara de máquinas está atendida.
.2.2	The engine is on bridge control.	La máquina se controla desde el puente.
.3	How long does it take to change the engines from ahead to astern?	¿Cuánto tiempo tarda la máquina en pasar de avante a atrás?
.3.1	It takes ... seconds to change the engines (from ahead to astern).	La máquina tarda ... segundos en pasar(de avante a atrás).

.4	How long does it take to start the engines from stopped?	¿Cuánto tiempo tarda la máquina en arrancar desde la posición de parada?
.4.1	It takes ... seconds to start the engines (from stopped).	La máquina tarda ... segundos en arrancar (desde la posición de parada).
.5	Is extra power available in an emergency?	¿Dispone el buque de potencia de reserva para maniobras de emergencia?
.5.1	Yes, extra power is available.	Sí, dispone de potencia de reserva.
.5.2	No, extra power is not available.	No, no dispone de potencia de reserva.
.6	Do you have a controllable or fixed pitch propeller?	¿Tiene el buque hélice fija o de paso variable?
.6.1	We have a controllable pitch propeller.	Tiene una hélice de paso variable.
.6.2	We have a fixed pitch propeller.	Tiene hélice fija.
.7	Do you have a right-hand or left-hand propeller?	¿Tiene el buque hélice de paso a la derecha o a la izquierda?
.7.1	We have a right-hand/ left-hand propeller.	El buque tiene una hélice de paso a la derecha/a la izquierda.
.8	Do you have a single propeller or twin propellers?	¿Tiene el buque una hélice o hélices gemelas?
.8.1	We have a single propeller/ twin propellers.	El buque tiene una sola hélice/hélices gemelas.
.9	Do you have a bow thruster or stern thruster?	¿Tiene el buque impulsores laterales de proa o de popa?
.9.1	We have one/ two/ ... bow thruster(s)/ stern thruster(s).	El buque tiene un/dos/... impulsor(es) lateral(es) de proa/de popa.
.10	What is the maximum manoeuvring power ahead/ astern?	¿Cuál es la potencia máxima de maniobra en avante/atrás?
.10.1	The maximum manoeuvring power ahead/ astern is ... kiloWatts.	La potencia máxima de maniobra avante/atrás es de ... kW.
.11	What are the maximum revolutions ahead/ astern?	¿Cuál es el máximo de revoluciones avante/atrás?
.11.1	The maximum revolutions ahead/ astern are	El máximo de revoluciones avante/atrás es de ... .
.12	Do the twin propellers turn inward or outward when going ahead?	En marcha avante, ¿giran las hélices gemelas hacia dentro/fuera?
.12.1	The twin propellers turn inward/ outward (when going ahead).	En marcha avante, las hélices gemelas giran hacia dentro/fuera
AII/3.2	**Manoeuvring**	**Maniobras**
.1	I require the pilot card/ manoeuvring data.	Necesito la tablilla de practicaje/los datos de maniobra.
.2	What is the diameter of the turning circle?	¿Cuál es el diámetro de su curva de evolución?
.2.1	The diameter of the turning circle is ... metres.	El diámetro de la curva de evolución es ... metros.
.3	What is the advance and transfer distance in a crash-stop?	¿Cuáles son su avance y su traslado en parada de emergencia?
.3.1	The advance distance is ... kilometres/ nautical miles, the transfer distance is ... degrees (in a crash-stop).	La distancia de avance es de ... cables/millas marinas, y la de traslado de ... grados (en parada brusca).
.4	How long does it take from hard-a-port to hard-a-starboard?	¿Cuánto tarda el buque en pasar de todo a babor a todo a estribor?
.4.1	It takes ... seconds (from hard-a-port to hard-a-starboard).	Tarda ... segundos (para pasar de todo a babor a todo a estribor).
.5	Is the turning effect of the propeller very strong?	¿Es muy fuerte el efecto evolutivo de la hélice?
.5.1	Yes, the turning effect (of the propeller) is very strong.	Sí, el efecto evolutivo (de la hélice) es muy fuerte.
.5.2	No, the turning effect (of the propeller) is not very strong.	No, el efecto evolutivo (de la hélice) no es muy fuerte.
.6	Where is the whistle control?	¿Dónde está el accionador del silbato?
.6.1	The whistle control is on the console/ on	El accionador del silbato está en la consola/en ... .

.7	What notice is required to reduce from full sea speed to manoeuvring speed?	¿Con cuánto tiempo hay que avisar para pasar de la velocidad de navegación al régimen de maniobra?
.7.1	... minutes notice is required (to reduce from full sea speed to manoeuvring speed).	Hay que avisar con ... minutos de antelación (para reducir la velocidad máxima de navegación a una velocidad de maniobra).
.8	Do you have an automatic pilot?	¿Tiene usted piloto automático?
.8.1	Yes, we have an automatic pilot.	Sí, tengo piloto automático.
.8.2	No, we do not have an automatic pilot.	No, no tengo piloto automático.
.9	Give ... short/ prolonged blast(s) (on the whistle).	Dé ... pitada(s) corta(s)/larga(s) con el silbato.
.10	Stand by lookout.	Disponga un vigía de guardia.
.11	Maintain a speed of ... knots.	Mantenga una velocidad de ... nudos.
.12	What is the (manoeuvring) speed at full/ half/ slow/ dead slow ahead?	¿Cuál es la velocidad (de maniobra) avante toda/media/poca/muy poca?
.12.1	The manoeuvring speed at full/ half/ slow/ dead slow ahead is ... knots.	La velocidad de maniobra avante toda/media/poca/muy poca es de ... nudos.
.13	What is the full sea speed/ fairway speed?	¿Cuál es su velocidad de navegación/su velocidad en el paso?
.13.1	The full sea speed/ fairway speed is … knots.	La velocidad de navegación/la velocidad en el paso es de ... nudos
AII/3.3	**Radar**	**Radar**
.1	Is the radar operational?	¿Está funcionando su radar?
.1.1	Yes, the radar is operational.	Sí, el radar está funcionando.
.1.2	No, the radar is not operational.	No, el radar no está funcionando.
.2	Where is the radar antenna?	¿Dónde está la antena del radar?
.2.1	The radar antanna is on … .	La antena del radar está situada en ... .
.3	Does the radar have any blind sectors?	¿Tiene su radar sectores ciegos?
.3.1	Yes, the radar has blind sectors from … to … degrees and from … to … degrees.	Sí el radar tiene sectores ciegos entre ... y ... grados y desde ... a ... grados.
.3.2	No, the radar does not have any blind sectors.	No, el radar no tiene sectores ciegos.
.4	Change the radar to … miles range scale.	Cambie el radar a ~ una escala de alcance de ... millas.
	Change the radar to relative head-up/ north-up/ course-up.	Cambie el radar a ~ movimiento relativo con proa arriba/norte arriba/rumbo arriba.
	Change the radar to true-motion north-up/ course-up.	Cambie el radar a ~ movimiento verdadero con norte arriba/rumbo arriba.
AII/ 3.4	**Draft and air draft**	**Calado y guinda**
.1	What is your present maximum draft?	¿Cuál es su calado máximo actual?
.1.1	My present maximum draft is … metres.	Mi calado máximo actual es de ... metros.
.1.2	My draft forward/ aft is … metres.	Mi calado a proa/popa es de ... metros.
.2	What is your air draft?	¿Qué guinda tiene?
.2.1	My air draft is … metres.	Tengo una guinda de ... metros.
AII/3.5	**Anchoring**	**Fondeo**
.1	**Going to anchor**	**Llegada al fondeadero**
.1	Stand by port/ starboard/ both anchor(s) for letting go.	Preparados para fondear el(las) ancla(s) de babor/estribor/babor y estribor.
.2	Walk out the anchor(s)	Apeen el(las) ancla(s).
.3	We are going to anchorage.	Nos dirigimos al fondeadero.
.4	We will let go port/ starboard/ both anchor(s).	Fondearemos el(las) ancla(s) de babor/estribor/babor y estribor.
.5	Put … shackles in the water/ in the pipe/ on deck.	Ponga ... grillete(s) en el agua/en el escobén/en cubierta.
.6	Walk back port/ starboard/ both anchor(s) one/ one and a half shackle(s).	Desvire un grillete/un grillete y medio del (de las) ancla(s) de babor/estribor/babor y estribor.

.7	We will let go port/ starboard/ both anchor(s) … shackle(s) and dredge it/ them.	Fondearemos el (a las) ancla(s) de babor/estribor/babor y estribor con ... grillete(s) y arrastraremos sobre el fondo.
.8	Let go port/ starboard/ both anchor(s).	Dé fondo al ancla de babor/estribor/babor y estribor.
.9	Slack out the cable(s).	File cadena (s).
.9.1	Check the cable(s).	Aguante la(s) cadena(s)
.9.2	Hold on the port/ the starboard/ both cable(s).	Aguante firme la(s) cadena(s) de babor/estribor/babor y estribor.
.10	How is the cable leading?	¿Por dónde llama la cadena?
.10.1	The cable is leading	La cadena llama
	~ ahead/ astern.	~ por la proa/popa.
	~ to port/ to starboard.	~ babor/estribor.
	~ round the bow.	~ cruzada por la proa.
	~ up and down.	~ a pique.
.11	How is the cable growing?	¿Qué tensión tiene la cadena?
.11.1	The cable is slack/ tight/ coming tight.	La cadena está suelta/tensa/tensando.
.12	Is / are the anchor(s) holding.	¿Ha(n) agarrado el(las) ancla(s)?
.12.1	Yes, the anchor(s) is/ are holding.	Sí, el(las) ancla(s) está(n) agarrando.
.12.2	No, the anchor(s) is/ are not holding.	No, el(las) ancla(s) no está(n) agarrando.
.13	Is she brought up?	¿Ha hecho cabeza el buque?
.13.1	Yes, she is brought up in position … .	Sí el buque ha hecho cabeza en la situación ... .
.13.2	No, she is not brought up (yet).	No, (todavía) no ha hecho cabeza.
.14	Switch on the anchor light(s).	Encienda las luces de fondeo.
.15.	Hoist the anchor ball.	Ice la bola de fondeo.
.16	Check the anchor position by bearings/ by … .	Compruebe la situación de fondeo por demoras/... .
.16.1	The anchor position is bearing … degrees, distance … kilometres/ nautical miles to … .	La posición de fondeo tiene una demora de ... grados, a una distancia de ... cables/millas marinas de ... .
.16.2	Check the anchor position every … minutes.	Compruebe la posición de fondeo cada ... minutos.
.2	**Leaving the anchorage**	**Salida del fondeadero**
.1	How much cable is out?	¿Cuánta cadena tiene fuera?
.1.1	… shackle(s) is/ are out.	Tengo fuera ... grillete(s).
.2	Stand by for heaving up.	Preparados para virar.
.3	Put the windlass in gear.	Embrague el molinete.
.3.1	The windlass is in gear.	el molinete está embragado.
.4	How is the cable leading?	¿Por dónde llama la cadena?
.4.1	The cable is leading	La cadena llama
	~ ahead/ astern.	~ por proa/popa.
	~ to port/ to starboard.	~ babor/estribor.
	~ round the bow.	~ cruzada por la proa.
	~ up and down.	~ a pique.
.5	Heave up port/ starboard/ both cable(s).	Vire la(s) cadena(s) de babor/estribor/babor y estribor.
.6	How much weight is on the cable?	¿Trabaja mucho la cadena?
.6.1	Much/ too much weight is on the cable.	La cadena trabaja mucho/demasiado.
.6.2	No weight is on the cable.	La cadena no trabaja.
.7	Stop heaving.	Bueno virar.
.8	How many shackles are left (to come in)?	¿Cuántos grilletes quedan (por virar)?
.8.1	... shackles are left (to come in).	... quedan grilletes (por virar).
.9	Attention! Turn in cable(s).	¡Atención! la(s) cadena(s) tiene una vuelta.
.10	The anchor(s) is/ are aweigh.	El (las) ancla(s) ha(n) zarpado.
.10.1	The cables are clear.	Las cadenas están libres.
.11	The anchor(s) is/ are clear of the water/ home/ foul/ secured.	El (las) ancla(s) está(n) arriba/en estiba/encepada(s)/sujeta(s).

AII/3.6	**Tug assistance**	**Asistencia con remolcadores**
.1	We will take ... tug(s).	Emplearemos ... remolcador(es).
.2	The tug(s) will pull/ push.	El (los) remolcador(es) empujará(n)/tirará(n).
.3	We use the towing line(s) of your vessel.	Utilizaremos el (los) cabo(s) de remolque de su buque.
.3.1	We use the towing line(s) of the tug(s).	Utilizaremos el (los) cabo(s) de remolque del(de los) remolcador(es).
.4	Stand by for making fast the tug(s).	Preparados para hacer firme el (los) remolque(s).
.5	Use the centre lead/ panama lead.	Use la gatera central/gatera panamá.
.5.1	Use the fairlead	Use los guíacabos de rodillo de:
	~ on port side/ starboard side.	~ la banda de babor/estribor.
	~ amidships.	~ crujía.
	~ on port bow/ starboard bow.	~ la amura de babor/estribor.
	~ on port/ starboard quarter.	~ la aleta de babor/estribor.
.6	Send heaving line(s) to the tug(s).	Dé (una) sirga (s) al (a los) remolcador(es).
.7	Send two towing line(s) to the tug(s).	Dé dos cabos de remolque al (a los) remolcador(es).
.8	Lower towing line(s)	Arríe el(los) cabo(s) de remolque
	~ to the tug(s).	~ hasta el (los) remolcador(es).
	~ ... metre(s) from the water.	~ a... metro(s) del agua.
.9	Slack away towing line(s).	Lasque seguido el(los) cabo(s) de remolque.
.10	Make fast the tug(s).	Haga firme(s) el (los) cabo(s) de remolque.
.10.1	Make fast the tug(s)	Haga firme(s) el (los) cabo(s) de remolque.
	~ forward/ aft.	~ por proa/popa.
	~ on port bow/ starboard bow.	~ por la amura de babor/estribor.
	~ on°port quarter/ starboard quarter.	~ por la aleta de babor/estribor.
.11	Make fast the forward/ aft tug(s) alongside on port side / starboard side.	Haga firme el remolcador/los remolcadores de proa/popa por la banda de babor/estribor.
.12	Make fast ... tug(s) on each bow/ quarter.	Haga firme ... remolque(s) por cada amura/aleta.
.13	Put the eyes of the towing line(s) on bitts.	Encapille la(s) gaza(s) del (de los) cabo(s) la bita.
.14	The tug(s) is/ are fast (on ...).	El (los) remolque(s) está(n) firme(s) (en ...).
.15	Keep clear of towing line(s).	Manténgase alejado de los cabos de remolque.
.16	Stand by for letting go the tug(s).	Preparados para largar el(los) remolque(s).
.17	Let go the tug(s).	Larguen el(los) remolque(s).
.18	Towing line(s) is/ are broken.	Se ha(n) roto el(los) cabo(s) de remolque.
AII/3.7	**Berthing and unberthing**	**Atraque y desatraque**
.1	**General**	**Generalidades**
.1	Is/ are the propeller(s) clear?	¿Está(n) libre(s) la(s) hélice(s)?
.1.1	Yes, the propeller(s) is clear.	Sí, la(s) hélice(s) está(n) libre(s).
.1.2	No, the propeller(s) is not clear.	No, la(s) hélice(s) no está(n) libre(s).
.1.3	Keep the propeller(s) clear.	Mantenga libre(s) la(s) hélice(s).
.2	Are fenders on the berth?	¿Hay defensas en el atraque?
.2.1	Yes, fenders are on the berth.	Sí, el atraque tiene defensas.
.2.2	No, fenders are not on the berth.	No, el atraque no tiene defensas.
.3	Have fenders ready fore and aft.	Prepare defensas a proa y popa.
.2	**Berthing**	**Atraque**
.1	We will berth port side/ starboard side alongside.	Atracaremos a muelle por el costado de babor/estribor.
.2	We will moor	Amarraremos
	~ to buoy(s) (ahead and astern).	~ a una(varias) boya(s) (de proa y popa).
	~ alongside.	~ a muelle.
	~ to dolphins.	~ a duques de Alba.
.3	Send out	Dé
	~ the head/ stern/ breast lines.	~ los largos de proa/los largos de popa/las travesas.
	~ the ... spring(s) forward/ aft.	~ el (los) esprín(es) de proa/popa.
.4	Do you have tension winches?	¿Tiene chigres de tensión?
.4.1	Yes, we have tension winches (forward and aft).	Sí, tenemos chigres de tensión (a proa y popa).

.4.2	No, we do not have tension winches.	No, tenemos chigres de tensión.
.5	Have the heaving lines ready forward and aft.	Prepare las sirgas a proa y popa.
.6	Send the heaving/ head/ stern/ breast line(s) ashore.	Dé (una) sirga(s) a tierra para el largo de proa/el largo de popa/el través.
.7	The linesmen will use shackles/ lashings for securing the mooring.	Los amarradores emplearán grilletes/trincas para asegurar el amarre.
.8	Use	Utilice
	~ the centre lead/ panama lead .	~ la gatera central/gatera panamá.
	~ the bow lead.	~ la gatera de la amura.
	~ the port quarter / starboard quarter lead.	~ la gatera de la aleta de babor/estribor.
.9	Heave on the ... line(s)/ ... spring(s)..	Vire la(s) amarra(s)/ el (los) esprín(es) ... .
.10	Pick up the slack on the ... line(s)/ ... spring(s).	Cobre el seno del(de los) cabo(s)/esprín(es).
.11	Heave away.	Vire seguido.
.11.1	Stop heaving.	Bueno virar.
.12	Slack away/ Check the ... line(s)/ ... spring(s)..	Lasque seguido el(los) cabo(s)/esprín(es) ... .
.13	Hold on the ... line(s)/ ... spring(s).	Aguante el(los) largo(s)/esprín(es) ... .
.14	Heave in easy.	Vire poco a poco.
.14.1	Heave alongside.	Vire para atracar.
.15	Keep the ... line(s)/ ... spring(s) tight.	Mantenga tensos el(los) largo(s)/esprín(es).
.16	Report the forward/ aft distance to	Comunique cuál es la distancia desde proa/popa hasta ... .
.16.1	The forward/ aft distance to ... is ... metres.	La distancia desde proa/popa hasta ... es de ... metros.
.17	We have to move ... metres ahead/ astern.	Tenemos que ir avante/atrás ... metros.
.18	We are in position.	Estamos en el sitio.
.19	Make fast fore and aft.	Haga firme proa y popa.
.20	Finished with manoeuvring stations.	Listo de maniobras.
.3	**Unberthing**	**Desatraque**
.1	Stand by engine(s).	Atención a las máquinas.
.2	Are you ready to get underway?	¿Están listos para zarpar?
.3.1	Yes, we are ready (to get underway).	Sí, estamos listos (para zarpar).
.2.2	No, we are not ready (yet) (to get underway).	No, no estamos listos (para zarpar) (todavía).
.2.3	We will be ready to get underway in ... minutes.	Estaremos listos para zarpar en ... minutos.
.3	Stand by for letting go.	Preparados para largar.
.4	Single up the ... lines and ... springs fore and aft.	Deje en sencillo a proa y popa.
.5	Slack away/ hold on/ heave on the	Lasque/aguante/vire.
	~ head/ stern line.	~ el largo de proa/popa.
	~ breast line.	~ el través.
	~ fore/ aft spring.	~ el esprín de proa/popa.
.6	Let go	Largue
	~ the head/ stern line.	~ el largo de proa/popa.
	~ the breast line.	~ el través.
	~ the fore/ aft spring	~ el esprín de proa/popa.
	~ all (forward / aft).	~ todo (proa y popa).
.7	Let go the towing line(s).	Largue el(los) cabo(s) de remolque.
.8	Stand by bow anchor(s).	Preparen el(las) ancla(s).
.9	Finished with manoeuvring stations.	Listo de maniobras.

	STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES PART B	**FRASES NORMALIZADAS PARA LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS: PARTE B**
	PART B covers further on-board standard safety-related Phrases which, supplementary to PART A, may assist mariners in meeting other basic on-board communication requirements and may be regarded useful for Maritime English instruction.	La PARTE B recoge otras Frases normalizadas sobre aspectos de seguridad a bordo, complementrias de la PARTE A, que pueden ayudar a la gente de mar a reunir otros requisitos básicos de comunicación a bordo y ser de utilidad para la enseñanza del inglés marítimo.
B	**ON-BOARD COMMUNICATION PHRASES** (B)	**FRASES PARA LAS COMUNICACIONES DE A BORDO (B)**
B1	**Operative shiphandling**	**Operaciones del buque**
B1/1	**Handing over the watch**	**Cambio de guardia**
B1/1.1	**Briefing on position, movement and draft**	**Información sobre la situación, los movimientos y el calado**
	The officer of the watch should brief the relieving officer on the following:	El oficial encargado de la guardia debe informar al oficial que le releve de lo siguiente:
.1	**Position**	**Situación**
.1	The present position is	La situación actual es:
	~ latitude ..., longitude	~ latitud ... longitud ... .
	~ bearing ... degrees, distance ... cables/ nautical miles	~ demora ... grados, distancia ... cables/millas marinas.
	~ buoy ...*(charted name)*.	~ boya ... (*nombre en las cartas*).
	~ between ... and... .	~ entre ... y ... .
	~ way point/ reporting point	~ punto de control de derrota/punto de notificación ... .
	~	~ ... .
.2	The next way point/ reporting point is	El próximo punto de control de derrota/punto de notificación es ... .
.3	ETA at ... is ... UTC.	La hora estimada de llegada es....UTC.
.4	We are passing/ we passed buoy ...*(charted name)* on port side/ starboard side.	Estamos pasando/hemos pasado la boya ... (*nombre en las cartas*) por babor/estribor.
.5	We are approaching buoy ...*(charted name)* on port side / starboard side.	Nos estamos acercando a la boya ... *(nombre en las cartas)* por babor/estribor.
.6	Buoy ...*(charted name)* ... is cables/ nautical miles ahead.	La boya ... *(nombre en las cartas)*está a ... cables/millas marinas a proa.
.7	We are entering/ we entered area	Estamos entrando/hemos entrado en la zona de ... .
.8	We are leaving/ we left area	Estamos saliendo/hemos salido de la zona de... .
.2	**Movements**	**Movimientos**
.1	True course/ gyro compass course/ magnetic compass course is ... degrees.	El rumbo verdadero/el rumbo del girocompás/es rumbo magnético es de ... .
.2	Gyro compass error is ... degrees plus/ minus.	El error del girocompás es de ± .....grados.
.2.1	Magnetic compass error is ... degrees east / west.	El error del compás magnético es de ... grados este/oeste.
.3	Speed over ground/ through water is ... knots.	La velocidad con respecto al fondo/la velocidad sobre el agua es de ...grados, ... nudos.
.4	Set and drift is ... degrees, ... knots.	La dirección y la velocidad de deriva son de ... grados, ... nudos.
.5	We are making ... degrees leeway.	Tenemos un abatimiento de ... grados.
.6	The course board is written up.	El cuadernillo de rumbo está actualizado.
.7	The next chart is within .... hours.	Cambiaremos de carta dentro de ... horas.

.3	**Draft**	**Calado**
.1	Draft forward/ aft is ... metres.	El calado a proa/popa es de ... metros.
.2	Present maximum draft is ... metres.	El calado máximo es en la actualidad de ... metros.
.3	Underkeel clearance is ... metres.	La sonda bajo la quilla es de ... metros.

B1/1.2	**Briefing on traffic situation in the area**	**Información sobre la situación del tráfico en la zona**
.1	A vessel is	El buque está
	~ overtaking … *(cardinal and half cardinal points)* of us.	~ adelantándonos por el ... *(punto cardinal).*
	~ on opposite course.	~ al rumbo opuesto.
	~ passing on port side/ starboard side.	~ pasando por babor / estribor.
.2	A vessel is crossing from port side.	Un buque está cruzando por babor.
.2.1	The vessel	El buque
	~ will give way.	~ cederá el paso.
	~ has given way.	~ ha cedido el paso.
	~ has not given way yet.	~ aún no ha cedido el paso.
	~ is standing on.	~ sigue a rumbo.
	~ need not give way.	~ no tiene que ceder el paso.
.3	A vessel is crossing from starboard side.	Un buque está cruzando por estribor.
.3.1	We	Nuestro buque
	~ need not give way.	~ no tiene que ceder el paso.
	~ will stand on.	~ seguirá a rumbo.
	~ will alter course to give way.	~ cambiará el rumbo para ceder el paso.
	~ have altered course to give way.	~ ha cambiado el rumbo para ceder el paso.
.3.2	The vessel will pass … kilometres/ nautical miles ahead/ astern.	El buque pasará a ... cables/millas marinas por la proa/popa.
.3.3	I will complete the manoeuvre.	Terminaré la maniobra.
.4	A vessel … *(cardinal and half cardinal points)* of us is on the same course.	Hay un buque al ... *(punto cardinal)* con el mismo rumbo que el nuestro.
.5	The bearing to the vessel in … degrees is constant.	La demora con respecto al buque a ... grados es constante.
.6	There is heavy traffic/ … in the area.	Hay mucho tráfico/ ... en la zona.
.6.1	There are fishing boats/ … in the area.	Hay botes pesqueros/ ... en la zona.
.7	There are no dangerous targets on the radar.	No hay blancos peligrosos en el radar.
.7.1	Attention. There are dangerous targets on the radar.	Atención. Hay blancos peligrosos en el radar.
.8	Call the Master if any vessel passes with a CPA of less than …. miles.	Llame al capitán si algún buque cruza con un punto de aproximación máxima de menos de ... millas.
.8.1	Call the Master if … .	Llame al capitán si ... .

B1/1.3	**Briefing on navigational aids and equipment status**	**Información sobre el estado del equipo náutico y las ayudas a la navegación**
.1	Port side/ starboard side radar is at ... miles range scale.	La escala de alcance del radar de babor/estribor está en ... millas.
.2	The radar is	El radar está en movimiento
	~ relative head-up/ north-up/ course-up.	~ relativo con proa arriba/norte arriba/rumbo arriba.
	~ true-motion north-up/ course-up.	~ verdadero con norte arriba/ rumbo arriba.
.3	GPS / LORAN is/ is not in operation.	El sistema GPS/LORAN está/no está en funcionamiento.
.4	Echo sounder is at ... metres range scale.	La escala de alcance de la ecosonda es de ... m.
.4.1	The echo sounder recordings are unreliable.	Los datos registrados por la ecosonda no son fiables.
.5	I changed to manual/ automatic steering (at ... UTC).	Cambie a gobierno manual/automático (a las ... UTC).
.6	Navigation lights are switched on/ off.	Las luces de navegación están encendidas/apagadas.

B1/1.4	Briefing on radiocommunications	Información sobre radiocomunicaciones
.1	INMARSAT …*(type of system)* is operational/ is not operational.	El sistema INMARSAT ... (*tipo de sistema*) está/no está en funcionamiento.
.2	VHF DSC Channel 70/ VHF Channel …/ DSC controller is switched on.	El canal 70 VHF para llamada selectiva digital/el canal VHF ... /el dispositivo de control de LSD está en activo.
.2.1	DSC frequency 2187.5 kHz is switched on.	La frecuencia de llamada selectiva digital 2187,5 kHz está en activo.
.3	NAVTEX is switched on.	El NAVTEX está en activo.
.4	Following was received on … at … UTC	Se ha recibido el siguiente mensaje sobre ... a las... horas UTC.
.5	Shore based radar assistance/ VTS/ Pilot station is on VHF Channel … .	La asistencia en tierra/por radar/ el STM/la estación de practicaje está sintonizado(a) en el canal ... VHF.
.6	The Pilot station/ VTS station requires	La estación de practicaje/ STM pide que se comunique
	~ flag state.	~ el Estado de abanderamiento.
	~ call sign/ identification.	~ el distintivo de llamada/datos de identificación.
	~ draft.	~ el calado.
	~ gross tonnage.	~ el arqueo bruto.
	~ length overall.	~ la eslora total.
	~ kind of cargo.	~ el tipo de carga.
	~ ETA at …. .	~ la hora estimada de llegada a ... .
	~ MAREP POSREP/ … .	~ un MAREP POSREP/... .
	~ … .	~ … .

B1/1.5	Briefing on meteorological conditions	Información sobre las condiciones meteorológicas
.1	A weak/ strong (tidal) current is setting .... degrees.	Hay una corriente (mareal) débil/fuerte en dirección al ... .
.1.1	The direction of the (tidal) current will change in ... hours.	La dirección de la corriente (mareal) cambiará en ... horas.
.2	Fog/ mist/ dust/ rain/ snow/ ... is in the area.	Hay niebla/neblina/polvo/lluvia/nieve/... en la zona... .
.3	Automatic fog signal is switched on.	La señal automática de niebla está encendida.
.4	The wind increased/ decreased (within last ... hours).	El viento ha aumentado/disminuido (en las últimas ... horas).
4.1	The wind is ... *(cardinal and half cardinal points)* force Beaufort	El viento viene del ... *(punto cardinal)* con una fuerza de ... en la escala Beaufort.
.4.2	The wind changed from .... *(cardinal and half cardinal points)* to .... *(cardinal and half cardinal points)*.	El viento ha cambiado de ... *(punto cardinal)* a ... *(punto cardinal).*
.5	The sea state is expected to change (within .... hours).	Se prevé que el estado de la mar cambie (dentro de ... horas).
.6	A smooth/ moderate/ rough/ heavy sea/ slight/ moderate/ high swell of ... metres from ...*(cardinal and half cardinal points)* is expected (within .... hours).	Se prevé marejada/fuerte marejada/mar gruesa/mar muy gruesa, con mar de fondo débil/moderado/fuerte de ... metros procedente de ... *(punto cardinal)* (dentro de ... horas).
.7	A tsunami/ an abnormal wave is expected by ... UTC.	Se prevé un tsunami/una ola anormal a las ... horas UTC.
.8	Visibility is ... nautical miles.	La visibilidad es de ... millas marinas.
.9	Visibility is reduced by fog/ mist/ dust/ rain/ snow/	La visibilidad se ve reducida por niebla/neblina/polvo/lluvia/nieve/... .
.10	Visibility is expected	Se prevé que la visibilidad
	~ to decrease/ increase to ... nautical miles (within ... hours).	~ aumente/disminuya a ... millas marinas (en las próximas ... horas).
	~ variable between ... and ... nautical miles (within .... hours).	~ siga variando entre ... y ... millas marinas (en las próximas ... horas).
.11	Next weather report is at ... UTC.	El próximo informe meteorológico se dará a las ... UTC.
.12	Atmospheric pressure is ... millibars/hPascal.	La presión atmosférica es de ... milibares/hPascal.

.13	Barometric change is ... millibars/ hPascal per hour/ within the last ... hours.	El cambio barométrico es de ... milibares/hPascal por hora/en las últimas ... horas.
.13.1	Barometer is steady/ dropping (rapidly)/ rising (rapidly).	El barómetro se mantiene/está bajando (rápidamente)/está subiendo (rápidamente).
.14	There was a gale warning/ tropical storm warning for the area ... at ... UTC.	Hubo un aviso de temporal/tempestad tropical para la zona de ... a las ... horas UTC.

B1/1.6	**Briefing on standing orders and bridge organization**	**Información sobre órdenes permanentes y organización en el puente**
.1	Standing orders for the period from … to … UTC … are : … .	Las órdenes permanentes para el periodo de las ... a las...horas UTC son las siguientes: ... .
.2	Standing orders for the area … are: … .	Las órdenes permanentes para la zona ... son: ... .
.3	Take notice of changes in the standing orders.	Observe los cambios en las órdenes permanentes
.4	Do you understand the standing orders?	¿Entiende las órdenes permanentes?
.4.1	Yes, I understand the standing orders.	Sí, entiendo las órdenes permanentes.
.4.2	No, I do not understand, please explain.	No, no las entiendo; por favor, necesito una explicación.
.5	Read/ Sign the standing orders.	Lea/firme las órdenes permanentes.
.6	The latest fire patrol was at … UTC.	La última patrulla de incendios se efectuó a las ... horas UTC.
.7	The latest security patrol was at … UTC.	La última patrulla de seguridad se efectuó a las ... horas UTC.
.7.1	Everything is in order.	Todo está en orden.
.7.2	The following was stated: … .	Se hizo la siguiente declaración: ... .
.7.3	The following measures were taken: … .	Se adoptaron las siguientes medidas: ... .
.7.4	The following requires attention: … .	Hay que prestar atención a lo siguiente: ... .
.8	The lookout is standing by.	El vigía está preparado.
.9	The helmsman is standing by.	El timonel está preparado.
.10	Call the Master at … UTC/ in position … .	Llame al capitán a las ... horas UTC/en la situación ... .

B1/1.7	**Briefing on special events**	**Información sobre sucesos especiales**
	Also see AI/3 A Safety communications≅.	Véase también la sección AI/3 -"Comunicaciones de seguridad"
.1	There was an engine alarm at ... UTC due to	Hubo una alarma en la cámara de máquinas a las ... horas UTC debido a .....
.2	Speed was reduced at ... UTC due to	Se redujo la velocidad a las ... horas UTC debido a .....
.3	Engine(s) was/ were stopped at ... UTC due to	Se paró la máquina a las ... horas UTC debido a .....
.4	Course was altered at ... UTC due to	Se cambió el rumbo a las ... horas UTC debido a ... .
.5	The Master/ Chief Engineer was called at ... UTC due to	Se llamó al capitán/jefe de máquinas a las ... horas UTC debido a ... .

B1/1.8	**Briefing on temperatures, pressures and soundings**	**Información sobre temperatura, presión y sonda**
.1	The ...(equipment) temperature minimum/ maximum is	La temperatura mínima/máxima del ... (equipo)
	~ ... degrees (centigrade)/ to maintain.	~ es de... grados (centígrados)/debe mantenerse constante.
	~ ... above / below normal.	~ está... por encima/por debajo de lo normal.
	~ critical.	~ es crítica.
.1.1	Do not exceed a minimum/ maximum temperature of … degrees.	No exceder de una temperatura mínima/máxima de ... grados.
.2	The ...(equipment) pressure minimum/ maximum is	La presión mínima/máxima del ... (equipo)
	~ ... kiloponds / bars/ to maintain.	~ es de ... kilopondios/barios/debe mantenerse.
	~ above / below normal.	~ está por encima/por debajo de lo normal.
	~ critical.	~ es crítica.
.2.1	Do not exceed a pressure of … kiloponds / bars.	No exceder de una presión de ... kilopondios/barios.

.3	Ballast/ fresh water/ fuel/ oil/slop sounding is ... metres/ cubic metres.	La sonda del agua de lastre/agua dulce/combustible/hidrocarburos/lavazas es de ... metros/metros cúbicos.
.3.1	Sounding of no ... cargo tank is ... metres/ cubic metres.	La sonda del ~ tanque de carga nº ... es de ... metros/metros cúbicos.
	Sounding of no ... cargo hold is ... centimetres.	La sonda de la ~ bodega de carga nº ... es de ... centímetros.
	~	~ ... .

B1/1.9	**Briefing on operation of main engine and auxiliary equipment**	**Información sobre el funcionamiento de la máquina principal y el equipo auxiliar**
	Also see B1/1.8.	Véase también la sección B1/1.8.
.1	(present) revolutions of the main engine(s) are … per minute.	(En la actualidad), la(s) máquina(s) principal (es) va(n) a ... revoluciones por minuto.
.2	(present) output of the main engine(s)/ auxiliary engine(s) are … kilowatts.	(En la actualidad), la potencia de la(s) máquinas(s) principal(es)/la(s) máquina(s) auxiliar(es) es de ... kW.
.3	(present) pitch of the propeller(s) is … degrees.	(En la actualidad) el paso de la(s) hélice(s) es de ... grados.
.4	There are no problems.	No hay problema.
.5	There are problems with … .	Hay problemas con ... .
	~ with the main engine(s)/ auxiliary engine(s).	~ la(s) máquina(s) principal(es)/auxiliar(es).
	~ with … .	~ ... .
.6	Call the watch engineer (if the problems continue).	Llame al oficial de máquina de guardia (si persisten los problemas).
.6.1	Call the watch engineer … minutes before the arrival at … / at … UTC.	Llame al oficial de máquinas de guardia ... minutos antes de llegar a .../a las ... horas UTC.

B1/1.10	**Briefing on pumping of fuel, ballast water, etc.**	**Información sobre el bombeo de combustible, agua de lastre, etc.**
.1	There is no pumping at present.	Actualmente no hay operaciones de bombeo en curso.
.2	We are filling/ we filled (no.) ... double bottom tank(s)/ the ballast tanks / the ... tank(s).	Estamos llenando/se han llenado ... (nº) tanque(s) del doble fondo/los tanques de lastre/ el(los) tanque(s) ... .
.2.1	Fill up … tonnes/ sounding …/ ullage …/ level …/ to the alarm point.	Llene ... toneladas/hasta obtener una sonda de .../hasta un nivel de llenado .../hasta el nivel crítico.
.3	We are discharging/ we discharged (no.) ... double bottom tank(s)/ the ballast tanks/ the ... tank(s).	Estamos descargando/hemos descargado ... (nº) tanque(s) del doble fondo/los tanques de lastre/el(los) tanque(s) ... .
.4	We are transferring/ we transferred fuel/ ballast/ fresh water/ oil from (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s).	Estamos trasvasando/hemos trasvasado combustible/ lastre/agua dulce/hidrocarburos del (de los) tanque(s) ... (nº) al (a los) tanque(s) ... (nº).
.5	We require a further generator to operate anºadditional pump.	Necesitamos otro generador para hacer funcionar una bomba adicional.

B1/1.11	**Briefing on special machinery events and repairs**	**Información sobre sucesos especiales y reparaciones que afectan a las máquinas**
.1	There was a breakdown of the main engine(s) (at ... UTC/ from ... to ... UTC).	La(s) máquina(s) principal(es) ha(n) sufrido una avería (a las ... horas UTC)/han estado averiadas (de las ... a las... horas UTC).
.1.1	There was a breakdown of ... (at ... UTC/ from ... to ... UTC).	Ha habido una avería de ... (a las ... horas UTC/de las ... a las ... horas UTC).
.2	There was a total blackout (at ... UTC/ from ... to ... UTC).	Ha habido una parada total (a las ... horas UTC/de las ... a las ... horas UTC).
.2.1	There was a blackout in ...(at ... UTC/ from ... to ... UTC) .	Ha habido una parada total de ... (a las ... horas UTC/de las ... a las ... horas UTC).
.3	Main engine(s) was/ were stopped (at ... UTC/ from ... to ... UTC) due to	La(s) máquina(s) principal(es) se paró (pararon) (a las ... horas UTC/de las ... a las ... horas UTC) debido a ... .

.4	Speed was reduced (at ... UTC/ from ... to ... UTC) due to	Se redujo la velocidad (a las ... horas UTC/de las ... a las ... horas UTC) debido a ... .
.5	Call the Master/ Chief engineer if the revolutions of the main engine(s) are below ... per minute.	Llame al capitán/jefe de máquinas si el nº de revoluciones de la(s) máquina(s) principal(es) es inferior a ... por minuto.
.5.1	Call the Master/ Chief Engineer/ watch engineer if	Llame al capitán/jefe de máquinas/oficial de máquinas de guardia si ... .

B1/1.12	**Briefing on record keeping**	**Información sobre el mantenimiento de registros**
.1	The log books/ record books are completed and signed.	Los diarios de navegación/los libros de registro están actualizados y firmados.
.1.1	The note book entries will be copied (into the log books/ record books) after the watch.	Los apuntes se copiarán (a los diarios de navegación/libros de registro) después de la guardia.
.2	Change the paper of the data logger/ echo sounder/ … recorder.	Cambie el papel del registrador de datos/ecosonda/registrador de ... .
.2.1	Refill the toner/ ink of the data logger/ echo sounder/ … recorder	Cambie el tóner/tinta del registrador de datos/ecosonda/registrador de ... .

B1/1.13	**Handing and taking over the watch / conn**	**Cambio y entrega de la guardia**
	The Master/ Chief Engineer or an (engineer) officer handing over the watch should say:	El capitán/jefe de máquinas o un oficial (de máquinas) que entregue la guardia deberá decir:
.1	You have the watch now.	Ahora se hace usted cargo de la guardia.
	The relieving officer should confirm and say:	El oficial que lo releva debe confirmarlo y decir:
.1.1	I have the watch now .	Me hago cargo de la guardia a partir de ahora.
	The Master/ Chief Engineer when called to the bridge/ engine (control) room and formally taking over the watch, should confirm and say:	Si se llama al capitán/jefe de máquinas al puente/cámara de máquinas para que se haga oficialmente cargo de la guardia, lo confirmará diciendo:
.2	I have the watch now.	Me hago cargo de la guardia a partir de ahora.
	The officer of the watch should confirm and say:	El oficial de guardia lo confirmará diciendo:
.2.1	You have the watch now.	Se hace cargo de la guardia a partir de ahora.

B1/2	**Trim, list and stability**	**Asiento, escora y estabilidad**
.1	The vessel is on even keel (at present).	El buque está en aguas iguales (en la actualidad).
.1.1	The vessel is … metres down by the head/ stern (at present).	El buque está aproado/apopado ... metros (en la actualidad).
.2	There is no list (at present).	No hay escora (en la actualidad).
.2.1	(present) list is … degrees to port/ starboard.	La escora actual es de ... grados a babor/estribor.
.3	Fuel/ ballast/ fresh water/ oil was transferred from (no.) … tank(s) to (no.) … tank(s) to correct the list.	Se ha trasvasado combustible/lastre/agua dulce/ hidrocarburos del (de los) tanque(s) (nº) ... al (a los) tanque(s) (nº)... para corregir la escora.
.3.1	We must transfer fuel/ ballast/ fresh water/ oil from (no.) … tank(s) to (no.) … tank(s) to correct the list.	Debemos trasvasar combustible/lastre/agua dulce/hidrocarburos del (de los) tanque(s) ... (nº) ... al (a los) tanque(s) (nº)... para corregir la escora.
.4	Deck cargo/ cargo was restowed (in (no.) … hold(s)) to correct the list.	Se ha cambiado la estiba de la carga en cubierta/la carga (en la(s) bodega(s) (nº)... para corregir la escora.
.4.1	We must restow cargo in (no.) … hold(s) to correct the list.	Debemos cambiar la estiba de la carga en la(s) bodega(s) (nº) ... para corregir la escora.
.5	(present) stability is good/ poor.	La estabilidad (actual) es buena/deficiente.
.6	(no.) … double bottom tank(s) was/ were filled to improve the stability.	Se ha(n) llenado el(los) tanque(s) del doble fondo (nº)... para mejorar la estabilidad.

.7	Fuel / ballast / fresh water/ oil was transferred from (no.) … tank(s) to (no.) … tank(s) to improve the stability.	Se ha trasvasado combustible/lastre/agua dulce/ hidrocarburos del(de los) tanque(s) (nº)... al (a los) tanque(s) (nº)... para mejorar la estabilidad.
.7.1	We must transfer fuel/ ballast/ fresh water/ oil from (no.) … tank(s) to (no.) … tank(s) to improve the stability.	Debemos trasvasar combustible/lastre/agua dulce/ hidrocarburos del(de los) tanque(s) (nº)... al(a los) tanque(s) (nº)... para mejorar la estabilidad.
.7.2	Fore peak/ after peak tank was filled/ emptied to change the trim.	El pique de proa/de popa se ha llenado/vaciado para modificar el asiento
.8	Cargo was restowed in (no.) … hold(s)/ on deck to improve the stability.	Se cambiado la estiba de la carga en la(s) bodega(s) (nº)... /en cubierta para mejorar la estabilidad.
.8.1	We must restow cargo in (no.) … hold(s)/ on deck to improve the stability.	Debemos cambiar la estiba de la carga en la(s) bodega(s) (nº)... /en cubierta para mejorar la estabilidad.
.9	Containers were restowed from … to … to improve the stability.	Se han trasladado contenedores de ... a ... para mejorar la estabilidad.
.9.1	We must restow containers from … to … to improve the stability.	Debemos trasladar contenedores de ... a ... para mejorar la estabilidad.

B2	**Safety on board**	**Seguridad a bordo**
B2/1	**General activities**	**Actividades generales**
	The phrases of this section apply to most of the emergencies covered in this chapter.	Las frases de esta sección son aplicables a la mayoría de las emergencias contempladas en este capítulo.
B2/1.1	**Raising alarm**	**Inicio de la alarma**
.1	Operate the general emergency alarm.	Dé la alarma general de emergencia.
.2	Inform the Master/ Chief Engineer/ … .	Informe al capitán/Jefe de máquinas/ ... .
.3	Inform the … coast radio station / vessels in vicinity (on radio).	Informe (por radio)a las radioestaciones costeras/a los buques en las proximidades.
.4	Request assistance (on radio) from … and report.	Pida asistencia (por radio) a ... e informe de la situación.
.4.1	Assistance was	Se
	~ requested from … .	~ pidió asistencia a ... .
	~ offered by … .	~ ofreció asistencia por parte de... .
	~ accepted from … .	~ aceptó la asistencia de ... .
.5	Transmit a SECURITE/ PAN-PAN/ distress alert/ MAYDAY and report.	Transmita un mensaje SECURITE/PAN-PAN/un alerta de socorro/MAYDAY e informe de la situación.
.5.1	A SECURITE/ PAN-PAN/ distress alert/ MAYDAY was transmitted.	Se transmitió un mensaje SECURITE/PAN-PAN/alerta de socorro/MAYDAY.
.6	Was the distress alert / MAYDAY acknowledged?	¿Se acusó recibo de la alerta de socorro/MAYDAY?
.6.1	Yes, the distress alert/ MAYDAY was acknowledged by … coast radio station/ MRCC/ vessel(s) in vicinity.	Sí, la radioestación costera/el CCSM/ el (los) buque(s) en las proximidades acusaron recibo del alerta de socorro/MAYDAY.
.6.2	No, the distress alert was not acknowledged (yet).	No, no se ha recibido un acuse recibo del alerta de socorro (todavía).
.6.1.1	Repeat the distress alert.	Repita el alerta de socorro.

B2/1.2	**Briefing crew and passengers**	**Información para la tripulación y los pasajeros**
	Also see B4 "Passenger Care".	Véase también la sección B4 "Cuidado de los pasajeros".
.1	Make the following announcement (on the PA – system):	Anuncie lo siguiente (por el sistema de megafonía):
.2	This is your Captain speaking.	Les habla el capitán.
.2.1	We have grounded/ a minor flooding/ a minor fire in … .	Hemos varado/tenemos una pequeña inundación/ incendio en ... .
.2.2	There is no immediate danger to crew, passengers or vessel – and there is no reason to be alarmed.	No hay peligro inmediato para la tripulación, los pasajeros o el buque ~ no hay motivo de alarma.
.2.3	For safety reasons I request all crew members to go to their assembly stations.	Por motivos de seguridad, todos los miembros de la tripulación deben acudir a sus puestos de reunión.
.2.3.1	All officers to report to the bridge.	Todos los oficiales: preséntense en el puente.

.2.3.2	Watchkeepers remain at stations until further order.	Los oficiales de guardia deben permanecer en sus puestos hasta nueva orden.
.2.4	As soon as I have further information I will make another announcement – there is no danger at this time.	Tan pronto como disponga de más información haré otro comunicado - por el momento no hay peligro.
.2.5	Fire fighting teams are fighting the fire.	Los equipos de bomberos/lucha contra averías están combatiendo el incendio.
	Damage control teams are fighting the flooding.	Los equipos de bomberos/lucha contra averías están combatiendo la inundación.
.2.6	We also have radio contact with other vessels/ coast radio stations.	También hemos establecido contacto por radio con otros buques/ radioestaciones costeras.
.2.7	The fire/ flooding is under control.	El incendio/inundación está bajo control.
.3	This is your Captain speaking. I have another announcement:	Les habla el capitán. Tengo otro comunicado:
.3.1	The fire/ flooding is not under control yet.	El incendio/inundación no está bajo control todavía.
.3.2	Leave the engine room/ superstructure/ your stations/ your cabins/ … immediately – close all openings.	Abandonen inmediatamente la cámara de máquinas/las superestructuras/sus puestos/sus camarotes/... - cierren todas las aberturas.
.3.3	Take lifejackets with you.	Lleven sus chalecos salvavidas.
.3.3.1	Take your emergency equipment with you according to the muster list.	Lleven su equipo de emergencia de acuerdo con el cuadro de obligaciones.
.3.4	Stand by fire fighting stations/ damage control stations and report.	Prepárense en los puestos de lucha contra incendios/lucha contra averías e informen de la situación.
.3.4.1	Fire fighting stations/ damage control stations are standing by.	Preparados en los puestos de lucha contra incendios/lucha contra averías.
.3.5	All crew members to assembly stations.	Todos los miembros de la tripulación: acudan a sus puestos de reunión.
.3.6	Follow the escape routes shown.	Sigan las vías de evacuación indicadas.
.3.7	The route to the assembly station is … not clear.	La vía al puesto de reunión ... no está despejada.
.3.7.1	The route to the assembly station will be via … .	La vía al puesto de reunión pasará por ... .
.3.8	Assemble	Reúnanse
	~ on deck.	~ en cubierta.
	~ on the foredeck/ afterdeck.	~ en la cubierta de proa/en la cubierta de popa.
	~ on the … deck on port side/ starboard side.	~ en la cubierta ... a babor/estribor.
	~ on the … deck forward of …/ aft of … .	~ en la cubierta ... a proa de .../a popa de ... .
.3.9	Do not	No
	~ go to the lifeboat/ liferaft stations before ordered.	~ se dirijan a los puestos de botes/balsas salvavidas antes de recibir la orden.
	~ enter the lifeboats/ liferafts – the order to enter will be givenºfrom the bridge / by the officers.	~ embarquen en los botes/balsas salvavidas: se dará una orden de embarque desde el puente/por medio de los oficiales.
.3.10	The following department(s)/ crew members will (temporarily) disembark for safety reasons.	La(s) siguiente(s) sección(es)/miembros de la tripulación desembarcará(n) (temporalmente) por motivos de seguridad.

B2/1.3	**Checking status of escape routes**	**Comprobación del estado de las vías de evacuación**
.1	Check the escape routes and report.	Compruebe el estado de las vías de evacuación e informe de la situación.
.1.1	All escape routes are clear.	Todas las vías de evacuación están despejadas.
.1.2	The escape route(s) from … (to …)/ via … is/ are blocked/ not clear (yet).	La(s) vía(s) de evacuación de ... (a) .../que pasa(n) por .../ está(n) obstaculizada(s)/no está(n) despejada(s) (todavía).
.1.3	The escape route(s) from … (to …)/ via … will be clear in … minutes..	La(s) vía(s) de evacuación de ... (a...)/que pasa(n) por ... estará(n) despejada(s) en ... minutos.

B2/1.4	Checking status of lifeboats/ liferafts	Comprobación del estado de los botes y balsas salvavidas
.1	Check the launching tracks and report.	Compruebe los recorridos de puesta a flote e informe de la situación.
.1.1	All launching tracks are clear.	Todos los recorridos de puesta a flote están despejados.
.1.2	The launching track(s) of no. …lifeboat/ liferaft is/ are not clear (yet).	El recorrido de puesta a flote del bote salvavidas/balsa salvavidas (nº)... no está listo (todavía).
.1.3	The launching track(s) of no. … lifeboat/ liferaft will be clear in … minutes.	Los recorridos de puesta a flote del bote salvavidas/balsa salvavidas (nº)... estarán listos en ... minutos.
.2	Check the working parts and report.	Compruebe los elementos de trabajo e informe de la situación.
.2.1	All working parts are free.	Todos los elementos de trabajo están libres.
.2.2	The roll(s)/ block(s)/ rigging/ … of no. …lifeboat is/ are not free (yet).	El(los) carrete(s)/motón(es)/aparejo(s)/... del bote salvavidas(nº) ... está(n)/no está(n) largado(s) (todavía).
.2.3	The roll(s)/ block(s)/ rigging/ … of no. … lifeboat will be free in … minutes.	El(los) carrete(s)/motón(es)/aparejo(s)/... del bote salvavidas (nº)... quedará(n) largado(s) en ... minutos.
.3	Check the securings of the launching appliances and report.	Compruebe las trincas de los dispositivos de puesta a flote e informe de la situación.
.3.1	All securings are in the correct position.	Todas las trincas están en la posición correcta.
.3.2	The securing of no. … lifeboat/ liferaft is not in the correct position.	La trinca del bote/balsa salvavidas (nº)... no está en la posición correcta.
.3.2.1	Correct the position of the securing .	Corrija la posición de la trinca.
.3.3	The securing of no. … lifeboat/ liferaft is damaged.	La trinca del bote/balsa salvavidas (nº) ... está defectuosa.
.3.3.1	Replace/ repair the securing.	Cambie/repare la trinca.
.3.4	The harbour pin(s) of no. … lifeboat is/ are missing.	El gancho de amarre del bote salvavidas (nº) ... ha desaparecido.
.3.4.1	Replace the harbour pin(s).	Cambie el gancho de amarre.
.4	Check the fuel/ oil of the lifeboat engine(s) and report.	Compruebe el combustible/aceite del (de los) motor(es) del bote salvavidas e informe de la situación.
.4.1	The fuel tank of no. … lifeboat engine is full/ not full.	El tanque de combustible del motor del bote salvavidas nº ... está lleno/no está lleno.
.4.1.1	Fill up fuel.	Rellene con combustible.
.4.2	The oil level of no. … lifeboat engine is normal/ below normal.	El nivel de aceite del motor del bote salvavidas nº... es normal/ está por debajo de lo normal.
.4.2.1	Fill up oil.	Rellene con aceite.
.5	Operate the lifeboat engine(s) and report.	Haga funcionar el(los) motor(es) del bote salvavidas e informe de la situación.
.5.1	All lifeboat engines are operational.	Todos los motores de los botes salvavidas funcionan.
.5.2	No. … lifeboat engine is not operational (yet).	El motor del bote salvavidas nº ... no funciona (todavía).
.5.3	No. … lifeboat engine will be operational in … minutes.	El motor del bote salvavidas nº ... empezará a funcionar en ... minutos.
.6	Check the bilge pumps of the lifeboats and report.	Compruebe las bombas de achique de los botes salvavidas e informe de la situación.
.6.1	All bilge are operational.	Todas las bombas de achique funcionan.
.6.2	The bilge pumps of no. … lifeboat are not operational (yet).	Las bombas de achique del bote salvavidas nº ... no funcionan (todavía).
.6.3	The bilge pumps of no. … lifeboat will be operational in … minutes.	Las bombas de achique del bote salvavidas nº ... empezará(n) a funcionar en ... minutos.
.7	Check the drain plugs and report.	Compruebe los espiches e informe de la situación.
.7.1	All drain plugs are available.	Todos los espiches se encuentran disponibles.
.7.2	The drain plug(s) in no. … lifeboat is/ are missing.	Falta el espiche (los espiches) del bote salvavidas nº ... .
.7.2.1	Replace the drain plug(s).	Cambie el espiche (los espiches) de desagüe.
.8	Check the slip gear in the lifeboats and report.	Compruebe los mecanismos de arriado de los botes salvavidas e informe de la situación.
.8.1	All slip gear is in the correct position and secured.	Todos los mecanismos de arriado están en la posición correcta y sujetos.

.8.2	The slip gear of no. … lifeboat is not in the correct position.	El mecanismo de arriado del bote salvavidas nº ... no está en la posición correcta.
.8.2.1	Correct the position of the slip gear.	Corrija la posición del mecanismo de arriado.
.8.3	The slip gear of no. … lifeboat is not secured.	El mecanismo de arriado del bote salvavidas nº ... no está sujeto.
.8.3.1	Secure the slip gear.	Sujete el mecanismo de arriado.
.9	Check the lifeboat equipment and report.	Compruebe el equipo del bote salvavidas e informe de la situación.
.9.1	All lifeboat equipment is complete and operational.	El equipo de todos los botes salvavidas está completo y funciona.
.9.2	The lifeboat equipment is not complete.	El equipo de los botes salvavidas está incompleto.
.9.2.1	Complete the lifeboat equipment..	Complete el equipo de los botes salvavidas.
.10	Launch/ hoist no. … lifeboat(s) and report.	Haga un ensayo de puesta a flote/izada del (de los) bote(s) salvavidas nº ... e informe de la situación.
.10.1	The launching appliances are operational.	Los dispositivos de puesta a flote funcionan.
.10.2	The launching appliances are not operational.	Los dispositivos de puesta a flote no funcionan.
.10.3	No. … winch/ davit is not operational (yet).	El chigre/pescante nº ... no funciona (todavía).
.10.3.1	No. … winch/ davit will be operational in … minutes.	El chigre/pescante nº ... empezará a funcionar en ... minutos.
.10.4	Hoist no. … lifeboat(s).	Ice el (los) bote(s) salvavidas nº ... .
.11	Secure the lifeboat(s) and report.	Sujete el (los) bote(s) salvavidas e informe de la situación.
.11.1	Lifeboat(s) is/ are secured .	El (los) bote(s) salvavidas está(n) sujeto(s).
.12	Check the liferafts and report.	Compruebe el estado de las balsas salvavidas e informe de la situación.
.12.1	All liferafts are in position and operational.	Todas las balsas salvavidas están en su sitio y funcionan.
.12.2	No. … liferaft(s) is/ are not operational.	La(s) balsa (s) salvavidas no funciona(n).
.12.3	The inflation cord of no. … liferaft is not secured on board.	El cabo de inflado de la balsa salvavidas no está hecho firme a bordo.
.12.3.1	Secure the inflation cord.	Haga firme el cabo de inflado.
.12.4	No. … liferaft container is damaged.	La envoltura de la balsa nº ... está estropeada.
.12.4.1	Replace the liferaft container in the next port.	Cambie la envoltura de la balsa en el próximo puerto.
.12.5	The inspection tag of no. … liferaft is expired.	La marca de inspección de la balsa salvavidas ... ha caducado.
.12.5.1	Replace the liferaft in the next port.	Cambie la balsa salvavidas en el próximo puerto.

B2/1.5	**Ordering evacuation**	**Orden de evacuación**
.1	Evacuate all rooms/ spaces/ decks/ … and report.	Evacúe todos los alojamientos/espacios/cubiertas/ ... e informe de la situación.
.1.1	All rooms/ spaces/ decks/ … evacuated.	Todos los alojamientos/espacios/cubiertas/ ... han sido evacuados.
.2	Evacuate engine room and report.	Evacúe la cámara de máquinas e informe de la situación.
.2.1	Engine room evacuated.	Se ha evacuado la cámara de máquinas.
.3	Evacuate no. … hold(s)/ tank(s) and report.	Evacúe la(s) bodega(s)/el (los) tanque(s) nº ... e informe de la situación.
.3.1	No. … hold(s)/ tank(s) evacuated.	Se han evacuado la(s) bodega(s)/el (los) tanque(s) nº ... .
.4	Evacuate superstructure and report.	Evacúe la superestructura e informe de la situación.
.4.1	Superstructure evacuated.	Se ha evacuado la superestructura.
.5	Evacuate accommodation and report.	Evacúe los espacios de alojamiento e informe de la situación.
.5.1	Accommodation evacuated.	Se han evacuado los espacios de alojamiento.
.6	Do not enter … deck/ space/ area.	No entre en la cubierta/el espacio/la zona ... .
.7	Report missing persons/ injured persons/ casualties.	Informe del número de personas desaparecidas/ heridos/víctimas.
.7.1	No persons missing/ injured.	Número de personas desaparecidas/heridas.
.7.2	Number of missing person(s)/ injured person(s)/ casualtie(s) is:… .	Número de personas desaparecidas/heridos/víctimas: ... .

.7.3	… deck/ space/ area not accessible (yet).	No se puede acceder (todavía) a la cubierta/el espacio/la zona ... .
.8	Provide first aid (in the vessel's hospital/ at a safe place).	Preste primeros auxilios (en el hospital del buque/en un lugar seguro).
.8.1	Request medical assistance from … (on radio).	Solicite asistencia médica (por radio) a ... .
.9	All persons are outside the danger area.	Todas las personas se encuentran fuera de la zona de peligro.

B2/1.6	**Roll call**	**Llamada general**
.1	Report number of all persons/ passengers/ crew members at assembly stations.	Informe del número total de personas/pasajeros/ miembros de la tripulación que se encuentran en los puestos de reunión.
.1.1	Number of all persons/ passengers/ crew members at assembly station …is … .	El número total de personas/pasajeros/miembros de la tripulación en los puestos de reunión es de ... .
.1.2	Number of persons/ passengers/ crew members at assembly station … is complete.	Todas las personas/pasajeros/miembros de la tripulación han llegado al puesto de reunión.
.1.3	Number of persons/ passengers/ crew members at assembly station … is not complete (yet).	no han llegado todas las personas/pasajeros/miembros de la tripulación al puesto de reunión .... (todavía)
.1.4	… passenger(s)/ crew member(s) is/ are missing.	... pasajero(s)/miembro(s) de la tripulación se encuentra(n) desaparecidos.
.2	Search for missing passenger(s)/ crew member(s) and report.	Inicie la búsqueda del (de los) pasajero(s)/miembro(s) de la tripulación desaparecido(s) e informe de la situación.
.2.1	Missing passenger(s)/ crew member(s) recovered.	Se ha localizado al (a los) pasajero(s)/miembro(s) de la tripulación desaparecido(s).
.2.2	Missing passenger(s)/ crew member(s) not recovered (yet)-(search is continuing).	No se ha localizado al (a los) pasajero(s)/miembro(s) de la tripulación desaparecido(s) (todavía): (Continúa la búsqueda).
.3	Watchkeepers to assembly stations.	Oficiales de guardia acudan a los puestos de reunión.
.4	Lifeboatmen! Check the equipment of the crew at assembly stations and report.	(En botes salvavidas) ¡Tripulación! Comprueben el equipo de la tripulación en los puestos de reunión e informen de la situación.
.4.1	Equipment of the crew at assembly station … is complete.	El equipo de la tripulación del puesto de reunión ... está completo.
.4.2	Equipment of the crew at assembly station …is not complete (yet).	El equipo de la tripulación en el puesto de reunión ... no está completo (todavía).
.4.3	Complete the equipment and report.	Completen el equipo e informen de la situación.
.4.3.1	Go for blanket/ stretcher/ … and report.	Consiga una manta/camilla/... e informe de la situación.
.5	Lifeboatmen! Check the outfit of the passengers at assembly stations and report.	(En botes salvavidas) ¡Tripulación! Comprueben el equipo de los pasajeros en los puestos de reunión e informen de la situación.
.5.1	Outfit of the passengers at assembly station … is correct.	El equipo de los pasajeros en el puesto de reunión ... es la correcta.
.5.2	Outfit of the passengers at assembly station … is not correct (yet).	El equipo de los pasajeros en el puesto de reunión ... no es la correcta (todavía).
.5.2.1	Correct the outfit and report.	Corrijan el equipo e informen de la situación.
.5.2.2	Put on warm clothing/ long sleeved shirt/ long trousers/ strong shoes/ head covering/ … and report.	Pónganse indumentaria de abrigo/camisa de manga larga/pantalones largos/calzado resistente/protección para la cabeza/... e informen de la situación.
.6	Passengers and crew ! Follow the lifeboatmen to the lifeboat stations/ liferaft stations on the embarkation deck.	¡Pasajeros y tripulación! Sigan a la tripulación de los botes a los puestos de embarco de los botes/balsas salvavidas en cubierta.

B2/1.7	**Ordering abandon vessel**	**~Orden de abandono del buque**
1	Swing out no. … lifeboat(s) and report.	Zalle el (los) bote(s) salvavidas nº ... e informe de la situación.
.1.1	No. … lifeboat(s) swung out.	El (los) bote(s) salvavidas nº ... está(n) zallado.

.2	Lower no. … lifeboat(s) alongside the embarkation deck and report.	Arríe el (los) bote(s) salvavidas nº ... hasta la altura de la cubierta de embarco e informe de la situación.
.2.1	No. … lifeboat(s) is/ are alongside the embarkation deck.	El (los) bote(s) salvavidas nº ... está(n) a la altura de la cubierta de embarco.
.3	Enter the lifeboat(s) (no. …) and report.	Embarque en el (los) bote(s) salvavidas nº ... e informen de la situación.
.3.1	Enter the lifeboat(s)/ liferaft(s) over the … deck.	Embarque en el (los) bote(s)/la(s) balsa(s) por la cubierta ... .
.3.2	Enter the lifeboat(s)/ liferaft(s) over the ladders/ nets / manropes.	Embarque en el (los) bote(s)/la(s) balsa(s) por las escalas/redes/ guardamancebos.
.3.3	Jump into the water and enter the lifeboat(s)/ liferaft(s).	Salte al agua y embarque en el(los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas.
.3.4	Jump onto the liferaft(s) alongside the vessel.	Salte a la balsa salvavidas abarloada al buque.
.3.5	Do not push each other when entering.	No empuje al entrar.
.3.6	Assist injured/ helpless persons.	Ayude a las personas heridas o incapacitadas.
.3.7	Clear the entrance of the lifeboat/ liferaft.	Despeje la entrada al bote salvavidas/balsas salvavidas.
.3.8	Sit down in the lifeboat/ liferaft immediately.	Siéntese inmediatamente en el bote/balsas salvavidas.
.3.9	Hold on to the ropes or to your seat when launching.	Agárrese a su asiento o a los cabos durante la puesta a flote.
.4	No. … lifeboat(s)/ liferaft(s) entered.	Ha embarcado en el bote/balsa salvavidas nº ... .
.5	Let go no. … lifeboat(s)/ liferaft(s) and report.	Arríe el bote/balsa salvavidas nº ... e informe de la situación.
.5.1	No. … lifeboat(s)/ liveraft(s) is/ are let go.	El bote/balsa salvavidas nº ... está arriado.
.6	Throw over board no. … liferaft and report.	Tire por la borda la balsa salvavidas nº ...e informe de la situación.
.6.1	No. … liferaft thrown over board.	Balsa salvavidas nº ... por la borda.
.7	Inform coast radio stations/ vessels in vicinity about the number of lifeboats/ liferafts launched and report.	Informe a las radioestaciones costeras/los buques en las proximidades acerca del número de balsas salvavidas/balsas salvavidas que se han puesto a flote e informe de la situación.
.7.1	Inform coast radio stations/ vessels in vicinity about the number of persons in each lifeboat/ liferaft and report.	Informe a las radioestaciones costeras/buques en las proximidades acerca del número de personas en cada bote/balsa salvavidas e informe de la situación.
.7.2	Inform coast radio stations/ vessels in vicinity about the number of crew members remaining on board.	Informe a las radioestaciones costeras/los buques en las proximidades acerca del número de miembros de la tripulación que permanecen a bordo.
.7.3	Coast radio station …/ vessels in vicinity informed.	Se ha informado a las radioestaciones costeras/los buques en las proximidades.
.8	Stand clear of the vessel and report.	Aléjese del buque e informe de la situación.
.8.1	No. … lifeboat(s)/ liferaft(s) standing clear.	El (los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas nº ... se está(n) alejando.
.8.2	No. … lifeboat(s)/ liveraft(s) not standing clear.	El (los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas nº ... no consigue(n) alejarse.
.9	Rescue boat/ no. …motor lifeboat! Assist no. … lifeboat(s)/ liferaft(s) and report.	Bote de rescate nº .../botes salvavidas motorizado: Ayude al (a los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas nº ... e informe de la situación.
.9.1	Rescue boat/ no. … motor lifeboat is assisting.	El bote de rescate/el bote salvavidas motorizado nº ... está prestando ayuda.
.9.2	No. … lifeboat(s)/ liferaft(s) standing clear of the vessel now.	El (los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas nº ... está(n) alejándose del buque.

B2/1.8	**In – boat procedures**	~ **Procedimiento a bordo de los botes**
	Also see: B4 " Passenger Care" 2.5 and 2.6.	Véase también la sección B4 "Cuidado de los pasajeros", apartados 2.5 y 2.6.
.1	Stand by engine/ pumps/ lookout/ entrance and report.	Prepare la máquina/las bombas/los vigías/la entrada e informe de la situación.
.1.1	Engine/ pumps/ lookout/ entrance is/ are standing by.	Preparada la máquina/las bombas/los vigías/la entrada.

.2	Recover persons in water and report.	Recupere a las personas en el agua e informe de la situación
.2.1	Number of persons recovered is: … .	El número de personas recuperadas es: ... .
.2.2	Keep lookout for further persons in water.	Manténgase alerta para detectar otras personas en el agua.
.2.3	Report the total number of persons in lifeboat(s)/ liferaft(s).	Informe del número total de personas en el(los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas.
.2.3.1	The total number of persons is now: … .	El número total de personas asciende ahora a ... .
.3	Report the number of injured persons.	Informe del número de heridos.
.3.1	No persons injured.	No hay heridos.
.3.2	The number of injured person(s) is: … .	El número de heridos es de ... .
.3.3	Provide first aid to injured persons .	Preste primeros auxilios a los heridos.
.3.4	Secure injured/ helpless persons.	Sujete a los heridos/personas incapacitadas.
.4	Let go sea anchor and report.	Largue el ancla flotante e informe de la situación.
.4.1	Sea anchor is let go.	El ancla flotante está largada.
.5	Report the number of lifeboats/ liferafts in sight.	Informe del número de botes/balsas salvavidas que se encuentren a la vista.
.5.1	The number of lifeboat(s)/ liferaft(s) in sight is: … .	El número de botes/balsas salvavidas a la vista es de: ... .
.6	Contact the lifeboat(s)/ liferaft(s) on radio and report.	Póngase en contacto por radio con el(los) bote(s)/la(s) balsa(s) salvavidas e informe de la situación.
.6.1	Lifeboat(s)/ liferaft(s) contacted.	Se ha establecido contacto con el bote(los botes)/la balsas(las balsas salvavidas).
.6.2	No contact possible.	No se ha podido establecer contacto.
.7	Give distress signals for identification.	Emita señales de socorro para identificarse.
.7.1	Fire rockets for identification.	Lance bengalas de identificación.
.7.2	Use glasses/ lamps/ mirrors for identification.	Utilice lentes/lámparas/espejos para tratar de identificarse.
.7.3	Give sound signals/ … signals for identification.	Emita señales acústicas/... para tratar de identificarse.
.8	Start the engine and report.	Encienda el motor e informe de la situación.
.9	Set sail.	Apareje la vela.
.10	Use oars.	Utilice los remos.
.11	Join the other lifeboat(s)/ liferaft(s).	Únase a los demás botes/balsas salvavidas.
.11.1	Connect the lifeboats/ liferafts with lines and report.	Una los botes/balsas salvavidas por cabos e informe de la situación.
.11.2	… lifeboats/ liferafts connected.	... los botes/balsas están unidos.

B2/2	**Occupational safety**	**Seguridad en el trabajo**
B2/2.1	**Instruction**	**Formación**
.1	Prepare a training plan for occupational safety.	Prepare un plan de formación en seguridad en el trabajo.
.2	When was the last training session on occupational safety?	¿Cuándo se impartió por última vez formación en seguridad en el trabajo?
.2.1	The last training session was on … *(date)*.	La última sesión de formación se impartió el ... *(fecha)*.
.3	When is the next training session on occupational safety?	¿Cuándo está programada la próxima sesión de formación y seguridad en el trabajo?
.3.1	The next training session is on … *(date)*.	La próxima sesión de formación está programada el ... *(fecha)*.
.4	Are new crew members/ passengers instructed on occupational safety?	¿Han recibido los nuevos miembros de la tripulación/pasajeros formación en seguridad en el trabajo?
.4.1	Yes, new crew members/ passengers are instructed.	Sí, los nuevos miembros de la tripulación/pasajeros han recibido formación.
.4.2	No, new crew members/ passengers are not instructed (yet).	No, los nuevos miembros de la tripulación/pasajeros no han recibido formación (todavía).

.4.3	Instruct new crew members/ passengers by … *(time)*/ on …*(date)*.	Los nuevos miembros de la tripulación/pasajeros deben recibir formación antes de *(fecha)*/a las ... *(hora)*.
.5	Participation in training sessions on occupational safety is mandatory.	La participación en las sesiones de formación sobre seguridad en el trabajo es obligatoria.

B2/2.2	**Practical occupational safety**	**Aspectos prácticos de seguridad en el trabajo**
.1	Instruct crew on occupational safety before departure.	La tripulación recibirá formación en seguridad en el trabajo antes de zarpar.
.2	Have special instruction on dangerous goods/ heavy lifts/ cargo securing/ illumination/ ventilation/ … .	Se impartirá formación especial sobre mercancías peligrosas/cargas muy pesadas/sujeción de la carga/alumbrado/ventilación/ ... .
.3	Where are dangerous goods carried on board?	¿Dónde se transportan las mercancías peligrosas a bordo?
.3.1	Dangerous goods of IMO Class … are carried	Las mercancías peligrosas de la Clase ... de la OMI se transportan
	~ on deck (in roped-off areas).	~ en cubierta (en zonas acordonadas).
	~ in no. … hold(s).	~ en la(s) bodega(s) nº ... .
	~ in … /on … .	~ en ... .
.4	Prepare an emergency plan.	Prepare un plan para emergencias.
.5	Brief all crew members/ passengers on the symptoms caused by dangerous substances.	Informe a todos los miembros de la tripulación/pasajeros de los síntomas causados por sustancias peligrosas.
.6	What signals/ communications are used in case of emergency ?	¿Qué señales/canales de comunicación se utilizan en caso de emergencia?
.6.1	The following signals/ communications are used in case of emergency: … .	En caso de emergencia se utilizan las siguientes señales/canales de comunicación: ... .
.7	Brief all crew members/ passengers	Informe a todos los miembros de la tripulación/pasajeros:
	- about restricted areas.	- acerca de las zonas restringidas.
	- how to report in/ out (when entering/ leaving bridge/ engine room/ …).	- de cómo dar parte de entradas y salidas (entrada/salida del puente/cámara de máquinas/ ...).
.8	Do not enter the unmanned (engine) room/ … space without permission.	No entre sin permiso en una cámara (de máquinas) sin dotación/en un espacio ... .
.8.1	Report on telephone/ radio/ … while in the (engine) room/ … space every … minutes.	Mientras se encuentre en la cámara (de máquinas)/espacio ..., comuníquese por teléfono/radio cada ... minutos.
.9	Brief all crew members/ passengers onºthe storm.	Informe a todos los miembros de la tripulación/pasajeros de que se avecina un temporal.
.9.1	Attention! Entering the forecastle/ main deck/ weather side/ … of the vessel is prohibited/ dangerous (due to storm).	¡Atención! (Durante el temporal,) la entrada al castillo de proa/cubierta principal/ costado expuesto a la acción del viento y el mar/ ... del buque está prohibida/ es peligrosa.
.9.2	Attention! Make use of hand rails and lifelines inºcorridors and on deck.	¡Atención! Utilice los pasamanos y andariveles en los pasillos y en cubierta.
.9.3	Attention! Close all dead lights and storm doors.	¡ Atención! Cierre todos los tragaluces y puertas contra el mal tiempo.
.9.4	Attention! Secure all loose objects in your cabins/ on deck/ in … .	¡Atención! Sujete todos los objetos sueltos en los camarotes/en cubierta/ en ... .
.10	Brief all crew members/ passengers on winter conditions / tropical conditions.	Informe a todos los miembros de la tripulación/pasajeros de las condiciones de invierno/las condiciones tropicales.
.12	Check the completeness and availability of the occupational safety equipment and report.	Verifique que el equipo de seguridad en el trabajo está completo y se encuentra disponible e informe de la situación.
.12.1	Occupational safety equipment is complete and available.	El equipo de seguridad en el trabajo está completo y se encuentra disponible.
.12.2	Following occupational safety equipment is not complete / available: …	Falta/no se encuentra disponible el siguiente equipo de seguridad en el trabajo:

.12.3	Occupational safety equipment will be complete and available in … hour(s).	El equipo de seguridad en el trabajo estará completo y disponible en ... hora(s).
.13	Appoint an officer/ a crew member in charge of safety before working.	Encargue los aspectos de seguridad a un oficial/un miembro de la tripulación antes de empezar a trabajar.
.14	Take additional safety measures for the	Adopte precauciones de seguridad adicionales para
	~ work on masts.	~ trabajar en los mástiles.
	~ work outboard.	~ trabajar por fuera de la borda.
	~ work in hold(s)/ tank(s).	~ trabajar en la(s) bodega(s)/ el (los) tanque(s).
	~ work in extreme weather conditions/ … .	~ trabajar en condiciones meteorológicas extremas/... .

B2/2.3	**Occupational accidents**	**Accidentes laborales**
.1	Accident inºengine room/ in no. … hold/ in no. … tank/ in superstructure/ in accommodation/ in … space/ on deck/ outboard/ on pier/ on …/ in … .	Accidente en la cámara de máquinas/en la bodega nº ... /en el tanque nº .../en la superestructura/en el espacio de alojamiento/en el espacio .../en cubierta/por fuera de la borda/en el muelle/en ... .
.2	Report injured persons/ casualties:	Informe del número de heridos/víctimas:
.2.1	No person injured.	No hay heridos.
.2.2	The number of injured person(s)/ casualtie(s) is: … .	El número de heridos/víctimas es de: ... .
.3	What happened ?	¿Qué ha ocurrido?
.3.1	Explosion/ fire in … .	Explosión/incendio en ... .
.3.2	Accident with cargo.	Accidente relacionado con la carga.
.3.3	Fall from …/ into … .	Caída desde .../en ... .
.3.4	Electrical accident in … .	Accidente eléctrico en ... .
.3.5	Leakage of gas/ … .	Fuga de gas ... .
.3.6	… .	... .
.4	Take immediate action to recover injured person(s)/ casualties.	Tome medidas inmediatas para recuperar a los heridos/víctimas.
.4.1	Provide first aid.	Preste primeros auxilios.
.4.2	Take immediate action to control the danger area.	Tome medidas inmediatas para controlar la zona de peligro.
.5	What kind of assistance is required?	¿Qué tipo de asistencia se precisa?
.5.1	No assistance is required.	No se precisa asistencia.
.5.2	Medical/ technical assistance is required.	Se precisa asistencia médica/técnica.
.5.3	Shoreside assistance is required.	Se precisa asistencia desde tierra.
.6	Secure the danger area and report.	Aisle la zona de peligro e informe de la situación.
.6.1	The danger area is secured.	La zona de peligro está aislada.
.7	Prepare an accident report.	Prepare un informe sobre el accidente.

B2/3	**Fire protection and fire fighting**	**Protecciónу lucha contra incendios**
B2/3.1	**Fire protection**	**Protección contra incendios**
.1	**Checking status of equipment**	**Comprobación del estado del equipo**
.1	Have fire patrols (every … hour(s)/ … time(s) every watch).	Organice patrullas de incendios (cada ... hora(s)/... veces por guardia).
.1.1	Have fire patrols	Disponga las patrullas de incendios
	~ in all spaces.	~ en todos los espacios.
	~ in the engine room/ cargo hold(s)/ superstructures/ accommodation/ … .	~ en la cámara de máquinas/las bodegas de carga/las superestructuras/los espacios de alojamiento/… .
	~ on deck.	~ en cubierta.
.1.2	Have a permanent fire watch.	Organice un retén permanente contraincendios.
.2	Is everything in order?	¿Todo en orden?
.2.1	Yes, everything is in order.	Sí, todo en orden.
.2.2	No, following is not in order: … .	No, tenemos los siguientes problemas: ... .

.3	Check the fire/ smoke alarm(s) and report.	Verifique el funcionamiento de las alarmas contraincendios/detectores de humo e informe de la situación.
.3.1	All fire/ smoke alarms are operational.	Todas las alarmas contraincendios y los detectores de humo funcionan.
.3.2	Fire/ smoke alarm(s) in … is (are) not operational (yet).	La alarma contraincendios/el detector de humo en ... no funciona (todavía).
.3.3	Fire/ smoke alarm(s) in … will be operational in … minutes.	La alarma contraincendios/el detector de humo es ... empezará a funcionar en... minutos.
.4	Check the portable extinguishers and report.	Verifique el funcionamiento de los extintores portátiles e informe de la situación.
.4.1	All portable extinguishers are in position and operational.	Todos los extintores portátiles están en su sitio y funcionan.
.4.2	The portable extinguishers in …	El extintor portátil en ...
	~ are not in position (yet)..	~ no está en su sitio(todavía).
	~ will be in position in … minutes..	~ se colocará en su sitio en ... minutos.
	~ are not accessible (yet).	~ no es accesible (todavía).
	~ will be accessible in … minutes.	~ será accesible en ... minutos.
	~ are missing.	~ ha desaparecido.
.4.2.1	Replace the missing portable extinguisher(s).	Cambie el extintor portátil que falta.
.43	The inspection tag(s) of the portable extinguisher(s) in … is/ are broken/ expired.	La(s) marca(s) de inspección de los extintores portátiles en ... está(n) rota(s)/caducada(s).
.4.3.1	Replace the portable extinguisher(s) with broken/ expired inspection tag(s).	Cambie el (los) extintor(es) portátil(es) con marca(s) de inspección rota(s) o caducada(s).
.5	Check the fire mains and report.	Compruebe los colectores contraincendios e informe de la situación.
.5.1	All fire mains are operational.	Todos los colectores contraincendios funcionan.
.5.2	The hydrant(s) in … is/ are not operational (yet)..	La(s) boca(s) contraincendios de ... no funciona(n) (todavía).
.5.2.1	The hydrant(s) will be operational in … minutes.	La(s) boca(s) empezará(n) a funcionar en ... minutos.
.5.3	The hose(s) to hydrant(s) in … is/ are worn/ cut.	La(s) manguera(s) a la boca(s) de ... está(n) gastada(s)/ rota(s).
.5.3.1	Replace the worn/ cut hose(s).	Sustituya la(s) manguera(s) desgastada(s)/rota(s).
.5.4	The hose(s)/ spanner (s)/ nozzle(s) to hydrant(s) in … is/ are missing.	La(s) manguera(s)/grifo(s)/lanza(s) de la(s) boca(s) de ... ha(n) desaparecido.
.5.4.1	Replace the missing hose(s)/ spanner(s)/ nozzles(s).	Sustituya la(s) manguera(s)/grifo(s)/lanza(s) que falta(n).
.5.5	The fire pump(s) in … is/ are not operational (yet).	La(s) bomba(s) contra incendios de ... funciona(n)/no funciona(n) (todavía).
.5.5.1	Fire pump(s) in … will be operational in … minutes.	La(s) bomba(s) contra incendios de ... empezará(n) a funcionar en ... minutos.
.5.6	The water pipe(s) in … is/ are leaking.	La(s) tubería(s) de agua de ... tiene(n) fugas.
.5.6.1	Repair the leaking water pipe(s) in … .	Repare la tubería de ... con fugas.
.5.7	The water pipe(s) in … is/ are blocked.	La(s) tubería(s) de agua de ... está(n) atascada(s).
.5.7.1	Free the blocked water pipe(s) in … .	Desatasque la(s) tubería(s) de agua atascada(s) de ... .
.5.8	Pressure in the water pipe(s) in … is too high/ low.	La presión de las tuberías de agua de ... es excesivamente alta/baja.
.5.8.1	Reduce/ Increase pressure in the water pipe(s) in … .	Reduzca/incremente la presión del agua en las tuberías de ... .
.6	Check the fixed foam/ gas fire extinguishing system and report.	Compruebe el funcionamiento del sistema de extinción de incendios fijo a base de espuma/gas e informe de la situación.
.6.1	The fixed foam/ gas system is operational.	El sistema fijo a base de espuma/gas funciona.
.6.2	The fixed foam/ gas system is not operational (yet)	El sistema fijo a base de espuma/gas no funciona (todavía).
.6.2.1	The fixed foam/ gas system will be operational in … minutes.	El sistema fijo a base de espuma/gas empezará a funcionar en ... minutos.

.7	Check the sprinkler system and report.	Compruebe el funcionamiento del sistema de rociadores e informe de la situación.
.7.1	The sprinkler system is operational.	El sistema de rociadores funciona.
.7.2	The sprinkler system in … is not operational (yet).	El sistema de rociadores de ... no funciona (todavía).
.7.2.1	The sprinkler system in … will be operational in … minutes.	El sistema de rociadores de ... empezará a funcionar en ... minutos.
.8	Check the ventilation system and report.	Compruebe el funcionamiento del sistema de ventilación e informe de la situación.
.8.1	The ventilation system is operational.	El sistema de ventilación funciona.
.8.2	The ventilation system is not operational (yet)	El sistema de la ventilación no funciona (todavía).
.8.2.1	The ventilation system will be operational in … minutes.	El sistema de ventilación empezará a funcionar en ... minutos.
.8.3	The remote control is not operational (yet).	El mando a distancia no funciona (todavía).
.8.3.1	The remote control will be operational in … minutes	El mando a distancia empezará a funcionar en ... minutos.
.8.4	The indicators are not operational (yet).	Los indicadores no funcionan (todavía).
.8.4.1	The indicators will be operational in … minutes.	Los indicadores empezarán a funcionar en ... minutos.
.8.5	The fire dampers in … are not operational (yet).	Las válvulas de mariposa contraincendios en ... no funcionan (todavía).
.8.5.1	The fire dampers in … will be operational in … minutes.	Las válvulas de mariposa contraincendios en ... empezarán a funcionar en ... minutos.
.8.6	The fire dampers in … are painted stuck.	Las válvulas de mariposa contraincendios en ... están obturadas por pintura.
.8.6.1	Clear the fire dampers.	Desbloquee las válvulas de mariposa contraincendios.
.9	Check the skylights/ windows/ … and report.	Compruebe el funcionamiento de los tragaluces/ ventanas/ ... e informe de la situación.
.9.1	The skylights/ windows/ … in/ to … are open.	Los tragaluces/ventanas/ ... en/de ... están abiertos.
.9.1.1	Close the skylights/ windows/ … in/ to … .	Cierre los tragaluces/ventanas/ ... en/de ... .
.10	Check the watertight door control and report.	Compruebe los mandos de las puertas estancas e informe de la situación.
.10.1	The watertight door control is operational.	El mando de la puerta estanca funciona.
.10.2	The watertight door control in … is not operational (yet).	El mando de la puerta estanca de ... no funciona (todavía)..
.10.3	The watertight door control in … will be operational in … minutes.	El mando de la puerta estanca de ... empezará a funcionar en ... minutos.
.11	Check the electrical lighting and report	Compruebe el funcionamiento del alumbrado eléctrico e informe de la situación.
.11.1	The electrical lighting is operational.	El alumbrado eléctrico funciona.
.11.2	The electrical lighting in … is not operational (yet).	El alumbrado eléctrico de ... no funciona (todavía).
.11.3	The electrical lighting in … will be operational in … minutes.	El alumbrado eléctrico de ... empezará a funcionar en ... minutos.
.11.4	Switch on/ off the electrical lighting in … .	Encienda/apague el alumbrado eléctrico en ... .
.12	Check the emergency power supply and report.	Compruebe el funcionamiento de las fuentes de energía eléctrica de emergencia e informe de la situación.
.12.1	The emergency power supply is operational.	La fuente de energía eléctrica de emergencia funciona.
.12.2	The emergency power supply is not operational (yet).	La fuente de energía eléctrica de emergencia no funciona (todavía).
.12.3	The emergency power supply will be operational in … minutes.	La fuente de energía eléctrica de emergencia empezará a funcionar en ... minutos).
.13	Check the firemen´s outfits and report.	Compruebe los equipos de bombero e informe de la situación.
.13.1	All firemen´s outfits are complete and available.	Todos los equipos de bombero están completos y se encuentran disponibles.
.13.2	The firemen´s outfits are not complete.	Los equipos de bombero están incompletos.
.13.2.1	Complete the firemen´s outfits.	Complete los equipos de bombero.

B2/3.2	Fire fighting and drills	Lucha contra incedios y ejercicios
.1	**Reporting fire**	**Notificación de incendio**
.1	Fire on board!	¡Incendio a bordo!
.1.1	Smoke/ fumes/ fire/ explosion	Humos/vapores/incendio/explosión.
	~ in engine room.	~ en la cámara de máquinas.
	~ in no. … hold(s)/ tank(s).	~ en la(s) bodega(s)/el(los) tanque(s) nº ... .
	~ in superstructure/ accommodation.	~ en la superestructura/espacios de alojamiento.
	~ in … space.	~ en el espacio ... .
	~ on deck/ … .	~ en cubierta/ ... .
.1.2	Smoke/ Fumes from ventilator(s).	Humos/vapores procedentes del (de los) ventilador(es).
.1.3	Burnt smell/ Fumes in …/ from… .	Olor a quemado/humos observados en ... /procedentes de ... .
.2	Report injured persons/ casualties.	Informe de los heridos/víctimas:
.2.1	No person injured.	No hay heridos.
.2.2	Number of injured person(s)/ casualtie(s) is: … .	El número de heridos/víctimas es de: ... .
.3	What is on fire?	¿Qué se ha incendiado?
.3.1	Fuel/ cargo/ car(s)/ truck(s)/ egre(s)/ containers (with dangerous goods)/ … on fire.	Combustible/carga/vehículo(s)/camión(es)/vagón(es)/contenedores (con mercancías peligrosas)/ ... .
.3.6	No information (yet).	No se dispone de información (todavía).
.4	Is smoke toxic?	¿Es tóxico el humo?
.4.1	No, smoke not toxic.	No, el humo no es tóxico.
.4.2	Yes, smoke toxic.	Sí, el humo es tóxico.
.5	Is fire under control?	¿Se ha podido controlar el incendio?
.5.1	Yes, fire (in …) under control.	Sí, el incendio en ... está bajo control.
.5.2	No, fire (in …) not under control (yet).	No, el incendio en ... no está bajo control (todavía).
.5.2.1	Fire spreading (to …).	El incendio se está propagando (a ...).
.5.2.2	Fire (in …) not accessible.	No se puede llegar al incendio (en ...).
.6	Report damage.	Informe sobre las averías.
.6.1	No damage.	No se observan averías.
.6.2	Minor/ major damage in …/ to … .	Averías pequeñas/graves en ... /de ... .
.6.3	No power supply (in …).	No hay suministro de energía eléctrica (en ...).
.6.4	Making water in … .	Está entrando agua por ... .
.7	Pressure on fire mains !	¡Presurizar los colectores contraincendios!
.8	Shut down main engine(s)/ auxiliary engine(s)/ … and report.	Pare la(s) máquina(s) principal(es)/auxiliar(es)/... e informe de la situación.
.8.1	Main engine(s)/ auxiliary engine(s)/ … shut down.	La(s) máquina(s) principal(es) auxiliar(es)/ ... está(n) parada(s).
.9	Stop fuel and report.	Interrumpa el suministro de combustible e informe de la situación.
.9.1	Fuel stopped.	Se ha interrumpido el suministro de combustible.
.10	Close all openings (in …/ in all rooms) and report.	Cierre todas las aberturas (en .../en todos los espacios) e informe de la situación.
.10.1	All openings (in …/ in all rooms) closed.	Todas las aberturas (en .../en todos los espacios) están cerradas.
.10.1.1	Openings in … not accessible.	No se puede acceder a las aberturas en ... .
.11	Switch off ventilator(s) (in …) and report.	Apague el(los) ventilador(es) (en ...) e informe de la situación.
.11.1	Ventilator(s) (in …) switched off.	El (los) (ventilador(es) (en ...) está(n) apagado(s).
.12	Turn bow/ stern to windward.	Gire la proa/popa a barlovento.
.13	Turn port side/ starboard side to windward.	Gire la banda de babor/estribor a barlovento.
.14	Alter course to … .	Cambie el rumbo a ... .
.2	**Reporting readiness for action**	**Comunicación de la disponibilidad para actuar**
.1	Stand by fire fighting team/ rescue team/ first aid team/ support team and report.	Equipo de lucha contra incendios/equipo de salvamento/equipo de primeros auxilios/equipo auxiliar: esperen órdenes e informen de la situación.

.1.1	Fire fighting team/ rescue team/ first aid team/ support team standing by.	Equipo de lucha contra incendios/equipo de salvamento/equipo de primeros auxilios/equipo auxiliar: en estado de alerta.
.2	Stand by main engine and report.	Máquina principal: espere órdenes e informe de la situación.
.2.1	Main engine standing by.	Máquina principal: esperando órdenes.
.3	Stand by CO_2 station/ … station/ emergency generator.	Puesto de CO_2/puesto.../generador de emergencia: espere órdenes.
.3.1	CO_2 station/ … station/ emergency generator standing by.	Puesto de CO_2/puesto .../generador de emergencia: esperando órdenes.
.4	Close all openings (in …/ in all rooms) and report.	Cierre todas las aberturas (en .../en todos los espacios) e informe de la situación.
.4.1	All openings (in …/ in all rooms) closed.	Todas las aberturas (en .../en todos los espacios) están cerradas.
.4.1.1	Openings in … not accessible.	No se puede acceder a las aberturas en ... .
.3	**Orders for fire fighting**	**Órdenes de lucha contra incendios**
.1	Start fire fighting.	Inicie la lucha contra incendios.
.1 .1	Take one/ two/ … fire fighting teams/ … team(s) to scene.	Acuda con uno/dos/ ... de los equipos de lucha contra incendios/de los equipos ... al lugar del suceso.
.2	Go following route:	Siga el siguiente camino:
.2.1	Go through engine room/ no. … hold(s) / tank(s)/ superstructure/ accommodation/ … space/ manhole(s) to … space/ funnel/ … .	Atraviese la cámara de máquinas/la(s) bodega(s) nº ... /el(los) tanque(s) nº .../la superestructura/los espacios de alojamiento/el espacio .../el(los) registro(s) para llegar al espacio ... /a la chimenea/ ... .
.2.2	Go from	Acérquese
	~ outside/ inside to … .	~ desde fuera/desde dentro de ... .
	~ port side/ starboard side to … .	~ por babor/estribor a ... .
	~ … to … .	~ por ... a ... .
.3	Take following (additional) safety measures and report.	Tome las siguientes medidas de seguridad (adicionales) e informe de la situación.
.3.1	Have two/ … members in one team.	Cada equipo estará constituido por dos/ ... miembros.
.3.1.1	Number of members in fire fighting team/ … team is: … .	El número de miembros del equipo de lucha contra incendios/del equipo ... será de: ... .
.3.2	Have lifeline between each other/ to outside.	Tienda un cable de seguridad entre los miembros del equipo/hacia el exterior.
.3.2.1	… team members have lifelines to each other.	Los miembros del equipo ... van unidos por cables de seguridad.
.3.2.2	… team has lifelines to outside.	El equipo ... tiene un cable de seguridad hacia el exterior.
.3.3	Have rescue team on stand by.	El equipo de salvamento está en estado de alerta.
.3.4	Maintain visual contact/ radio contact on walkie-talkie.	Mantenga contacto visual/por radio utilizando walkie-talkie.
.4	Fire fighting team must have following outfit: … .	El equipo de lucha contra incendios dispondrá de: ... .
.4.1	Fire fighting team must have protective clothing/ smoke helmets/ breathing apparatus/ … .	El equipo de lucha contra incendios dispondrá de indumentaria protectora/cascos antihumo/un aparato respiratorio/... .
.5	Manning of fire fighting team/ … team(s) as follows: … .	Composición del equipo de lucha contra incendios/del equipo ... .
.5.1	Chief Officer/ Chief Engineer/ … in command of fire fighting team/ … team (no. …).	Al mando del equipo de lucha contra incendios/del equipo ... (nº ...): Primer oficial de puente/jefe de máquinas/ ... .
.5.2	following officer(s)/ crew member(s) in fire fighting team/ … team: … .	Los siguientes oficiales/miembros de la tripulación estarán asignados al equipo de lucha contra incendios/al equipo: ... .
.6	Restrict action (in …/ on …) to … minutes.	Limite el tiempo de actuación (en ...) a ... minutos.
.6.1	Agree on retreat signal and report.	Acuerde una señal de retirada e informe de la situación.

.6.1.1	Retreat signal for fire fighting team/ … team … is … .	La señal de retirada del equipo de lucha contra incendios/del equipo ... es: ... .
.7	Use water/ foam/ powder/ CO_2/ sand/ … in … .	Utilice agua/espuma/polvo/CO_2/arena/ ... en ... .
.8	Run out fire hoses and report.	Desenrolle las mangueras contraincendios e informe de la situación.
.8.1	Fire hoses run out.	Las mangueras contraincendios están desenrolladas.
.9	Water on !	¡Dar el agua!
.9.1	Water is on.	El agua está dada.
.10	Cool down … with water and report.	Enfríe ... con agua e informe de la situación.
.10.1	… cooled down.	Se ha enfriado ... .
.4	**Cancellation of alarm**	**Cancelación de la alarma**
.1	Is the fire extinguished?	¿Se ha extinguido el incendio?
.1.1	Yes, fire (in …) extinguished.	Sí, el incendio (en ...) se ha extinguido.
.1.2	No, fire (in …) not extinguished (yet).	No, el incendio (en ...) no se ha extinguido (todavía).
.1.3	Fire restricted to … space / area.	El incendio está contenido en el espacio .../en la zona ... .
.2	Post a fire watch and report.	Organice un retén contra incendios e informe de la situación.
.2.1	Fire watch posted (in …space/ area).	El retén contra incendios está en su puesto (en el espacio .../en la zona ...).
.3	Fire extinguishing systems/ means remain on stand-by.	Los sistemas/dispositivos de extinción de incendios siguen en estado de alerta.
.4	Fire fighting team/ … team remain on stand-by.	El equipo de lucha contra incendios/el equipo ... sigue en estado de alerta.
.5	Rope-off the fire area and report.	Acordone la zona afectada por el incendio e informe de la situación.
.5.1	Fire area roped-off.	Se ha acordonado la zona afectada por el incendio.
.6	Check the fire area every … minutes/ hour(s) for re-ignition and report.	Inspeccione la zona afectada por el incendio cada ... minutos/hora(s) para ver si el incendio vuelve a declararse e informe de la situación.
.6.1	Fire area checked, no re-ignition.	He inspeccionado la zona afectada por el incendio comprobada, el incendio no ha vuelto a declararse.
.6.2	Fire area checked, re-ignition in … space/ area.	He inspeccionado la zona afectada por el incendio comprobada, el incendio ha vuelto a declararse en el espacio .../la zona ... .
.6.2.1	Re-ignition extinguished.	Se ha extinguido el nuevo brote de incendio.
.7	The fire alarm is cancelled (with following restrictions: … .)	Se cancela la alarma contraincendios (con las siguientes restricciones: ...).

B2/4	**Damage control**	**Lucha contra averías**
	Also see B2/1 "General Activities".	Véase también la sección B2/1 "Actividades generales"
B2/4.1	**Checking equipment status and drills**	**Comprobación del estado del equipo y ejercicios**
.1	Check the openings in all spaces/ in … and report	Compruebe las aberturas en todos los espacios/en ... e informe de la situación.
.1.1	All openings in … are closed.	Todas las aberturas en ... están cerradas.
.1.2	Openings in … are not closed (yet).	Las aberturas en ... no están cerradas (todavía).
.1.3	Openings in … are not accessible.	No se puede acceder a las aberturas en ... .
.2	Check the watertight door control and report	Compruebe el funcionamiento de la puerta estanca e informe de la situación.
.2.1	Watertight door control	El mando de la puerta estanca
	~ is operational.	~ funciona.
	~ (in …) is not operational (yet).	~ (de ...) no funciona (todavía).
	~ (in …) will be operational in … minutes.	~ (de ...) empezará a funcionar en ... minutos.
.2.2	Watertight door(s) (in …) is/ are not accessible.	Se puede/no se puede acceder a la(s) puerta(s) estanca(s) (de ...).
.3	Check the pumps/ emergency generator and report	Compruebe las bombas/el generador de emergencia e informe de la situación.

.3.1	(Bilge) pump(s) in …/ emergency generator	La(s) bomba(s) (de sentina) en .../el generador de emergencia
	~ is/ are operational.	~ funciona(n).
	~ is/ are not operational (yet).	~ no funciona(n) (todavía).
	~ will be operational in … minutes.	~ empezará(n) a funcionar en ... minutos.
.4	Check the power supply and report	Compruebe el suministro de energía e informe de la situación.
.4.1	Power (in/ at …)	La energía eléctrica (en/para ...)
	~ is available.	~ está conectada.
	~ is not available (yet).	~ no está conectada (todavía).
	~ will be available in … minutes.	~ se conectará en ... minutos.
.5	Check the damage control equipment and report.	Compruebe el equipo de lucha contra averías e informe de la situación.
.5.1	All damage control equipment is complete and available.	Todo el equipo de lucha contra averías está completo y funciona.
.5.2	Damage control equipment is not complete.	El equipo de lucha contra averías está incompleto.
.5.2.1	Complete the damage control equipment.	Complete el equipo de lucha contra averías.

B2/4.2	**Damage control activities**	**Actividades de lucha contra averías**
.1	**Reporting flooding**	**Notificación de inundaciones**
.1	We have collided (with …) .	Hemos abordado (...).
.2	We have flooding in … .	Inundación de ... .
.3	Is flooding under control ?	¿Está bajo control la inundación?
.3.1	Yes, flooding under control.	Sí, la inundación está bajo control.
.3.2	No, flooding (in …) not under control (yet).	No, la inundación (de...) no está bajo control (todavía).
.4	Is danger imminent ?	¿Hay peligro inminente?
.4.1	No, danger not imminent.	No, no hay peligro inminente.
.4.2	Yes, danger of (total) blackout (in …).	Sí, hay peligro de una pérdida (total) de energía (en ...).
.4.3	Yes, danger of heavy listing/ capsizing/ sinking/ … .	Sí, hay peligro de escora importante/zozobra/ hundimiento/... .
.2	**Reporting readiness for action**	**Comunicación de la disponibilidad para actuar**
.1	Muster damage control team and report.	Reúna al equipo de lucha contra averías e informe de la situación.
.1.1	Damage control team stand complete and mustered.	El equipo de lucha contra averías está completo y reunido.
.2	Is damage control material available?	¿Se dispone del material de lucha contra averías?
.2.1	Yes, damage control material available.	Sí, el material de lucha contra averías se encuentra disponible.
.2.2	No, damage control material not available (yet).	No, el material de lucha contra averías no se encuentra disponible (todavía).
.2.3	Damage control material will be available in … minutes.	El material de lucha contra averías estará disponible en ... minutos.
.3	Stand by engine room/ … station and report.	Cámara de máquina/puesto ...: espere órdenes e informe de la situación.
.3.1	Engine room/ … station standing by.	Cámara de máquinas/puesto ...: esperando órdenes.
.3.2	Engine room/ … station flooded.	Cámara de máquinas/puesto ...: inundación.
.3.3	Engine room/ … station will be standing by in … minutes.	Cámara de máquinas/puesto ...: esperando órdenes en ... minutos.
.3	**Orders for damage control**	**Órdenes de lucha contra averías**
.1	Close all openings/ outlets/ valves (in …) and report.	Cierre todas las aberturas/salidas/válvulas (de ...) e informe de la situación.
.1.1	All openings/ outlets/ valves (in …) closed.	Todas las aberturas/salidas/válvulas (de ...) están cerradas.

.1.2	Openings/ outlets/ valves in … not accessible/ not operational.	No se puede acceder/no funcionan las aberturas/ salidas/válvulas de ... .
.2	Switch on/ off power (at/ on/ in …) and report.	Conecte/desconecte el suministro de energía (de ...) e informe de la situación.
.2.1	Power (at/ on/ in …) switched on/ off.	Se ha conectado/desconectado el suministro de energía (de ...).
.2.2	Power supply (at/ on/ in …) not operational.	El suministro de energía (de...) no funciona.
.3	Close watertight door(s) (in …) (by hand) and report.	Cierre la(s) puerta(s) estanca(s) (de ...) (manualmente) e informe de la situación.
.3.1	Watertight door(s) (in …) closed.	La(s) puerta(s) estanca(s) (de ...).está(n) cerrada(s).
.3.2	Watertight door(s) (in …) not accessible/ not operational.	No se puede acceder a/no funciona(n) la(s) puerta(s) estanca(s) (de ...).
.4	Switch on (bilge) pump(s) (in …) and report.	Arranque la(s) bomba(s) (de sentina) (de ...) e informe de la situación.
.4.1	(Bilge) pump(s) (in …) switched on.	La(s) bomba(s) (de sentina) (de ...) está(n) arrancada(s).
.4.2	(Bilge) pump(s) (in …) not operational.	La(s) bomba(s) (de sentina) (de ...) no funciona(n).
.5	Switch over (bilge) pump(s) from … to … .	Traslade la(s) bomba(s) (de sentina) (de ... a ...).
.5.1	(Bilge) pump(s) switched over.	Se ha(n) trasladado la(s) bomba(s) (de sentina).
.5.2	Switching over (bilge) pump(s) not possible.	No es posible trasladar la(s) bomba(s) (de sentina).
.6	Start damage control.	Inicie las operaciones de lucha contra averías.
.6.1	Take one/ two/ … damage control team(s) to scene.	Acuda con uno/dos equipo(s) de lucha contra averías al lugar del suceso.
.7	Go following route: … .	Siga el siguiente camino: ... .
.7.1	Go through engine room/ no. … hold(s)/tank(s)/ superstructure/ manhole/ … space/ … deck/ … .	Atraviese la cámara de máquinas/la(s) bodega(s) nº .../el(los) tanque(s)/la superestructura/el registro/el espacio... /la cubierta .../... .
.8	Go from	Desplácese
	~ outside/ inside to … .	~ desde el exterior al interior... .
	~ port side/ starboard side to … .	~ de la banda de estribor/babor a ... .
	~ … to … .	~ de ... de ... .
.9	Take following (additional) safety measures and report.	Tome las siguientes medidas de seguridad (adicionales) e informe de la situación.
.9.1	Have two/ … members in one damage control team.	Los equipos de lucha contra averías estarán compuestos por dos/... miembros.
.9.2	Have lifeline to each other/ to outside.	Los miembros del equipo irán unidos por cables de seguridad entre sí/al exterior.
.9.3	Have rescue team on stand by and report.	Equipo de salvamento: espere órdenes e informe de la situación.
.9.3.1	Rescue team standing by.	El equipo de salvamento espera órdenes.
.9.4	Maintain visual contact/ radio contact on walkie-talkie.	Mantengan contacto visual/por radio utilizando walkie~talkie.
.10	Damage control team must have following outfit(s).	El equipo de lucha contra averías debe disponer del siguiente equipo.
.10.1	Damage control team must have	El equipo de lucha contra averías debe disponer de
	~ protective clothing	~ indumentaria protectora.
	~ safety helmets.	~ cascos de seguridad.
	~ lifejackets.	~ chalecos salvavidas.
	~ diving equipment/ … .	~ equipo de buceo/ ... .
.11	Manning of damage control team as follows: … .	La composición del equipo de lucha contra averías será la siguiente: ... .
.11.1	Chief Officer/ Chief Engineer/ … in command of damage control team (no. …) …	Primer oficial de puente/jefe de máquinas/ ...: al mando del equipo de lucha contra averías (nº ...) ... .
.11.2	following officer(s)/ crew member(s) in damage control team (no. …): … .	Los siguientes oficiales/miembros de la tripulación: al mando del equipo de lucha contra averías (nº ...): ... .
.12	Restrict action (in …) to … minutes.	Limite el tiempo de actuación (en ...) a ... minutos.
.12.1	Agree on retreat signal and report.	Acuerde una señal de retirada y dé parte de ella.
.12.1.1	Retreat signal … .	La señal de retirada es ... .

.13	Stop flooding from inside/ outside (… space/ area) and report.	Contenga la inundación (del espacio/zona...) desde el interior/exterior e informe de la situación ... .
.13.1	Flooding stopped	La inundación está contenida.
.13.2	Stopping flooding from inside/ outside not possible.	No es posible contener la inundación desde el interior/exterior.
.4	**Cancellation of alarm**	**Cancelación de la alarma**
.1	Has flooding stopped ?	¿Se ha contenido la inundación?
.1.1	Yes, flooding (in …) has stopped.	Sí, la inundación (en ...) se ha contenido.
.1.2	No, flooding (in …) has not (completely) stopped (yet).	No, la inundación (en ...) no se ha contenido (por completo) (todavía).
.2	Is flooding under control ?	¿Está bajo control la inundación?
.2.1	Yes, flooding (in …) under control.	Sí, la inundación (en ...) está bajo control.
.2.2	Flooding (in …) below/ above capacity of (bilge) pump(s).	La inundación (de ...) supera/no supera la capacidad de la(s) bomba(s) (de sentina).
.2.3	Flooding restricted to … space/ area.	La inundación se ha contenido en el espacio/zona ... .
.3	Post damage control watch and report.	Organice una guardia de lucha contra averías e informe de la situación.
.3.1	Damage control watch posted (in …).	Guardia de lucha contra averías situada (en ...).
.4	How much water is in the vessel ?	¿Cuánta agua ha entrado en el buque?
.4.1	Quantity of water (in …) about … tonnes.	Han entrado unas ... toneladas de agua (en ...).
.4.2	Quantity of water (in …) not dangerous.	La cantidad de agua (en ...) no es peligrosa.
.5	(Bilge) pump(s) remain on stand by.	La(s) bomba(s) (de sentina) sigue(n) lista(s).
.6	Engine room remains on stand by.	La cámara de máquinas sigue lista.
.7	Additional emergency generator remains on stand by.	El generador de emergencia adicional sigue listo.
.8	Damage control team remains on stand by.	El equipo de lucha contra averías sigue en estado de alerta.
.9	Rope – off flooded area.	Acordone la zona inundada.
.10	Check leak every … minutes/ hour(s) and report.	Inspeccione la vía de agua cada ... minutos/hora(s) e informe de la situación.
.10.1	Leak checked – no flooding.	He inspeccionado la vía de agua: no se observa inundación.
.10.2	Leak checked – minor/ major flooding (in …).	He inspeccionado la vía de agua: se observa inundación leve/grave (en ...).
.10.2.1	Flooding has stopped.	Se ha contenido la inundación.
.11	The alarm is cancelled (with following restrictions: …).	Se cancela la alarma (con las siguientes salvedades: ...).

B2/5	**Grounding**	**Varada**
	Also see B2/1 "General Activities"	Véase también la sección B2/1 (Actividades generales).
B2/5.1	**Reporting grounding and ordering actions**	**Informe sobre la varada y órdenes de actuación**
.1	We are aground.	Hemos varado.
.2	Stop engine(s).	Pare la(s) máquina(s).
.3	Close watertight doors and report.	Cierre las puertas estancas e informe de la situación.
.3.1	Watertight doors closed.	Las puertas estancas están cerradas.
.4	Is vessel (still) making way ?	¿Lleva arrancada el buque?
.4.1	Yes, vessel making way ahead/ astern.	Sí, el buque lleva arrancada a proa/a popa.
.4.2	No, vessel not making way.	No, el buque se ha detenido.
.5	Give "vessel aground" signals.	Dé señales fónicas de "buque varado".
.6	Inform engine room.	Informe a la cámara de máquinas.
.7	What part is aground ?	¿En qué parte del buque se ha producido la varada?
.7.1	Vessel aground forward/ amidships/ aft/ full length.	El buque ha varado a proa/a media eslora/ a popa/en toda la eslora.

.8	Stand by forward station and aft station and report.	Puestos de proa y popa: esperen órdenes e informen de la situación.
.8.1	Forward station/ aft station standing by.	Puesto de proa/popa: esperando órdenes.
.9	Stand by port anchor/ starboard anchor.	Prepare el ancla de babor/estribor: espere órdenes.
.10	What is position ?	¿Cuál es nuestra situación?
.10.1	Position … .	Nuestra situación es ... .

B2/5.2	**Reporting damage**	**Informe sobre averías**
.1	Report damage.	Describa la avería.
.1.1	No damage.	No se observa avería.
.1.2	Crack(s) in plating/ no. … double bottom/ no. … hold(s)/ tank(s)/ main/ auxiliary engine(s) foundation/ … .	Brecha(s) en las planchas de../en el doble fondo/en la(s) bodega(s) nº .../en el(los) tanque(s)/en la bancada de la máquina principal/de las máquinas auxiliares/... .
.1.3	Deformation(s)/ indentation(s) to plating/ to … .	Se observa deformación/hendedura en las planchas de.../... .
.1.4	Deformation(s)/ indentation(s) to … .	Se observa deformación/hendedura en ... .
.2	Check flooding and report.	Compruebe el grado de inundación e informe de la situación.
.2.1	No flooding.	No se observa inundación.
.2.2	Flooding in … .	Se observa inundación en ... .
.3	Is danger imminent ?	¿Hay peligro inminente?
.3.1	No, danger not imminent.	No, el peligro no es inminente.
.3.2	Yes, danger of	Sí, hay peligro de
	~ heavy listing (to port/ starboard)	~ escora importante (a babor/estribor).
	~ decreasing stability.	~ pérdida de la estabilidad.
	~ damage by sea.	~ avería por efecto de las olas.
	~ breaking apart.	~ ruptura del buque.
	~ environmental pollution.	~ contaminación ambiental.
	~ … .	~ … .
.4	What is nature of sea bottom ?	¿Cuál es la composición del fondo del mar?
.4.1	Sea bottom rocky.	El fondo del mar es rocoso.
.4.2	Sea bottom soft.	El fondo del mar es blando.
.5	What is state of tide ?	¿Cómo está la marea?
.5.1	No tide.	No hay marea.
.5.2	Tide … metres/ rising/ falling/ turning at … UTC/ within … hours.	La marea es de ... metros /está subiendo/está bajando/se prevé un cambio de marea a las ... horas UTC/dentro de ... horas.
.6	What is wind force and direction ?	¿Qué dirección y fuerza tiene el viento?
.6.1	Wind force Beaufort… from …*(cardinal and half cardinal points)* .	Viento de fuerza ... en la escala Beaufort procedente de ... *(punto cardinal).*
.6.1.1	Wind expected to decrease/ increase (within the next … hours).	Se prevé que el viento vaya en aumento/disminución (en las próximas ... horas).
.6.1.2	Wind expected to back/ veer (within the next … hours).	Se prevén vientos dextrógiros/levógiros (en las próximas ... horas).
.6.1.3	No change expected (within the next … hours).	No se prevén cambios (en las próximas... horas).
.7	What is sea state ?	¿Cuál es el estado de la mar?
.7.1	Sea smooth/ moderate/ rough/ high/ swell slight/ moderate/ heavy … metres from … *(cardinal and half cardinal points)* .	Marejada/fuerte marejada/gruesa/muy gruesa; con mar de fondo escaso/ moderado/ fuerte/ de ... metros, procedente de...*(punto cardinal).*
.7.2	Sea smooth/ moderate/ rough/ high/ swell slight/ moderate/ heavy … expected to decrease/ increase (within the next … hours).	Marejada/fuerte marejada/gruesa/muy gruesa; se prevé vaya en aumento/disminución (en las próximas... horas).
.7.3	No change expected (within the next … hours).	No se prevén cambios (en las próximas ... horas).
.8	What is draft ?	¿Qué calado tenemos?
.8.1	Draft … metres (port side/ starboard side) forward/ aft/ amidships.	El calado es de... metros (a babor/estribor) a proa/ a popa/en el medio.

.9	What is depth of water ?	¿Cuál es la profundidad del agua?
.9.1	Greatest depth … metres (port side/ starboard side) forward/ aft/ amidships.	La profundidad máxima es de ... metros (a babor/estribor) a proa/a popa/en el medio.

B2/5.3	**Orders for refloating**	**Órdenes para recuperar la flotabilidad**
.1	Are (bilge) pumps operational ?	¿Funcionan las bombas (de sentina)?
.1.1	Yes, (bilge) pumps operational.	Sí, las bombas (de sentina) funcionan.
.1.2	No, (bilge) pumps not operational (yet).	No, las bombas (de sentina) no funcionan (todavía).
.1.3	(Bilge) pumps will be operational in … minutes.	Las bombas (de sentina) empezarán a funcionar en ... minutos.
.2	Is damage control material available ?	¿Se dispone del material de lucha contra averías?
.2.1	Yes, damage control material available.	Sí, el material de lucha contra averías está disponible.
.2.2	No, damage control material not available (yet).	No, el material de lucha contra averías no está disponible (todavía).
.2.3	Damage control material will be available in … minutes.	Se dispondrá del material de lucha contra averías en... minutos.
.3	Stand by engine room and report.	Cámara de máquinas en estado de alerta: informe de la situación.
.3.1	Engine room standing by.	Cámara de máquinas: en estado de alerta.
.4	Stand by all anchors for letting go.	Preparados para fondear todas las anclas.
.5	Report distribution of cargo.	Informe de la distribución de la carga.
.5.1	No. … hold(s)/ tank(s) … tonnes (of … cargo).	La(s) bodega(s) nº …/el(los) tanque(s) nº ... transporta(n).. toneladas (de carga ...).
.5.2	Deck cargo foreward/ aft/ amidships … tonnes (of …).	La carga en cubierta está situada a proa/a popa/a media eslora/ ... y comprende ... toneladas (de ...).
.5.3	Forepeak/ afterpeak … tonnes.	El pique de proa/popa tiene ... toneladas.
.5.4	No. … double bottom tank(s) … tonnes (of ballast/ …).	El (los) tanque(s) nº. ... del doble fondo tienen... toneladas (de lastre ...).
.6	Transfer cargo from no. … hold(s)/ tank(s) to no. …hold(s) /tank(s) and report.	Trasvase carga de la(s) bodega(s) nº ... /del (de los) tanque(s) a la(s) bodega(s) nº... /al (a los) tanque(s), e informe de la situación.
.6.1	Cargo from no. … hold(s)/ tank(s) transferred to no. … hold(s) / tank(s).	Se ha trasvasado carga de la bodega nº... /del tanque/a la bodega nº ... /al tanque nº ... .
.7	Transfer deck cargo from … to … and report.	Traslade la carga en cubierta de... a ... e informe de la situación.
.7.1	Deck cargo from … transferred to … .	La carga en cubierta se ha trasladado de ... a... .
.8	Pump out forepeak/ afterpeak and report.	Achique el pique de proa/popa e informe de la situación.
.8.1	Forepeak/ afterpeak pumped out.	Se ha achicado el pique de proa/popa.
.9	Transfer ballast/ … from no. … double bottom tank(s) to no. … double bottom tank(s) and report.	Trasvase lastre del (de los) tanque(s) de doble fondo nº ... al (a los) tanque(s) del doble fondo n ... e informe de la situación.
.9.1	Ballast/ … from no. … double bottom tanks transferred to no. … double bottom tank(s).	Se ha trasvasado el lastre del (de los) tanque(s) del doble fondo nº ... al (a los) tanque(s) del doble fondo nº ... .
.10	Fill forepeak/ afterpeak.	Lastre el pique de proa/popa.
.11	Jettison cargo from … and report.	Eche al mar carga de ... e informe de la situación.
.11.1	Cargo from … jettisoned .	Se ha echado al mar carga de ... .
.12	Engine(s) full/ … astern/ ahead.	Máquina: avante toda/atrás toda.
.13	Has vessel refloated?	¿Se ha conseguido volver a poner a flote el buque?
.13.1	Yes, vessel refloated.	Sí, el buque vuelve a estar a flote.
.13.2	No, vessel not refloated (yet).	No, el buque no está a flote (todavía).

B2/5.4	**Checking seaworthiness**	**Comprobación de la navegabilidad**
.1	Request a (diving) survey.	Solicite un reconocimiento (por buceadores).
.2	Report the result of the (diving) survey.	Informe de los resultados del reconocimiento efectuado (por los buceadores).
.2.1	No damage.	No se observan averías.
.2.2	Following damage to the plating:	Se observa el siguiente daño en las planchas del casco:

.2.2.1	Crack(s) in area of … .	Brechas en la zona de ... .
.2.2.2	Deformation(s)/ indentation(s) in area of … .	Deformación/hendedura en la zona de ... .
.2.3	Following damage to the engine(s)/ pipe(s):	Se observan las siguientes averías en las máquinas/conductos.
.2.3.1	Crack(s) in the main engine(s)/ auxiliary engine(s) foundation.	Brechas en la bancada de la máquina principal/de las máquinas auxiliares.
.2.3.2	Deformations/ fracture(s) to the pipe(s) in/ out … .	Deformación/fractura(s) del (de los) conducto(s) procedentes de.../en ... .
.2.3.3	Fractures/ bending of the bolt(s) of …	Fractura/curvatura del (de los) perno(s) ... .
.2.4	Following damage to the underwater hull: (also see: .1.2.2)	Se observan los siguientes daños en el casco por debajo de la línea de flotación: (véase también: .1.2.2).
.2.4.1	Deformation(s)/ indentation(s) to the sea water inlet(s)/ outlet(s).	Deformación/hendedura de las tomas/descargas de agua de mar.
.2.4.2	Deformation(s)/ indentation(s) to the stem/ bulb.	Deformación/hendedura de la roda/bulbo.
.2.4.3	Deformation(s) to the propeller(s).	Deformación de las hélices.
.2.4.4	(Port / starboard) propeller(s) missing.	Falta(n) la(s) hélice(s) de (babor/estribor).
.2.4.5	Deformation to the rudder/ to … . (et au pluriel ?)	Deformación del timón hacia ... .
.2.5	Dry-docking is recommended/ necessary.	Se recomienda/es necesario poner el buque en dique seco.
.3	Is the vessel seaworthy ?	¿Está el buque en condiciones de navegar?
.3.1	Yes, the vessel is seaworthy ?	Sí, el buque está en condiciones de navegar.
.3.2	No, the vessel is not seaworthy (yet).	No, el buque no está en condiciones de navegar (todavía).
.3.2.1	The vessel must be repaired and re-inspected.	Es preciso reparar el buque y volver a inspeccionarlo.
.3.3	Request … tug(s).	Solicite ... remolcadores.

B2/6	**Search and rescue on-board activities**	**Actividades de a bordo en las operaciones de búsqueda y salvamento**
	For details also see IAMSAR-Manual, London/ Montreal, 1998.	Para más información, véase también el Manual IAMSAR (Londres/Montreal, 1998).
B2/6.1	**Checking equipment status**	**Comprobación del estado del equipo**
.1	Check the lifebuoys and report.	Verifique los aros salvavidas e informe de la situación.
.1.1	All lifebuoys are complete.	Todos los aros salvavidas están en orden.
.1.2	Lifebuoy(s) at … is/ are damaged/ missing.	El(los) aros salvavidas de ... tiene(n) desperfectos/ha(n) desaparecido.
.1.2.1	Replace the damaged/ missing lifebuoy(s).	Cambie el(los) aros salvavidas averiado(s)/ desaparecido(s).
.2	When was the last man overboard drill ?	¿Cuándo se efectuó el último ejercicio de "persona al agua"?
.2.1	Last man overboard drill was on … *(date)* .	El último ejercicio de "persona al agua" se efectuó el ... *(fecha)*.
.3	Prepare a plan for man overboard drill.	Prepare un plan para un ejercicio de "persona al agua".
.3.1	Prepare a plan for	Prepare un plan para
	~ an announced/ not announced drill.	~ un ejercicio anunciado/sin anunciar.
	~ a daytime/ nighttime drill.	~ durante el día/durante la noche.
	~ a muster (at all stations).	~ de reunión (en todos los puestos).
	~ a recovering manoeuvre (with dummy/ buoy).	~ una maniobra de recuperación (con un maniquí/boya).
.4	Have a drill/ manoeuvre/ muster on …*(date)* .	Lleve a cabo el ejercicio/la maniobra/la llamada a los puestos de reunión el ... *(fecha)*.

B2/6.2	**Person-overboard activities**	**Actuación en caso de "persona al agua"**
.1	Man overboard (on port side/ starboard side/ astern)!	¡Hombre al agua! (a babor/estribor/popa).
.2	Drop lifebuoy(s).	Eche un(los) aro(s) salvavidas.
.2.1	Sound "man overboard" alarm.	Haga sonar la alarma de "persona al agua".
.3	Hoist flag signal "Oscar".	Ice la bandera "Oscar".
.4	Hard-a-port/ hard-a-starboard the wheel.	Todo el timón a babor/ a estribor.
.5	Is person in water/ lifebuoy located ?	¿Se ha localizado a la persona en el agua/el aro salvavidas?
.5.1	Yes, person in water/ lifebuoy located.	Sí, se ha localizado a la persona en el agua/el aro salvavidas.
.5.2	Report direction and distance of person in water/ lifebuoy.	Informe de la dirección y distancia de la persona en el agua/del arosalvavidas.
.5.2.1	Direction at … points port side/ starboard side/ … degrees, distance … metres.	Está a ... cuartas por babor/estribor/ a ... grados, a una distancia de ... metros.
.5.2.2	Maintain visual contact to person in water/ lifebuoy.	Mantenga contacto visual con la persona en el agua/el aro salvavidas.
.5.3	No, person in water/ lifebuoy not located (yet).	No, no se ha localizado a la persona en el agua/el aro salvavidas (todavía).
.5.3.1	Look out for person in water/ lifebuoy and report.	Trate de localizar a la persona en el agua/el aro salvavidas e informe de la situación.
.5.4	Passenger/ crew member missing (for … hours/ since … UTC)	El pasajero .../tripulante ... lleva desaparecido desde hace ... horas/desde las ... horas UTC.
	- search in vessel negative.	- el registro en el buque ha dado resultado negativo.
.5.4.1	Stop engine(s).	Pare la(s) máquina(s).
.5.4.2	Transmit alarm signal – PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY to radio coast station/ Maritime Rescue Co-ordination Centre/ vessels in vicinity and report.	Transmita una señal de alarma - PAN-PAN/alerta de socorro/MAYDAY a la estación costera/al Centro de coordinación de salvamento marítimo/a los buques en las proximidades e informe de la situación.

.5.4.3	Alarm signal – PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY transmitted.	Se ha transmitido la señal de alarma/ PAN-PAN/alerta de socorro/MAYDAY: ... han acusado recibo/no se ha recibido acuse de recibo (todavía).
	Alarm signal – PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY acknowledged by … .	Transmita una señal de alarma/ PAN-PAN/ al Centro de coordinación de salvamento marítimo.
	Alarm signal – PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY not acknowledged (yet).	Transmita una señal de alarma/ PAN-PAN/. a los buques en las proximidades e informe de la situación.
.6	Return manoeuvre! Port/ starboard, steer… degrees.	¡Maniobra de vuelta! Timón a babor/estribor. Gobierne al ... grados.
.7	Report position.	Notifique su situación.
.7.1	Position … .	La situación es ... .
.8	Report traffic situation.	Informe de la situación del tráfico.
.8.1	No vessel in vicinity.	No hay buques en las proximidades.
.8.2	Following vessel(s) in vicinity … .	El (los) siguiente(s) buque(s) se encuentran en las proximidades: ... .
.9	Report weather situation.	Informe de las condiciones meteorológicas.
.9.1	Sea smooth/ moderate/ rough/ high – swell slight/ moderate/ heavy from … *(cardinal and half cardinal points).*	Estado de la mar: marejada/fuerte marejada/gruesa/muy gruesa; con mar de fondo escaso/ moderado/ fuerte, procedente de ... *(punto cardinal).*
.9.2	Winds force Beaufort … from … *(cardinal and half cardinal points).*	Vientos de fuerza Beaufort ... procedentes de ... *(punto cardinal).*
.9.3	Visibility good/ moderate/ poor.	La visibilidad es buena/moderada/reducida.
.9.4	Current … knots to … *(cardinal and half cardinal points).*	Hay una corriente de ... nudos en dirección ... *(punto cardinal).*
.10	Have man overboard stations/ lookouts at … manned and report.	Envíe dotación a los puestos de búsqueda de "persona al agua"/a los puestos de vigía e informe de la situación.
.10.1	Man overboard stations/ lookouts at … manned.	Hay dotación en los puestos de búsqueda de "persona al agua"/en los puestos de vigía.
.11	Stand by for recovering from shipboard and report.	Prepárese para recuperar a la persona desde el buque e informe de la situación.
.11.1	Standing by for recovering from shipboard.	Preparados para subir a la persona a bordo.
.12	Stand by boat/ motor lifeboat no. … for letting go and report.	Prepare el bote/el bote salvavidas motorizado nº ... para arriar e informe de la situación.
.12.1	Rescue boat/ motor lifeboat no. … standing by for letting go.	Bote de rescate/bote salvavidas motorizado nº ...: preparado para arriar.
.13	Let go rescue boat/ motor lifeboat.	Arríe el bote de rescate/el bote salvavidas motorizado.
.14	Use VHF Channel …/ frequency … for communication.	Utilice el canal VHF ... /la frecuencia/ ... para todas las comunicaciones.
.14.1	Use light signals/ flag signals/ whistle for communication.	Utilice señales luminosas/banderas/el silbato para las comunicaciones.
.15	What is retreat signal for rescue boat/ motor lifeboat?	¿Cuál es la señal de retirada del bote de rescate/del bote salvavidas motorizado?
.15.1	Retreat signal … .	La señal de retirada es... .
.16	Stand by one/ two crew member(s) for rescue in water and report.	Uno/dos miembro(s) de la tripulación: prepáre(n)se para el salvamento desde el agua e informe(n) de la situación.
.16.1	One/ two crew member(s) standing by for rescue in water.	Hay uno/dos miembro(s) de la tripulación preparado(s) para el salvamento desde el agua.
.17	Person overboard rescued/ recovered	Se ha podido salvar/recuperar a la persona en el agua.
.18	Stand by boat/ rescue litter/ rescue net/ rescue basket/ rescue sling and report.	Prepare el bote/la canasta del salvamento la red de salvamento/la jaula de salvamento/el arnés de salvamento e informe de la situación.
.18.1	Boat/ rescue litter/ rescue net/ rescue basket/ rescue sling standing by.	El bote/la canasta de salvamento/la red de salvamento/la jaula de salvamento/el arnés de salvamento está preparado(a).
.19	Hoist person and report.	Ice a la persona e informe de la situación.
.20	Report condition of survivor.	Informe del estado del superviviente.
.20.1	Survivor	El superviviente
	~ is in good/ bad condition.	~ está en buen estado/mal estado.
	~ has hypothermia.	~ sufre hipotermia.

	~ is injured.	~ está herido.
	~ is suffering from shock.	~ está en estado de *shock*.
.20.2	Person is dead.	La persona ha muerto.

B2/6.3	**Rescue operation – reporting readiness for assistance**	**Operaciones de salvamento: comunicación de que se está listo para prestar asistencia**
	Also see AI/1.2 "Search and rescue communications"	Véase también la sección AI/I.2 "Comunicaciones de búsqueda y salvamento".
.1	Received an alarm signal/ PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY at … UTC on … *(VHF Channel/ frequency)*.	Se ha recibido una señal de alarma/ PAN-PAN/alerta de socorro/ MAYDAY a las ... horas UTC por ... *(canal VHF/frecuencia)*.
.2	Observed the following distress signal in … degrees.	Se ha observado la siguiente señal de socorro a ... grados.
.3	Report the distress position.	Notifique la situación del suceso.
.3.1	Distress position … .	El suceso se ha producido en la situación ... .
.4	Was the alarm signal/ PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY acknowledged?	¿Se ha acusado recibo de la señal de alarma/ PAN-PAN/alerta de socorro/ MAYDAY?
.4.1	The alarm signal/ PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY was acknowledged by …/ not acknowledged (yet)..	Se ha acusado recibo por ... /no se ha acusado recibo (todavía) de la señal de alarma/PAN-PAN/alerta de socorro/ MAYDAY.
.4.2.1	Acknowledge the PAN-PAN/ distress alert – MAYDAY - RELAY.	Acuse recibo del PAN-PAN/alerta de socorro/ MAYDAY - RELAY.
.4.3	Transmit a MAYDAY – RELAY to … *(radio station)*.	Envíe un mensaje MAYDAY - RELAY a ... (estación de radio).
.5	Watch the radar.	Mantenga una vigilancia por radar.
.6	Have the lookouts manned and report.	Envíe dotación a los puestos de vigía e informe de la situación.
.6.1	Lookouts are manned.	Hay dotación en los puestos de vigía.
.7	Contact vessels in vicinity of the distress and report.	Póngase en contacto con los buques en las proximidades del suceso e informe de la situación.
.7.1	We have contact to following vessel(s) in vicinity of the distress: … .	Hemos establecido contacto con el (los) siguiente(s) buque(s) en las proximidades del suceso: ... .
.7.2	We have no contact (yet).	No hemos podido establecer contacto (todavía).
.8	Request information from the vessel in distress and report.	Pida información al buque en situación de peligro e informe de la situación.
.8.1	We have following information from the vessel in distress: … .	Tenemos la siguiente información acerca del buque en situación de peligro: ... .
.8.2	We have no information (yet).	No disponemos de información (todavía).
.9	Stand by lines/ lifebuoys/ nets/ derricks/ cranes/ … and report.	Prepare los cabos/aros salvavidas/redes/puntales/grúas/... e informe de la situación.
.9.1	Lines/ lifeboats/ nets/ derricks/ cranes/ … standing by.	Los cabos/botes salvavidas/redes/puntales/grúas/... están preparados.
.10	Stand by lifeboats/ rescue boat and report.	Prepare los botes salvavidas/el bote de rescate e informe de la situación.
.10.1	Lifeboats/ rescue boat standing by.	Los botes salvavidas/el bote de rescate está(n) preparado(s).
.11	Stand by liferaft(s) as boarding station(s) and report.	Disponga la(s) balsa(s) salvavidas como puesto(s) de embarco e informe de la situación.
.11.1	Liferaft(s) standing by as boarding station(s).	La(s) balsa(s) salvavidas está(n) dispuesta(s) como puesto(s) de embarco.
.12	Let go liferaft(s) as boarding station(s) with … crew members (each).	Largue la(s) balsa(s) salvavidas como puesto(s) de embarco, dotando (cada una) con ... miembros de la tripulación.
.13	Stand by … crew members for assisting survivors in water and report.	... miembros de la tripulación: preparados para ayudar a los supervivientes en el agua e informar de la situación.
.13.1	… crew members standing by for assisting survivors in water.	Hay ... miembros de la tripulación preparados para ayudar a los supervivientes en el agua.

.14	Switch on the deck lighting/ outboard lighting/ search lights.	Encienda las luces de cubierta/ luces exteriores/ luces de búsqueda.
.15	Stand by line throwing apparatus and report.	Prepare el aparato lanzacabos e informe de la situación.
.15.1	Line throwing apparatus standing by.	El aparato lanzacabos está preparado.

B2/6.4	**Conducting search**	**Operaciones de búsqueda**
.1	We/ MV … will act as On-scene Co-ordinator.	Actuaremos /la motonave ... actuará de coordinador en el lugar del siniestro.
.1.1	Inform radio coast station(s)/ MRCC/ vessels in vicinity.	Informe a las radioestaciones costeras/ los centros coordinadores de salvamento marítimo/los buques en las proximidades.
.2	Stand by bridge team/ lookouts for information/ signals of On-scene Co-ordinator.	Equipos del puente/ vigías: Atentos a la información /las señales recibidas del coordinador en el lugar del suceso.
.2.1	Following information/ signal received from On-scene Co-ordinator:	Se ha recibido la siguiente información/señal del coordinador en el lugar del suceso.
.3	We carry out search pattern …/ radar search.	Llevaremos a cabo una búsqueda por radar/seguiremos el siguiente método de búsqueda ... .
.3.1	We start search pattern … radar search at … UTC.	Iniciaremos la búsqueda por radar/el método de búsqueda ... a las horas UTC.
.3.1.1	Inform the crew/ lookouts/ engine room.	Informe a la tripulación/los vigías/la cámara de máquinas.
.4	Bridge team/ lookouts! Keep sharp lookout for signals/ sightings of the vessel in distress and report every … minutes.	¡Equipo del puente/vigías! Vigilen atentamente las señales/mantengan contacto visual con el buque en situación de peligro e informen de la situación cada ... minutos.
.4.1	Light signals/ smoke signals/ sound signals/ … signals in … degrees.	Se observan señales luminosas/de humo/acústicas/... a ... grados.
.4.2	Objects/ vessel in distress/ lifeboat(s)/ life raft(s)/ person(s) in water in … degrees	Se observan objetos/el buque en situación de peligro/bote(s) salvavidas/balsa(s) salvavidas/ persona(s) en el agua a ... grados.
.5	Stand by rescue team/ boat crews/ engine room and report.	Equipo de salvamento/tripulaciones de los botes/ dotación de la cámara de máquinas: Manténganse en estado de alerta e informen de la situación.
.5.1	Rescue team/ boat crews/ engine room standing by.	Equipo de salvamento/tripulaciones de los buques /cámara de máquinas: en estado de alerta.
.6	Transmit the following information/ signals to the searching vessel(s): … .	Transmita la siguiente información/señales al(a los) buque(s) encargado de la búsqueda: ... .

B2/6.5	**Rescue activities**	**Actividades de salvamento**
	Also see B2/6.2 "Person-overboard activities"	Véase también la sección B2/6.2 "Actuación en caso de persona al agua".
.1	Rescue persons in following order:	El salvamento de las personas se efectuará por el siguiente orden:
	- persons in water	~ personas en el agua
	- injured/ helpless persons	~ heridos/incapacitados
	- women and children	~ mujeres y niños
	- passengers	~ pasajeros
	- crewmembers.	~ miembros de la tripulación.
.2	Ask the survivor(s) the following information:	Pidan la siguiente información al(a los) superviviente(s):
.2.1	What was the total number of persons on board the vessel in distress ?	¿Cuántas personas había en total a bordo del buque en situación de peligro?
.2.1.1	Total number of persons was: … .	El número total de personas era de: ... .
.2.2	What was the number of casualties ?	¿Cuál es el número de víctimas?
.2.2.1	Number of casualties was: … .	El número de víctimas es de: ... .
.2.3	What was the number of lifeboats/ liferafts launched?	¿Cuántos botes/balsas salvavidas se han puesto a flote?
.2.3.1	Number of lifeboats/ liferafts launched was: … .	Se han puesto a flote: ... .

.2.4	What was the number of persons in lifeboats/ liferafts?	¿Cuántas personas iban en los botes/balsas salvavidas?
.2.4.1	Number of persons in lifeboats/ liferafts was: … .	En los botes/balsas salvavidas iban ... personas.
.2.5	What was the number of persons in water?	¿Cuántas personas había en el agua?
.2.5.1	Number of persons in water was: … .	Había ... personas en el agua.
.3	Inform … coast radio station about the name(s)/ call sign(s) and destination of the vessel(s) with the survivors.	Informe a la radioestación costera ... del(de los) nombre(s)/distintivo(s) de llamada y destino del(de los) buque(s) que transporta(n) a los supervivientes.
.3.1	Inform about the number of survivors on (each) vessel.	Informe del número de supervivientes que se encuentran a bordo del(de cada) buque.
.3.2	Inform about the condition of the survivors.	Informe del estado de los supervivientes.
.4	Inform … coast radio station about the condition of the vessel in distress:	Informe a la radioestación costera ... acerca del estado del buque en situación de peligro:
.4.1	The vessel in distress	El buque en situación de peligro:
	~ capsized/ sunk/ adrift (near position …)/ drifting in … degrees.	~ ha zozobrado/se ha hundido/va a la deriva (en las proximidades de ...) /va a la deriva hacia el... ... grados.
	~ grounded (in position: …).	~ ha varado (en la situación: ...).
	~ on fire.	~ está incendiado.
	~ not under command.	~ está sin gobierno.
.5	Transmit the following safety message/ navigational warning: Vessel in distress (in position …) danger to navigation.	Transmita el siguiente mensaje de seguridad/aviso náutico: Buque en situación de peligro (coordenadas de la situación: ...); supone un riesgo para la navegación.

B2/6.6	**Finishing with search and rescue operations**	**Fin de las operaciones de búsqueda y salvamento**
.1	Search and rescue finished at … UTC.	La operación de búsqueda y salvamento terminó a las ... horas UTC.
.1.1	Inform the crew/ lookouts / engine room.	Informe a la tripulación/los vigías/la cámara de máquinas.
.2	We resume on-board routine at … UTC.	Las operaciones normales de a bordo quedarán reestablecidas a las ... horas UTC.
.3	Inform the coast radio station/ searching vessels about the cancellation of search and rescue.	Informe a la radioestación costera/a los buques que participan en la búsqueda de que se ha cancelado la operación de búsqueda y salvamento.
.4	We proceed with our voyage.	Proseguimos el viaje.

B3	**Cargo and cargo handling**	**Carga y manipulación de la carga**
B3/1	**Cargo handling**	**Manipulación de la carga**
B3/1.1	**Loading and unloading**	**Carga y descarga**
.1	**Loading capacities and quantities**	**Capacidad de carga y cantidades**
.1	What is the deadweight of the vessel?	¿Cuál es el peso muerto del buque?
.1.1	The deadweight is … tonnes.	El peso muerto es de ... toneladas.
.2	What is the hold/ bale/ grain capacity of vessel?	¿Cuál es la capacidad de la bodega/bala/transporte de grano a granel del buque?
.2.1	The hold/ bale/ grain capacity is … cubic metres.	La capacidad de la bodega/bala/transporte de grano a granel es de ... metros cúbicos.
.3	What is the container capacity of the vessel?	¿Cúantos contenedores puede cargar el buque?
.3.1	The container capacity is … TEU.	El buque puede cargar ... TEU.
.4	How many 20’/ 40’ containers will the vessel load?	¿Cuántos contenedores de 20/40 pies transportará el buque?
.4.1	The vessel will load … 20’/ 40’ containers.	El buque transportará ... contenedores de 20/40 pies.
.5	How many cubic metres of cargo space are required?	¿Cuántos metros cúbicos de espacio para carga se necesitan?
.5.1	… cubic metres of cargo space are required.	Se necesitan ... metros cúbicos de espacio para carga.
.6	How many tonnes/ cubic metres can the vessel still load?	¿Cuántas toneladas/metros cúbicos tiene todavía disponibles el buque?

.6.1	The vessel can still load … tonnes/ cubic metres.	El buque tiene disponibles ... toneladas/metros cúbicos.
.7	How much deck cargo can the vessel load?	¿Cuánta carga puede transportar el buque en cubierta?
.7.1	The vessel can load … tonnes/ cubic metres/ … 20'/40' containers on deck.	El buque puede transportar ... toneladas/metros cúbicos/contenedores de 20/40 pies en cubierta.
.8	How many cars/ trailers/ trucks/ … can the vessel load?	¿Cuántos vehículos/ remolques /camiones/... puede transportar el buque?
.8.1	The vessel can load … cars/ trailers/ trucks/ … .	El buque puede transportar ... vehículos/remolques /camiones/... .
.9	What is the size of the hatch openings?	¿Qué dimensiones tienen las escotillas?
.9.1	The size of the hatch openings is … by … metres.	Las dimensiones de las escotillas son de ... por .... metros.
.10	What is the safety load of no. … hold?	¿Qué carga de seguridad tiene la bodega nº ...?
.10.1	The safety load of the … deck of no. … hold is … tonnes per square metre.	La carga de seguridad de la cubierta .../de la bodega nº ... es de ... toneladas por metro cuadrado.
.11	The vessel will still bunker … tonnes of fuel/ fresh water/ … .	El buque debe tomar ... toneladas de combustible/agua dulce/ ... .
.2	**Dockside/ shipboard cargo handling gear and equipment**	**Aparatos y equipo de manipulación de la carga a bordo y en el muelle**
.1	Are dockside/ floating cranes available?	¿Se dispone de grúas en el muelle/de grúas flotantes?
.1.1	Yes, dockside/ floating cranes are available.	Sí, se dispone de grúas en el muelle/de grúas flotantes.
.1.2	No, dockside/ floating cranes are not available.	No, no se dispone de grúas en el muelle/grúas flotantes.
.2	What is the capacity of the crane?	¿Qué capacidad tiene la grúa?
.2.1	The capacity of the crane is … tonnes.	La capacidad de la grúa es de ... toneladas.
.3	What is the maximum reach of the crane?	¿Cuál es el alcance máximo de la grúa?
.3.1	The maximum reach of the crane is … metres.	El alcance máximo de la grúa es de ... metros.
.4	What is the handling capacity of the container crane/ gantry?	¿Qué capacidad de manipulación de contenedores tiene la grúa/el pórtico?
.4.1	The handling capacity of container crane/ gantry is … containers per hour.	La capacidad de manipulación de contenedores de la grúa/el pórtico es de ... contenedores por hora.
.5	What is the handling capacity of the grain elevator/ ore loader/ … ?	¿Qué capacidad de manipulación de carga tiene el elevador de grano/cargador de mineral/...?
.5.1	The handling capacity of the grain elevator/ ore loader/ is … tonnes/ cubic metres per hour.	La capacidad de manipulación de carga del elevador de grano/cargador de mineral/... es de ... toneladas/m^3/hora.
.6	What is the pumping capacity of the cargo pumps?	¿Cuál es la capacidad de las bombas de carga?
.6.1	The pumping capacity of the cargo pumps is … tonnes per hour.	La capacidad de las bombas de carga es de ... toneladas por hora.
.7	Are (light) fork-lift trucks for the cargo holds available?	¿Se dispone de carretillas con horquilla elevadora (ligeras) en las bodegas de carga?
.7.1	Yes, (light) fork-lift trucks are available.	Sí, se dispone de carretillas con horquilla elevadora (ligeras).
.7.2	No, (light) fork-lift trucks are not available.	No, no se dispone de carretillas con horquilla elevadora (ligeras).
.8	Only use electric fork-lift trucks in the holds.	Utilice únicamente carretillas eléctricas con horquilla elevadora en las bodegas.
.9	What is the capacity of the fork-lift truck?	¿Qué capacidad tiene la carretilla con horquilla elevadora?
.9.1	The capacity of the fork-lift truck is … tonnes.	La capacidad de la carretilla con horquilla elevadora es de ... toneladas.
.10	What is the capacity of the derricks/ cranes of the vessel?	¿Qué capacidad tienen los puntales/grúas del buque?
.10.1	The capacity of the derricks/ cranes of the vessel is … tonnes.	Los puntales/grúas del buque tienen una capacidad de ... toneladas.
.11	What is the capacity of the … slings?	¿Qué capacidad tienen las eslingadas?
.11.1	The capacity of the … slings is … tonnes.	Las eslingadas tienen una capacidad de ... toneladas.

.12	These slings do not permit safe cargo handling.	No se puede manipular la carga sin riesgos con estas eslingadas.
.12.1	Replace the slings.	Cambie de eslingadas.
.13	Are bob-cats available for trimming?	¿Se dispone de *bob-cats* para el enrasado?
.13.1	Yes, bob-cats are available for trimming.	Sí, se dispone de *bob-cats* para el enrasado.
.13.2	No, bob-cats are not available for trimming.	No, no se dispone de *bob-cats* para el enrasado.
.3	**Preparing for loading/ discharging**	**Preparativos para la carga y descarga**
.1	Prepare the vessel for loading/ discharging.	Prepare el buque para cargar/descargar.
.2	Unlock the hatch covers.	Destrinque las tapas de las escotillas.
.3	Rig the hatchrails in no. … hold(s).	Fije las barandillas de la escotilla de la(s) bodega(s) nº ... .
.4	Give notice of readiness to load/ discharge by … UTC/ local time.	Envíe el aviso de alistamiento de carga/descarga para las ... horas UTC/hora local.
.5	Is the cargo list available and complete?	¿Se dispone de una lista de carga completa?
.5.1	Yes, the cargo list is available and complete .	Sí, se dispone de una lista de carga completa.
.5.2	No, the cargo list is not available and complete (yet).	No, no se dispone de una lista de carga completa (todavía).
.5.3	The cargo list will be available and complete in … minutes.	Se dispondrá de una lista de carga completa en ... minutos.
.6	Complete the stowage plan.	Ultime el plan de estiba.
.7	Make the stability calculation.	Efectúe los cálculos de estabilidad.
.8	Are the holds clean/ dry/ free of smell ?	¿Están las bodegas limpias/secas/desodorizadas?
.8.1	Yes, the holds are clean/ dry/ free of smell.	Sí, las bodegas están limpias/secas/desodorizadas.
.8.2	No, the holds are not clean/ dry/ free of smell (yet).	No, las bodegas no están limpias/secas/desodorizadas (todavía).
.8.3	The holds will be clean/ dry/ free of smell in … minutes/ hours.	Las bodegas estarán limpias/secas/desodorizadas en ... minutos/hora.
.8.3.1	Clean the hold(s)/ deck(s).	Limpie la(s) bodega(s)/cubierta(s).
.9	Are the safety arrangements in the hold(s) operational?	¿Se han tomado las medidas de seguridad necesarias en la(s) bodega(s)?
.9.1	Yes, the safety arrangements in the hold(s) are operational.	Sí, se han tomado las medidas de seguridad necesarias en la(s) bodega(s).
.9.2	No, the safety arrangements in the hold(s) are not operational (yet).	No, (todavía)no se han tomado las medidas de seguridad necesarias en la(s) bodega(s).
.9.3	The safety arrangements in the hold(s) will be operational in … minutes.	Se tomarán medidas de seguridad en la(s) bodega(s) en ... minutos.
.10	Fill the double bottom tank(s)/ ballast tank(s) before loading the heavy lifts.	Llene los tanques de doble fondo/los tanques de lastre antes de embarcar las cargas pesadas.
.11	What is the maximum loading rate/ discharging rate?	¿Cuál es el régimen máximo de carga/descarga?
.11.1	The maximum loading rate/ discharging rate is … tonnes per hour.	El régimen máximo de carga/descarga es de ... toneladas por hora.
.11.2	Do not exceed the loading rate/ discharging rate of … tonnes per hour.	Mantenga un régimen máximo de carga/descarga de ... toneladas por hora.
.4	**Operating cargo handling equipment and hatches**	**Funcionamiento del equipo de manipulación de la carga y las escotillas**
.1	Open all hatches before loading/ discharging.	Abra todas las escotillas antes de cargar/descargar.
.2	Are the cranes/ derricks operational?	¿Funcionan las grúas/puntales?
.2.1	Yes, the cranes/ derricks are operational.	Sí, las grúas/los puntales funcionan.
.2.2	No, the cranes/ derricks are not operational (yet).	No, las grúas/los puntales no funcionan (todavía).
.2.3	The cranes/ derricks will be operational in … minutes.	Las grúas/los puntales empezarán a funcionar en ... minutos.
.3	Rig the derrick(s)/ crane(s) of no. … hold(s).	Disponga el(los) puntal(es)/la (s) grúa(s) de la(s) bodega(s) nº ... .
.4	Check the preventers.	Compruebe las ostas.

.5	Keep within the safe working load of derrick(s)/ crane(s).	Respete la carga de trabajo segura del(de los) puntal(es)/la(s)grúa(s).
.6	Instruct the winchmen/ cranemen .	Dé órdenes a los gruístas/maquinilleros.
.7	Clean the tween deck(s) before opening lower hold(s).	Limpie el(los) entrepuente(s) antes de abrir la(s) bodega(s) del (de los) nivel(es) inferior(es).
.8	Switch on/ off the hold ventilation.	Encienda/apague la ventilación de las bodegas.
.9	Switch on/ off the hold lights.	Encienda/apague el alumbrado de las bodegas.
.10	Close/ open the cargo port(s) to no. … hold(s).	Cierre/abra la(s) porta(s) de carga de la(s) bodega(s) nº ... .
.5	**Maintaining/ repairing cargo handling equipment**	**Mantenimiento y reparación del equipo de manipulación de la carga**
.1	Check the hold(s)/ hatch cover(s)/ derrick(s)/ … for damage and report.	Compruebe la(s) bodega(s)/tapas de escotilla/el(los) puntal(es)/... para ver si hay daños e informe de la situación.
.1.1	The hold(s)/ hatch cover(s)/ derrick(s)/ … is/ are in order.	La(s) bodega(s)/tapas de escotilla/puntal(es)... está(n) en orden.
.1.2	The cargo battens are damaged.	Las serretas de estiba están dañadas.
.1.3	The rubber seals of the hatch cover(s) are damaged.	Los sellos de goma de la(s) tapa(s) de escotilla están dañados.
.1.4	The preventer(s) of no. … hold(s) is/ are damaged.	La(s) osta(s) de la(s) bodega(s) nº ... está(n) dañada(s).
.1.5	The (Container) lashings are damaged.	Las trincas (de los contenedores) están dañadas.
.1.6	… is/ are damaged.	... está dañado.
.1.6.1	Replace the damaged … .	Cambie el ... dañado.
.2	The hold ladder(s) is/ are bent.	La(s) escala(s) de la bodega está(n) torcida(s).
.2.1	Straighten the hold ladder(s).	Enderece la(s) escala(s) de la bodega.
.3	Are the hold ventilators operational?	¿Funcionan los ventiladores de la bodega?
.3.1	Yes, the hold ventilators are operational.	Sí, los ventiladores de la bodega funcionan.
.3.2	No, the hold ventilators are not operational (yet).	No, los ventiladores de la bodega no funcionan (todavía).
.3.3	The hold ventilators will be operational in … minutes.	Los ventiladores de la bodega empezarán a funcionar en ... minutos.
.4	Are the winch motors operational?	¿Funcionan los motores de los chigres?
.4.1	Yes, the winch motors are operational.	Sí, los motores de los chigres funcionan.
.4.2	No, the winch motor of no. … derrick is not operational (yet).	No, el motor del chigre del puntal nº ... no funciona (todavía).
.4.3	The winch motor of no. … derrick will be operational in … minutes.	El motor del chigre del puntal nº ... empezará a funcionar en ... minutos.
.5	Check the repair works personally.	Compruebe personalmente las reparaciones.
.6	**Briefing on stowing and securing**	**Instrucciones sobre estiba y sujección**
.1	Check the	Compruebe que
	~ careful and safe stowage.	~ la estiba se hace con cuidado y sin correr riesgos.
	~ complete unloading.	~ han terminado las operaciones de descarga.
	~ proper use of handling gear.	~ el equipo de manipulación se utiliza correctamente.
	~ careful separation of different lots.	~ los distintos lotes se separan con la debida precaución.
.2	Close the hatches in case of rain/ snow/ … .	Cierre las escotillas si llueve/nieva/... .
.3	Refuse damaged/ crushed/ renailed/ wet/ torn/ resewn/ … boxes/ cartons/ cases/ crates/ bags/ … .	Rechace cajas/cartones/envolturas/jaulas/sacos/ ... que estén dañados/aplastados/reparados con clavos/ húmedos/rotos/remendados/ ... .
.4	Do not overstow cartons with other goods … .	No estibe otras mercancías encima de los cartones.
.5	Do not use hooks for handling bags.	No utilice ganchos para manipular los sacos.
.6	Stow ventilation ducts into the bag cargo.	Disponga conductos de ventilación entre la carga de sacos.
.7	Place dunnage between the tiers.	Coloque tablones entre los distintos niveles.

.8	Stow the	Estibe
	~ … into tween deck of no. … hold.	~ ... en el entrepuente de la bodega nº ... .
	~ pallets/ cartons / … closely together.	~ las paletas/cartones/... lo más juntos posible.
	~ … in reefer hold.	~ ... en la bodega frigorífica.
	~ empty containers in topmost tiers .	~ los contenedores vacíos en los niveles superiores.
	~ container(s) onto hatch cover(s).	~ los contenedores sobre las tapas de escotilla.
	~ … .	~ … .
.9	Check the	Compruebe que
	~ containers for damage.	~ los contenedores no están dañados.
	~ correct interlock of the stowpieces.	~ los dispositivos de enclavamiento de los mecanismos de estiba están emplazados correctamente.
	~ correct fixing of the rope clips.	~ los cabos están adecuadamente sujetos.
	~ … .	~ … .
.10	Secure the heavy lift(s) immediately .	Sujete inmediatamente las cargas pesadas.
.11	Relash all lashings.	Reapriete todas las trincas.

B3/1.2	**Handling dangerous goods**	**Manipulación de mercancías peligrosas**
	Also see IMO-IMDG Code, London 1994, as revised.	Véase también el Código IMDG de la OMI, Londres, 1994 (Edición revisada).
.1	**Briefing on nature of dangerous goods**	**Información sobre la naturaleza de las mercancías peligrosas**
.1	What is the IMO-Class of these goods?	¿A qué Clase de la OMI pertenecen estas mercancías?
.1.1	The IMO-Class of these goods is:	Las mercancías pertenecen a la Clase ... de la OMI.
.2	This package contains IMO - Class ... goods.	Este bulto contiene mercancías de la Clase ... .
.3	These goods are flammable/ poisonous/	Estas mercancías son inflamables/venenosas/... .
.3.1	Handle these goods with caution.	Manipule las mercancías con precaución.
.4	These goods emit flammable gases in contact with water.	Estas mercancías desprenden vapores inflamables en contacto con el agua.
.4.1	Keep these goods dry.	Mantenga secas las mercancías.
.5	These goods are liable to spontaneous heating and combustion.	Estas mercancías pueden experimentar calentamiento y combustión espontánea.
.6	Do not touch	No toque ... .
.2	**Instructions on compatibility and stowage**	**Instrucciones sobre compatibilidad y estiba**
.1	Observe the IMDG-Code when loading/ stowing.	Observe las prescripciones del Código IMDG al cargar/estibar.
.2	Check the	Compruebe que
	~ proper segregation of goods.	~ las mercancías están segregadas correctamente.
	~ correct technical names inºdocuments.	~ en los documentos figuran los nombres técnicos correctos.
	~ correct marks/ labels.	~ las mercancías van correctamente etiquetada/ marcadas.
	~ compatibility of IMO-Class ... goods.	~ las mercancías son compatibles con las de la Clase ... de la OMI.
.3	Stow IMO-Class ... goods	Estibe las mercancías de la Clase ... de la OMI.
	~ away from living quarters/ away from	~ apartadas de los lugares habitables ~ a distancia de ... .
	~ separated (by one hold) from IMO-Class ... goods.	~ separadas (por una bodega) de las mercancías de la Clase ... de la OMI.
	~ under/ on deck.	~ bajo cubierta/en cubierta.
.3.1	Cover IMO-Class ... goods on deck with tarpaulins/	Cubra las mercancías de la Clase ... de la OMI estibadas en cubierta con lonas/... .
.4	Stow	Estibe
	~ flammable goods away from the engine room bulkhead/	~ las mercancías inflamables a distancia del mamparo de la cámara de máquinas/... .
	~ infectious substances separated by one hold/ compartment from foodstuffs.	~ las sustancias infecciosas separadas de los alimentos.por una bodega/compartimiento.

	~ ... drums away from IMO-Class ... goods at a minimum of ... metres.	~ los bidones ... a una distancia mínima de ... metros de las mercancías de la Clase ... de la OMI.
.5	Brief the stevedores on the dangerous goods in number ... hold(s).	Informe a la estibadores de la presencia de mercancías peligrosas en la(s) bodega(s) nº ... .
.6	Refuse damaged/ wet/ ... packings with dangerous goods.	Rechace los bultos dañados/húmedos/ ... que contengan mercancías peligrosas.
.7	Ventilate the hold(s) before entering.	Ventile la(s) bodega(s) antes de entrar.
.8	Load/ unload IMO-Class ... goods first.	Cargue/descargue primero las mercancías de la Clase ... de la OMI.
.9	No smoking during loading/ unloading.	Prohibido fumar durante las operaciones de carga y descarga.
.3	**Reporting incidents**	**Notificación de sucesos**
.1	Sling(s) with bottles/ drums/ ... of IMO-Class ... goods were dropped on deck/ into no. ... hold/ on pier	Se han dejado caer sobre cubierta/en la bodega nº .../en el muelle ... . eslingada(s) de botellas/bidones/ mercancías de la Clase ... de la OMI.
.1.1	Liquid/ powder/ gas is spilling.	Se observa un escape de líquido/polvo/gas.
.2	Several drums/ barrels/ tanks/ ... are deformed (and leaking).	Varios bidones/barriles/cisternas/... están deformados (y se observan fugas).
.3	The ... container with IMO-Class ... goods is spilling out of the door.	Se observa por la puerta un derrame de mercancías de la Clase ... de la OMI procedentes del contenedor ... .
.4	Spilling substances of IMO - Class ... escaped into the sea/ harbour water	Derrame de sustancias de la Clase ... de la OMI al mar/a las aguas del puerto.
.4.1	Inform the pollution control.	Informe al Centro de control de contaminación.
.5	Temperature in locker/ container/ ... with IMO-Class ... goods is increasing (rapidly).	La temperatura en el pañol/contenedor/ ... que transporta mercancías de la Clase ... de la OMI está aumentando (rápidamente).
.6	Orange/ red/ ... smoke is developing from IMO-Class ... goods (on deck).	Las mercancías de la Clase ... de la OMI (estibadas en cubierta) están desprendiendo humo naranja/rojo/ ... .
.7	Explosion in no. ... hold.	Explosión en la bodega nº ... .
.7.1	Damage to gas tank/ container/	Se han producido daños a la cisterna de gas/contenedor/ ... .
.8	Minor/ major fire in number ... hold.	Pequeño/gran incendio en la bodega ... .
.8.1	Fire extinguished.	Se ha extinguido el incendio.
.8.2	IMO-Class ... goods re-ignited.	Las mercancías de la Clase ... de la OMI se han vuelto a incendiar.
.8.3	Fire under control.	El incendio está bajo control.
.8.4	Fire not under control (yet).	El incendio no está bajo control (todavía).
.8.4.1	Operate the general emergency alarm.	Haga funcionar la alarma general de emergencia.
.8.4.2	Call the harbour fire brigade/	Avise al cuerpo de bomberos del puerto/... .
.9	Report injured persons/ casualties.	Informe del número de heridos/víctimas.
.9.1	No person injured.	No hay heridos.
.9.2	Number of injured persons/ casualties is	El número de heridos/víctimas es de ... .
.4	**Action in case of incidents**	**Actuación en caso de accidente**
.1	Take actions according to the Emergency Plan.	Tome las medidas previstas en el plan de emergencia.
.2	Turn the vessel out of the wind – the spilling gas / smoke is toxic.	Ponga la popa al viento: el buque está derramando gases/humos tóxicos.
.3	Put on protective clothing and breathing apparatus.	Póngase indumentaria protectora y utilice los aparatos respiratorios.
.4	Stop the spillage.	Contenga el escape.
.5	Let the spillage evaporate.	Deje que el escape se evapore.
.6	Remove the spillage with synthetic scoops.	Utilice achicadores sintéticos para limpiar el derrame.
.6.1	Use absorbents for the spillage.	Utilice absorbentes para contener el derrame.
.6.2	Do not touch the spillage.	No toque las sustancias derramadas.
.7	Separate contaminated goods from other goods.	Separe las mercancías contaminadas del resto de la carga.

.8	Cover contaminated goods with tarpaulins/	Cubra las mercancías contaminadas con lonas/... .
.9	Only open the container/ hold/ locker/ ... when smoking is stopped.	Espere a que se disipe el humo antes de abrir el contenedor/bodega/pañol/... .
.10	Cool down the container/ ... with water.	Enfríe el contenedor/... con agua.
.11	Ventilate the hold(s) carefully.	Ventile la(s) bodega(s) con precaución.
.12	Close the hatch - operate the fire extinguishing system.	Cierre la escotilla y haga funcionar el sistema de extinción de incendios.
.13	Fight the fire from a great distance.	Hay que combatir el incendio a mucha distancia.
.14	Flood no. .. hold(s).	Inunde la(s) bodega(s) nº ... .
.15	Rescue persons.	Rescate a las personas.
.15.1	Take injured persons/ casualties to a safe area.	Traslade a los heridos/víctimas a una zona segura.
.15.2	Provide first aid to injured persons/ casualties.	Preste primeros auxilios a los heridos/víctimas.
.15.3	Call the ambulance.	Llame a una ambulancia.
.16	Take off and dispose contaminated clothing.	Quítese y deseche la indumentaria contaminada.
.17	Alter course for the nearest port (- inform on radio).	Cambie el rumbo al puerto más cercano (Envíe un aviso por radio).

B3/1.3	**Handling liquid goods, bunkers and ballast – pollution prevention**	**Manipulación de mercancías líquidas, combustible o lastre - prevención de la contaminación**
.1	**Preparing safety measures**	**Adopción de medidas de seguridad**
.1	Plug the scuppers/ drip-trays and report.	Cierre los imbornales/colectores de derrames e informe de la situación.
.1.1	All scuppers/ drip-trays are plugged.	Todos los imbornales/colectores de derrames están cerrados.
.2	Close the sea-valves/ discharges and report.	Cierre todas las válvulas de toma de mar/descarga e informe de la situación.
.2.1	All sea-valves/ discharges are closed.	Todas las válvulas de toma de mar/descarga están cerradas.
.3	Stand by absorbent materials and report.	Prepare el material absorbente e informe de la situación.
.3.1	Absorbent materials standing by.	El material absorbente está preparado.
.4	Stand by spill control gear and report.	Prepare el equipo de control de derrames e informe de la situación.
.4.1	Spill control gear standing by.	El equipo de control de derrames está preparado.
.5	Stand by emergency fire pump/ foam monitor/ fire extinguishers and report.	Prepare las bombas de emergencia contraincendios/ cañones lanzaespuma/extintores de incendios e informe de la situación.
.5.1	Emergency fire pump/ foam monitor/ fire extinguishers standing by.	Las bombas de emergencia contraincendios/cañones lanzaespuma/extintores de incendios están preparados.
.6	Fit bonding wire and report.	Instale los cables de puesta a masa e informe de la situación.
.6.1	Bonding wire is fitted.	El cable de puesta a masa está instalado.
.7	Maintain contact on VHF Channels … with the bunker barge/ oil terminal.	Mantenga contacto por el canal ... VHF con la gabarra de combustible/terminal petrolera.
.8	Is the oil pollution prevention plan available ?	¿Se dispone de un plan de prevención de la contaminación por hidrocarburos?
.8.1	Yes, the oil pollution prevention plan is available.	Sí, se dispone de un plan de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
.8.2	No, the oil pollution prevention plan is not available (yet).	No, no se dispone de un plan de prevención de contaminación por hidrocarburos (todavía).
.8.3	The oil pollution prevention plan will be available in … minutes.	El plan de prevención de la contaminación por hidrocarburos estará disponible en ... minutos.
.9	Instruct the pumpman/ … and report.	Dé instrucciones al encargado de las bombas/... e informe de la situación.
.9.1	Pumpman/ … is instructed.	El encargado de las bombas/... ha recibido instrucciones.

.2	**Operating pumping equipment**	**Funcionamiento del equipo de bombeo**
	including: phrases for communication with bunker barge/ oil terminal	(Incluye frases para las comunicaciones con la gabarra de combustible/terminal petrolera)
.1	What is the (maximum) loading rate/ discharge rate?	¿Cuál es el régimen (máximo) de carga/descarga?
.1.1	The (Maximum) loading rate/ discharge rate is: … tonnes per hour.	El régimen (maximo) de carga/descarga es de ... toneladas por hora.
.2	Is the COW – system/ inert gas system operational ?	¿Funciona el sistema de lavado con crudo/el sistema de gas inerte?
.2.1	Yes, the COW – system/ inert gas system is operational .	Sí, el sistema de lavado con crudo/el sistema de gas inerte funciona.
.2.2	No, the COW – system/ inert gas system is not operational (yet).	No, el sistema de lavado con crudo/el sistema de gas inerte no funciona (todavía).
.2.3	The COW – system/ inert gas will be operational in … minutes.	El sistema de lavado con crudo/el sistema de gas inerte empezará a funcionar en ... minutos.
.3	When will crude oil washing start ?	¿Cuándo empezará la operación de lavado con crudo?
.3.1	Crude oil washing will start in … minutes.	El lavado con crudo empezará en ... minutos.
.4	Are your tanks inerted?	¿Ha inertizado los tanques?
.4.1	Yes, my tanks are inerted.	Sí, mis tanques están inertizados.
.4.2	No, my tanks are not inerted (yet).	No, mis tanques no están inertizados (todavía).
.4.3	My tanks will be inerted in … minutes.	Mis tanques estarán inertizados en ... minutos.
.5	What is the pressure in the inerted tanks?	¿Cuál es la presión en los tanques inertizados?
.5.1	The pressure in the inerted tanks is … bar.	La presión en los tanques inertizados es de ... barios.
.6	What is the pumping pressure ?	¿Cuál es la presión de bombeo?
.6.1	The pumping pressure is … bar.	La presión de bombeo es de ...barios.
.7	Can we connect the loading arm ?	¿Podemos conectar el brazo de carga?
.7.1	Yes, you can connect the loading arm.	Sí, puede conectar el brazo de carga.
.7.2	No, you cannot connect the loading arm (yet).	No, no puede conectar el brazo de carga (todavía).
.7.3	Connect the loading arm in … minutes.	Podrá conectar el brazo de carga en ... minutos.
.8	Inform … minutes before loading/ discharge will start/ finish.	Dé parte ... minutos antes de que empiecen/terminen las operaciones de carga/descarga.
.8.1	Loading/ discharge will start/ finish in … minutes.	La operación de carga/descarga empezará/terminará dentro de ... minutos.
.9	What is the back pressure for stripping ?	¿Cuál es la contrapresión necesaria para el agotamiento?
.9.1	The backpressure for stripping is… bars.	La contrapresión necesaria para el agotamiento es de ... barios.
.10	Are the cargo hoses/ booms connected ?	¿Están conectados los conductos flexibles para la carga/tangones?
.10.1	Yes, the cargo hoses/ booms are connected.	Sí, los conductos flexibles para la carga/tangones están conectados.
.10.2	No, the cargo hoses/ booms are not connected (yet).	No, los conductos flexibles para la carga/tangones no están conectados (todavía).
.10.3	The cargo hoses/ booms will be connected in … minutes.	Los conductos flexibles para la carga/tangones se conectarán dentro de... minutos.
.11	Are the cargo hoses/ booms disconnected ?	¿Se han desconectado los conductos flexibles para la carga/tangones?
.11.1	Yes, the cargo hoses/ booms are disconnected.	Sí, los conductos flexibles para la carga/tangones están desconectados.
.11.2	No, the cargo hoses/ booms are not disconnected (yet).	No, los conductos flexibles para la carga/tangones no están desconectados (todavía).
.11.3	The cargo hoses/ booms will be disconnected in … minutes.	Los conductos flexibles para la carga/tangones se desconectarán dentro de ... minutos.
.12	Are you ready to load/ discharge?	¿Está preparado para cargar/descargar?
.12.1	Yes, I am ready to load/ discharge.	Sí, estoy preparado para cargar/descargar.
.12.2	No, I am not ready to load/ discharge (yet).	No, no estoy preparado para cargar/descargar (todavía).
.12.3	I will be ready to load/ discharge in … minutes.	Estaré preparado para cargar/descargar en ... minutos.

.13	Keep a safe working pressure.	Mantenga una presión de trabajo segura.
.14	Open the valve(s) and report.	Abra la(s) válvula(s) e informe de la situación.
.14.1	All full open aboard/ ashore.	Todas las válvulas a bordo/en tierra están completamente abiertas.
.15	Close the valve(s) and report.	Cierre la(s) válvula(s) e informe de la situación.
.15.1	All full closed aboard/ ashore.	Todas las válvulas a bordo/en tierra están completamente cerradas.
.16	Start pumping (slowly).	Empiece a bombear (despacio).
.17	Are you pumping/ receiving ?	¿Está bombeando/recibiendo?
.17.1	Yes, I am pumping/ receiving.	Sí, estoy bombeando/recibiendo.
.17.2	No, I am not pumping/ not receiving.	No, no estoy bombeando/recibiendo.
.18	Increase/ decrease pumping rate to … revolutions/ bar.	Incremente/reduzca el régimen de bombeo a ... revoluciones/barios.
.19	(Quantity received) – stop pumping.	(Cantidad recibida): pare las bombas.
.3	**Reporting and cleaning up spillage**	**Notificación y limpieza de un derrame**
.1	Leak at manifold connection!	¡Escape en la junta del colector!
.1.1	Overflow at … !	¡Hay un rebose en ...!
.2	Stop pumping !	¡Paren las bombas!
.3	How much is spilled ?	¿Qué cantidad se ha derramado?
.3.1	Spill is about … tonne(s).	Se ha producido un derrame de una(s) ... toneladas(s).
.4	Treat spill with … .	Combata el derrame con ... .
.5	Stand by oil clearance team and report.	Prepare el equipo de limpieza de hidrocarburos e informe de la situación.
.5.1	Oil clearance team standing by.	El equipo de limpieza de hidrocarburos está preparado.
.5.2	All crew assist to remove the spill.	Que toda la tripulación ayude a limpiar el derrame.
.5.4.1	Spillage stopped.	Se ha contenido el derrame.
.5.4.2	Spill cleaned up.	Se ha limpiado el derrame.
.5.4.3	Spill waste contained in save-all/ … .	Se han contenido los desechos en el colector de derrames/ ... .
.6	Oil/ … escaping into sea/ harbour water!	¡Se observa un derrame de hidrocarburos/... al mar/a las aguas del puerto!
.6.1	Inform pollution control !	¡Informe al centro de control de la contaminación!
.4	**Ballast handling**	**Manipulación del lastre**
.1	Plug the scuppers and report.	Cierre los imbornales e informe de la situación.
.1.1	All scuppers are plugged.	Todos los imbornales están cerrados.
.2	Open/ close the sea suction valve/ ballast tank valve no. … and report.	Abra/cierre la válvula de toma de mar/la válvula del tanque de lastre nº ... e informe de la situación.
.2.1	Sea suction valve/ ballast tank valve no. … is open/ closed.	La válvula de toma de mar/la válvula del tanque de lastre nº ... está abierta/cerrada.
.3	Start the ballast pump and report.	Ponga en marcha las bombas de lastre e informe de la situación.
.3.1	Ballast pump started.	La bombas de lastre están en marcha.
.4	Stop the ballast pump (- ballast overflow!) and report.	Pare la bomba de lastre (¡el lastre está rebosando!) e informe de la situación.
.4.1	Ballast pump stopped.	Se ha parado la bomba de lastre.
.5	Pump out ballast tank no. … and report.	Vacíe el tanque de lastre nº ... e informe de la situación.
.5.1	Ballast tank no. … is pumped out.	El tanque de lastre nº ... está vacío.
.5.2	Stop the ballast pump – ballast dirty !	Pare la bomba de lastre: ¡el lastre está sucio!
.5	**Cleaning tanks**	**Limpieza de los tanques**
.1	Pump the slops into the slop tank .	Bombee las lavazas al tanque de decantación.
.2	Dispose the sludge into the sludge tank.	Vacíe los fangos en el tanque de fangos.
.3	Order a shore slop tank/ slop barge.	Pida un tanque de decantación en tierra/una gabarra de decantación.

.3.1	We have … tonnes of slops/ sludge.	Tenemos ... toneladas de lavazas/fangos.
.4	Start/ stop pumping slops.	Inicie/detenga el bombeo de lavazas.
.5	Keep a safe working pressure.	Mantenga una presión de trabajo segura.

B3/1.4	**Preparing for sea**	**Preparativos para zarpar**
.1	Close and secure the hatch covers for sea and report	Cierre y asegure las tapas de escotilla para zarpar e informe de la situación.
.1.1	Hatch covers closed and secured.	Las tapas de escotilla están cerradas y aseguradas.
.2	Lash and secure the goods for sea and report.	Compruebe la trinca y sujeción de las mercancías para zarpar e informe de la situación.
.2.1	Goods lashed and secured.	Las mercancías están trincadas y sujetas.
	(In ro/ro-ferries: The execution of the instructions 3,4 and 5 given from the bridge on radio should be confirmed from the person in charge of the corresponding station using phrases 3.1, 4.1 and 5.1)	(En los buques de pasaje de transbordo rodado, la persona a cargo del puesto correspondiente debe confirmar por radio la ejecución de las instrucciones 3,4 y 5 impartidas por el puente utilizando las frases 3.1, 4.1 y 5.1)
.3	Close and secure the bow door/ stern door and report..	Cierre y asegure la puerta de proa/la puerta de popa e informe de la situación.
.3.1	Bow door/ stern door closed and secured.	La puerta de proa/popa está cerrada y asegurada.
.4	Fold and secure the bow ramp/ stern ramp/ side ramp and report.	Levante y asegure la rampa de proa/popa/lateral e informe de la situación.
.4.1	Bow ramp/ stern ramp/ side ramp folded and secured.	La rampa de proa/popa/lateral está levantada y asegurada.
.5	Lash and secure all cars/ trucks/ wagons/ ... and report.	Trinque y asegure todos los vehículos/camiones/ vagones/ ... e informe de la situación.
.5.1	All cars/ trucks/ wagons/ ... lashed and secured.	Todos los vehículos/camiones/vagones/ ... están trincados y asegurados.
.6	Lower and secure the derricks/ cranes and report.	Desmonte y asegure los puntales/grúas e informe de la situación.
.6.1	Derricks/ cranes lowered and secured.	Los puntales/grúas están desmontados y asegurados.
.7	Check the seaworthiness of the holds and report	Compruebe que el estado de las bodegas es apto para navegar e informe de la situación.
.7.1	Holds seaworthy.	Las bodegas están listas para navegar.
.8	How much ballast can we take (down to her marks)?	¿Cuánto lastre podemos tomar (hasta la marca de calado máximo)?
.8.1	We can take ... tonnes of ballast.	Podemos tomar ... toneladas de lastre.
.9	Check the trim.	Compruebe el asiento.
.9.1	Fill the forepeak to decrease the stern trim.	Llene el pique de proa para reducir el asiento de popa.
.9.2	Fill the double-bottom tank(s) .	Llene los tanques del doble fondo.
.9.3	Pump fuel from ... tank to ... tank to bring the vessel upright.	Transvase combustible del tanque ... al tanque ... para adrizar el buque.

B3/2	**Cargo Care**	**Cuidado de la carga**
B3/2.1	**Operating shipboard equipment for cargo care**	**Funcionamiento del eaquipo de a bordo para el cuidado de la carga**
.1	Is the equipment for cargo care operational?	¿Funciona el equipo para el cuidado de la carga?
.1.1	Yes, the equipment for cargo care is operational.	Sí, el equipo para el cuidado de la carga funciona.
.12.	No, the … *(equipment*) is not operational (yet).	No, el ... (*equipo*) no funciona (todavía).
.1.3	The … *(equipment)* will be operational in … minutes.	El ... *(equipo)* empezará a funcionar en ... minutos.
.2	What is the air change rate of the hold ventilators?	¿Qué régimen de renovación del aire tienen los ventiladores de la bodega?
.2.1	The air change rate of the hold ventilators is … – fold.	El régimen de renovación del aire de los ventiladores de la bodega es de ... .

.3	Are the temperature/ humidity recorders in the hold(s) operational?	¿Funcionan los medidores de temperatura/humedad de la(s) bodega(s)?
.3.1	Yes, the temperature/ humidity recorders in the hold(s) are operational.	Sí, los medidores de temperatura/humedad de la(s) bodega(s) funcionan.
.3.2	No, the temperature/ humidity recorders in the hold(s) are not operational (yet).	No, los medidores de temperatura/humedad de la(s) bodega(s) no funcionan (todavía).
.3.3	The temperature/ humidity recorders in the hold(s) will be operational in … minutes.	Los medidores de temperatura/humedad de la(s) bodega(s) empezarán a funcionar en ... minutos.
.4	Instruct the crew how to connect reefer plugs/ clip-on units/ … and report.	Dé instrucciones a la tripulación sobre cómo hacer funcionar los frigoríficos/grupos frigoríficos amovibles/... e informe de la situación.
.4.1	The crew is instructed how to connect reefer plugs/ clip-on units/ … .	La tripulación sabe como hacer funcionar los frigoríficos/grupos frigoríficos amovibles/ ... .

B3/2.2	**Taking measures for cargo care**	**Medidas para el cuidado de la carga**
.1	**Carrying out inspections**	**Realización de inspecciones**
.1	The holds must be inspected by the surveyor before loading.	El inspector debe reconocer las bodegas antes de proceder a la carga.
.2	Check the reefer holds for proper loading preparation and report.	Verifique que las bodegas frigoríficas están preparadas adecuadamente para la carga e informe de la situación.
.2.1	The reefer holds are ready for loading.	Las bodegas frigoríficas están preparadas para la carga.
.2.2	The reefer holds are not ready for loading (yet).	Las bodegas frigoríficas no están preparadas para la carga (todavía).
.2.3	The reefer holds will be ready for loading in ... minutes.	Las bodegas frigoríficas estarán preparadas para la carga en ... minutos.
.3	Are the holds clean (dry and free of smell)?	¿Están limpias (secas y desodorizadas) las bodegas?
.3.1	Yes, the holds are clean (dry and free of smell).	Sí, las bodegas están limpias (secas y desodorizadas).
.3.2	No, the holds are not clean (dry and free of smell) (yet).	No, las bodegas no están limpias (secas y desodorizadas) (todavía).
.3.3	The holds will be clean (dry and free of smell) in ... minutes/ hours.	Las bodegas estarán limpias (secas y desodorizadas) en ... minutos/horas.
.4	Check the operation of the hold ventilators and report	Compruebe que los ventiladores de la bodega funcionan e informe de la situación.
.4.1	The hold ventilators are operational.	Los ventiladores de la bodega funcionan.
.4.2	The hold ventilators (in no. ... hold(s)) are not operational (yet).	Los ventiladores de la bodega (nº ...) no funcionan (todavía).
.4.3	The hold ventilators (in no ... hold(s)) will be operational in ... minutes.	Los ventiladores de la bodega (nº...) empezarán a funcionar en ... minutos.
.5	Order a surveyor to check the reefer plugs/ cargo securings.	Pida al inspector que compruebe el funcionamiento del suministro eléctrico de los frigoríficos/las trincas de la carga.
.6	Is the certificate of survey available and complete?	¿Se dispone de un certificado completo del reconocimiento?
.6.1	Yes, the certificate of survey is available and complete.	Sí, se dispone de un certificado completo del reconocimiento.
.6.2	No, the certificate of survey is not available and complete (yet).	No, no se dispone de un certificado completo del reconocimiento (todavía).
.6.3	The certificate of survey will be available and complete in ... minutes/ hours.	Se dispondrá de un certificado completo del reconocimiento en ... minutos/horas.
.7	Check the lashings and securings every day/ ... hours.	Compruebe las trincas y los mecanismos de sujeción todos los días/cada ....horas.
.8	Enter all checks into the log-book.	Compruebe todas las anotaciones en el diario de navegación.
.9	Before unloading open the hatches only when the surveyor is present.	Antes de descargar, abra las escotillas únicamente en presencia del inspector.

.2	**Describing damage to the cargo**	**Descripción de daños sufridos por la carga**
	Also see section B2/1.2.3 "Reporting incidents"	Véase también la sección B2/1.2.3 "Notificación de sucesos".
.1	The ... *(cargo*) is in a bad condition.	La ...*(carga*) está en mal estado.
.2	The packages of ... *(cargo)* are	Los bultos de ...*(carga)* están
	~ wet/ damp/ mouldy.	~ mojados/húmedos/mohosos.
	~ marked by fresh water/ sea water.	~ dañados por agua dulce/agua de mar.
.3	The metal of ... *(cargo)* is rusty.	El metal de ... *(carga)* está oxidado.
.4	The bands of ... *(cargo)* are broken/ missing/ rusty.	Las cintas de... *(carga)* están rotas/han desaparecido/están oxidadas.
.5	The crates/ cases with ... *(cargo)* are renailed.	Las jaulas/cajas de ... *(carga)* se han abierto y vuelto a cerrar con clavos.
.5.1	The boards of crates/ cases with ... *(cargo)* are loose.	Los laterales de las jaulas/cajas de ... *(carga)* están sueltos.
.6	The marks/ labels on ... *(cargo)* are unclear/ illegible/false.	Las marcas/etiquetas de ... *(carga)* no están claras/son ilegibles/son falsas.
.7	The contents of drums/ barrels/ ... are unknown.	Se desconoce el contenido de los bidones/barriles/ ... .
.8	The weight of the ... *(cargo)* is unknown.	Se desconoce el peso de la... *(carga).*
.10	The boxes/ crates/ cases/ ... with ... *(cargo)* are damaged.	Las cajas/jaulas/envolturas/... de ... *(carga)* están dañadas.
.11	The bags/ bales with ... *(cargo)* are torn/ resewn/ spilling.	Los sacos/balas de ...*(carga)* están rotos/remendados/ tienen agujeros.
.12	The drums/ barrels/ ... with ... *(cargo)* are deformed/ spilling .	Los bidones/barriles/... de ... *(carga)* están deformados/ el contenido se está derramando.
.13	The boxes/ cartons/ cases/ ... with ... *(cargo)* are crushed.	Las cajas/cartones/envolturas/... de ... *(carga)* están aplastadas.
.14	The bags/ boxes/ cartons/ ... with ... *(cargo)* are not full/ slack/ empty.	Los sacos/cajas/cartones/... de ... (*carga*) no están llenos/tienen exceso de capacidad/están vacíos.
.15	The bags/ boxes/ cartons/ ... with ... *(cargo)* are second hand.	Los sacos/cajas/cartones/... de ... (*carga*) son de segunda mano.
.16	The boxes/ cartons/ cases/ ... with bottles of ... *(cargo)* are (partly) broken.	Las cajas/cartones/envolturas/... que contienen cilindros de ... (*carga*) están rotas (en parte).
.17	The ... *(cargo*) is (partly)	En parte, la ... (*carga*):
	~ eaten by rats/worms.	~ ha sido presa de ratas/gusanos.
	~ infected by vermin.	~ está infectada por alimañas.
	~ missing.	~ ha desaparecido.
.18	... container(s) is (are) damaged.	El(los) contenedor(es) está(n) dañado(s).
.18.1	... container(s) was (were) damaged	El(los) contenedor(es) ... fuero(n) dañado(s)
	~ before loading.	~ antes de la operación de carga.
	~ during loading.	~ durante la operación de carga.
	~ by shifting on board.	~ por corrimiento a bordo.
	~ by heavy seas.	~ por mar gruesa.
.19	... container(s) was (were) washed overboard (- inform on radio).	El(los) contenedor(es) ... ha(n) sido arrastrado(s) por la borda (informe por radio).
.20	The temperature in no. ... hold is above normal/ below normal/ critical/ ... degrees Celsius.	La temperatura en la bodega nº ...: está por encima de lo normal/está por debajo de lo normal/es crítica/ es de ...ºC.
.21	The humidity of ... *(cargo)* is above normal/ below normal/ critical.	La humedad de ... (*carga*) está por encima de lo normal/está por debajo de lo normal/es crítica.
.3	**Taking actions**	**Adopción de medidas**
	Also see section B2/1.2.4 "Action in case of incident"	Véase también la sección B3/1.2.4 "Actuación en caso de accidente"
.1	Switch on the hold ventilation to supply/ exhaust air.	Encienda el sistema de ventilación de la bodega para suministrar aire/agotar el aire.
.2	Switch off the hold ventilation (in case of shipping seas).	Apague el sistema de ventilación de la bodega.

.3	Switch on/ off the automatic temperature control/ recorder.	Apague/encienda el aparato de control/medidor automático de la temperatura.
.4	Relash the container(s)/car(s)/ trucks(s) ... in no. ... hold/ on ... deck.	Vuelva a trincar el(los) contenedor(es)vehículo(s)/ camión(es) de la bodega nº .../de la cubierta nº...
.5	Replug the reefer container(s) in no. ... hold/ on deck.	Vuelva a conectar los contenedores frigoríricos en la bodega nº .../en cubierta.
.6	Secure the shifting cargo in no. ... hold/ on ... deck.	Sujete la carga en la bodega nº .../en la cubierta ... para evitar su corrimiento.
.7	Protect the deck cargo of ... *(cargo)* against sun/ rain/ shipping seas.	Proteja la carga en cubierta contra el sol/la lluvia/el embarque de agua.
.8	Keep the deck cargo of ... *(cargo)* wet/ dry.	Mantenga húmeda/seca la carga en cubierta.
.9	Check the contents of drum(s)/ barrel(s)/ container(s)/ ... with false labels.	Compruebe el contenido de los bidones/barriles/ contenedores/..., que llevan etiquetas falsas.

B4	**Passenger Care**	**Cuidado de los pasajeros**
	The phrases of this chapter should help Masters, officers and crew members of passenger vessels and passenger ferries to inform passengers on safety aspects and to manage them in case of an emergency.	Las frases de este capítulo tienen por objeto ayudar a los capitanes, oficiales y miembros de la tripulación de buques y transbordadores de pasaje a informar a los pasajeros sobre los aspectos de seguridad y a controlarlos en caso de emergencia.

B4/1	**Briefing and instruction**	**Información e instrucciones**
B4/1.1	**Conduct of passengers on board**	**Control de los pasajeros a bordo**
.1	**General information on conduct of passengers**	**Información general sobre el control de los pasajeros**
.1	Ladies and Gentlemen. This is Captain ... speaking. I have pleasure in informing you that all safety equipment is in full working order. The bow/ stern doors are closed and secured. The vessel is in all respects ready for sea. Please listen carefully to the safety instructions which follow. In the unlikely event of an emergency, please obey the orders given on the public address system.	Señoras y señores, les habla el capitán. Me llamo .... y tengo el gusto de informarles de que todo el equipo de seguridad funciona correctamente. Las puertas de proa/popa están cerradas y aseguradas. El buque está preparado para zarpar. Por favor, presten atención a las instrucciones de seguridad que se escucharán a continuación. En caso de emergencia por favor obedezcan las órdenes que se den por el sistema de megafonía.
.2	Passengers are requested to read all notes and leaflets concerning safety regulations.	Se ruega a los señores pasajeros que lean todas las notas y folletos relativos a las reglas de seguridad.
.3	All regulations concerning the vessel's routine have to be obeyed.	Deben observar todas las reglas relativas a las operaciones de a bordo.
.2	**Briefing on prohibited areas, decks, and spaces**	**Información sobre zonas, cubiertas y espacios prohibidos**
	Safety regulations do not permit passengers to enter the following spaces:	Las normas de seguridad no permiten que los pasajeros entren en los siguientes espacios:
	- navigating bridge	- puente de navegación
	- engine room	- cámara de máquinas
	- manoeuvring areas at the front and back end of the vessel	- zonas de maniobra situadas a proa y popa del buque
	- cargo rooms and compartments	- compartimientos y espacios de carga
	- service rooms	- espacios de servicio
	- all areas and spaces marked "Crew only"	- todas las zonas y espacios que llevan la marca "reservado para la tripulación"
	- all closed, sealed or roped off areas, spaces and rooms	- todas las zonas, espacios y compartimientos cerrados, sellados o acordonados
	- car decks when the vessel is at sea.	- las cubiertas para vehículos mientras el buque está navegando.

B4/1.2	**Briefing on safety regulations, preventive measures and communications**	**Información sobre normas de seguridad, medidas de precaución y comunicaciones**
.1	**Drills**	**Ejercicios**
.1	International regulations require all passengers to be assembled in a drill which has to take place within 24 hours of departure.	Las normas internacionales exigen que todos los pasajeros se reúnan para un ejercicio que tendrá lugar en las primeras 24 h de viaje.
.2	A drill will be held to familiarize passengers with their assembly stations, with their life-saving equipment and with emergency procedures.	Este ejercicio les permitirá familiarizarse con los puestos de reunión, el equipo salvavidas y los procedimientos de emergencia.
.3	All passengers must attend this drill.	Todos los pasajeros deben participar en este ejercicio.
.2	**The general emergency alarm**	**Alarma general de emergencia**
.1	In case of emergency seven short blasts and one prolonged blast will be given with the ship's whistle and the alarm system.	En caso de emergencia, el silbato del buque y el sistema de alarma emitirán siete pitadas cortas y una larga.
.2	Remain calm when you hear the general emergency alarm.	Permanezcan en calma si oyen la señal de alarma general de emergencia.
.3	Passengers will be taught how to act and behave in cases of emergency .	Se enseñará a los pasajeros cómo deben actuar y comportarse en casos de emergencia.
.3	**Preventing/ reporting fire**	**Prevención y notificación de incendios**
.1	Always remember that fire is the greatest hazard aboard ship.	Conviene recordar que el fuego siempre es el mayor peligro a bordo de un buque.
.2	Always act immediately if you detect fire, smell, fumes or smoke.	Actúe siempre inmediatamente si detecta un incendio, olor a quemado, gases o humo.
.3	Always inform a member of the crew if you detect fire, smell fumes or smoke.	Informe siempre a un miembro de la tripulación si detecta un incendio, olor a quemado, gases o humo.
.4	Be careful to extinguish cigarettes completely.	Compruebe que apaga por completo sus cigarrillos.
.5	Put used cigarettes in a container provided.	Recoja las cenizas en los recipientes provistos a tal efecto.
.6	Never smoke in bed.	No fume nunca en la cama.
.7	Never smoke on deck except in areas labelled as smoking areas.	Nunca fume en cubierta, excepto en las zonas designadas.
.8	Never throw a cigarette overboard.	Nunca arroje un cigarrillo por la borda.
.9	The use of naked light and open fire is strictly prohibited.	Se prohíbe terminantemente utilizar luces sin protección o encender fuegos.
.10	Never use lighted candles.	No utilice nunca velas encendidas.
.11	Never hang anything over or near an electric bulb.	No cuelgue nunca nada por encima o en las proximidades de una bombilla eléctrica.
.12	Never use an electric iron in a cabin. If you need to iron something use the ironing room on .... deck. The key may be collected at the information desk.	Nunca utilice una plancha eléctrica en su camarote. Si necesita planchar su ropa, utilice el espacio previsto a tal efecto en la cubierta ... . Puede recoger la llave en el mostrador de información.
.13	If you detect a fire, smell, fumes or smoke act immediately as follows:	Si detecta un incendio, olor a quemado, gases o humo, actúe inmediatamente como sigue:
	- Call out "Fire !"	- Grite "¡Fuego!"
	- Operate the nearest fire alarm	- Active la alarma contraincendios más cercana.
	- Inform a member of the crew	- Informe a un miembro de la tripulación.
	- Telephone the navigating bridge. The number to dial is	- Llame al puente de navegación. El número que debe marcar es el ...
.4	**PA announcements on emergency**	**Avisos por megafonía en caso de emergencia**
.1	Attention please! Attention please! This is your captain with an important announcement. I repeat, this is your captain with an important announcement.	¡Atención por favor! ¡Atención por favor! Les habla el capitán. Este es un aviso importante. Repito, les habla el capitán. Este es un aviso importante
.1.1	We have grounded/ a minor flooding (in ...)/ a minor fire (in ...).	Hemos varado/tenemos una pequeña inundación (en ... /tenemos un pequeño incendio (en ...).

.1.2	There is no immediate danger to our passengers or the ship - and there is no reason to be alarmed.	No hay peligro inmediato para los pasajeros o el buque y no hay motivo de alarma.
.1.3	For safety reasons we request all passengers to go to their assembly stations on deck ... and wait there for further instructions.	Por motivos de seguridad, rogamos a todos los pasajeros que se dirijan a sus puestos de reunión en cubierta y esperen instrucciones.
.1.4	Please follow the instructions given by the officers and crew.	Por favor sigan las instrucciones de los oficiales y la tripulación.
.1.5	The ship's fire fighting team/ damage control team is fighting the fire/ flooding.	El equipo de lucha contra incendios del buque/el equipo de lucha contra averías están combatiendo el incendio/la inundación.
.1.6	We also have radio contact with other ships/ radio coast stations.	Hemos establecido contacto por radio con otros buques/las radioestaciones costeras.
.1.7	The fire/ flooding is under control.	El incendio/la inundación está bajo control.
.1.8	As soon as I have further information I will make another announcement. I ask you kindly to remain calm. There is no danger at this time.	Tendrán un nuevo aviso tan pronto como disponga de nueva información. Les ruego que conserven la calma. Por el momento, no hay peligro.
.2	This is your Captain speaking. I have another announcement. The fire/ flooding is not under control yet.	Les habla el capitán. Tengo otro aviso. El incendio/la inundación no está todavía bajo control.
.2.1	There is smoke/ flooding in ... - access to this area is prohibited..	Hay humo/la inundación se ha extendido a ...: Prohibido el acceso a esa zona.
.2.2	For safety reasons we request all passengers to prepare to go to their assembly stations. Access to the assembly stations will be via ... . Do not forget to take your lifejackets and blankets with you.	Por motivos de seguridad, rogamos a todos los pasajeros que se preparen para acudir a sus puestos de reunión. El acceso a los puestos de reunión será por las vías ... no olviden sus chalecos salvavidas y mantas.
.2.3	All passengers of deck no. ... are requested to follow the crew members who will escort you to your assembly stations.	Se ruega a todos los pasajeros de la cubierta nº ... que sigan a los miembros de la tripulación, que les acompañarán a los puestos de reunión.
.2.4	When you get to your assembly stations put on your lifejackets and wait for further orders.	Cuando lleguen a los puestos de reunión, colóquense los chalecos salvavidas y esperen nuevas órdenes.
.2.5	Do not go to the lifeboat stations until you are ordered to do so.	No acudan a los puestos de los botes salvavidas hasta que se les dé la orden.
.2.6	Go to your lifeboat stations.	Acudan a los puestos de los botes salvavidas.
.2.7	Follow the escape routes shown.	Sigan las vías de evacuación indicadas.
.2.8	Do not enter the lifeboats/ liferafts. The order to enter the lifeboats/ liferafts will be given from the bridge or by the officers.	No embarque en los botes/las balsas salvavidas. El puente o los oficiales darán la orden de embarcar en los botes/las balsas salvavidas.
.2.9	We have just received a message from shore/ other vessels that assistance is on the way. Assistance should arrive within approximately ... hours.	Acabamos de recibir un mensaje procedente de tierra/otros buques de que han enviado ayuda. La ayuda llegará en aproximadamente ... horas.
.5	**Person overboard**	**Persona al agua**
.1	If you see anybody fall overboard, act as follows:	Si ve que alguien cae por la borda, actúe como sigue:
	- call out "Man overboard"	- Grite ¡Hombre al agua!
	- throw lifebuoys overboard	- Arroje aros salvavidas por la borda
	- keep your eyes on the person in the water	- No pierda de vista a la persona en el agua
	- show/ tell an officer/ crew the person's position in the water, or telephone the bridge immediately, the number is	- Indique/comunique al oficial/miembro de la tripulación la situación de la persona en el agua o llame inmediatamente al puente, el número es el ... .
.6	**Protective measures for children**	**Medidas de protección para niños**
.1	Children must be kept under permanent observation.	Los niños deben estar vigilados en todo momento.
.2	Never let children climb or sit on the ship's rails.	No deje que los niños suban o se sienten en las barandillas del buque.
.3	Special lifejackets for children are available; please ask the steward/ stewardess.	Tiene a su disposición chalecos salvavidas especiales para niños; por favor, pídaselos a un camarero/camarera.
.4	You may leave your children under qualified care in the children's playroom/ on the playdeck on ... deck from ... to ... hours.	Puede dejar a sus niños bajo supervisión profesional en la guardería/espacio de juego situado en la cubierta ... de las ... a las ... horas.

B4/2	**Evacuation and boat drill**	**Ejercicios de evacuación y de botes**
B4/2.1	**Allocating/ directing to assembly stations, describing how to escape**	**Asignación y orientación a los puestos de reunión, descripción del procedimiento de evacuación**
.1	When the general emergency alarm is sounded which consists of seven short blasts and one prolonged blast, all passengers have to go to their assembly station. Take your lifejackets and blankets with you. Lifejackets are stored in your cabins under your beds and at your assembly stations. You are encouraged to try on your lifejacket.	Si suena la alarma general de emergencia, que consta de siete pitadas cortas y una larga, todos los pasajeros deben dirigirse a sus puestos de reunión. Lleven consigo sus chalecos salvavidas y mantas. Los chalecos salvavidas se encuentran en sus camarotes debajo de las camas y en los puestos de reunión. Es conveniente probarse el chaleco salvavidas.
.2	All passengers must put on	Todos los pasajeros deben llevar:
	- warm clothing	- indumentaria de abrigo
	- long trousers, long-sleeved shirts/ jackets	- pantalones largos, camisas de manga larga/cazadoras
	- strong shoes and head covering.	- calzado resistente y protección para la cabeza.
.3	All passengers with their lifejackets and blankets are requested to go to their assembly stations/ the lounge/ the ... immediately.	Se ruega a todos los pasajeros que acudan inmediatamente a sus puestos de reunión, a la sala principal/a ... y lleven consigo sus chalecos salvavidas y mantas.
.4	From your assembly stations you will be escorted to your lifeboats/ liferafts.	Desde los puestos de reunión se les acompañará a los botes/balsas salvavidas.
.5	All passengers are requested to carefully study the safety instructions behind their cabin doors.	Se ruega a todos los pasajeros que lean atentamente las instrucciones de seguridad, que se encuentran detrás de la puerta de su camarote.
.6	All passengers are requested to follow the escape routes shown.	Se ruega a todos los pasajeros que sigan las vías de evacuación indicadas.
.7	Do not use lifts/ elevators.	No utilice el ascensor.
.8	All passengers are requested to strictly obey the instructions given by the officers or crew.	Se ruega a todos los pasajeros que obedezcan estrictamente las instrucciones impartidas por los oficiales o la tripulación.
.9	When you hear the abandon ship alarm which consists of one prolonged and one short blast repeated continuously, please act in the same manner as under the general emergency alarm.	Si oye la alarma de abandono del buque, que consta de una pitada larga y una pitada corta, que se repiten continuamente, actúe de la misma manera que en caso de alarma general de emergencia.
.10	During the voyage you may hear some other sound signals. These are exclusively for the information of the crew. Please, act only if you hear the general emergency alarm or the abandon ship alarm.	Durante el viaje puede escuchar otras señales acústicas. Tienen fines informativos y están destinadas exclusivamente a la tripulación. Se ruega que atienda únicamente a la alarga general de emergencia o a la alarma de abandono del buque.
.11	If you have any questions regarding safety, do not hesitate to ask any of the officers or crew.	Si tiene alguna pregunta relacionada con la seguridad, por favor no dude en consultar con los oficiales o la tripulación.
B4/2.2	**Briefing on how to dress and what to take to assembly stations**	**Información sobre indumentaria y efectos personales que procede llevar a los puestos de reunión**
.1	Take your lifejacket and a blanket. You will find your lifejacket under your bed.	Lleve su chaleco salvavidas y una manta. Su chaleco salvavidas está situado debajo de su cama.
.2	Put on warm clothing, long-sleeved shirts, strong shoes and head covering whatever the weather. No high-heeled shoes.	Póngase indumentaria de abrigo, camisas de manga larga, calzado resistencia y protección para la cabeza, con independencia de las condiciones meteorológicas. Quítese los zapatos de tacón.
.3	Do not forget personal documents, your spectacles and medicine if necessary.	No olvide sus documentos personales, gafas y medicamentos, si es necesario.
.4	Do not return to your cabin to collect your property.	No vuelva al camarote para recoger sus efectos personales.

B4/2.3	**Performing roll call**	**Llama general**
.1	At your assembly station one of the officers/ crew will perform a roll call.	En los puestos de reunión uno de los oficiales/miembro de la tripulación pasará lista.
.2	The officer/ crew will say "This is a roll call", and s/he will call out the passengers individually by their names.	El oficial/miembro de la tripulación dirá "Voy a pasar lista", y llamará individualmente a los pasajeros por su nombre.
.3	When your name is called out, please answer loudly "Here".	Cuando escuche su nombre, por favor responda en voz alta "Presente".
.4	If one of your cabinmates is not able to attend the roll call, please inform the officer/ crew immediately.	Si alguna de las personas de su camarote no está presente al pasar lista, por favor informe inmediatamente al oficial/miembro de la tripulación.
B4/2.4	**Briefing on how to put on lifejackets**	**Información sobre la colocación de los chalecos salvavidas**
.1	(*dependent on type of lifejacket used*)	(*En función del tipo de chaleco salvavidas utilizado*)
	- pull the lifejacket over your head	- Introduzca la cabeza en el chaleco salvavidas
	- tighten the strings well	- Ajuste bien las cintas
	- pull the strings around your waist and tie in front.	- Sujete las cintas alrededor de su cintura, atándolas por delante.
.2	Follow closely the demonstration given by the officer/ crew. The crew members will help you if necessary.	Atienda a la demostración que efectuará el oficial/miembro de la tripulación. Pida ayuda a un miembro de la tripulación si es necesario.
.3	Carefully study the demonstration in the pictures in your cabins.	Preste atención a la ilustración del procedimiento, que encontrará en su camarote.
.4	Carefully study the demonstration in the diagram at the assembly station.	Preste atención al esquema que encontrará en el puesto de reunión.
B4/2.5	**Instructions on how to embark and behave in lifeboats / liferafts**	**Instrucciones sobre cómo embarcar y comportarse en los botes y balsas salvavidas**
.1	Enter the lifeboat/ liferaft only when ordered by an officer/ lifeboatman.	Embarque en el bote/balsa salvavidas únicamente si un oficial/encargado de botes salvavidas da la orden.
.2	Clear the entrance of the lifeboat/ liferaft immediately after entering.	Despeje inmediatamente la entrada al bote/balsa salvavidas, una vez dentro.
.3	Do not push each other when entering the lifeboat/ liferaft.	No empuje al embarcar en el bote/balsa salvavidas.
.4	Hold on to ropes or to your seat when lowering/ hoisting.	Sujétese a los cabos o a su asiento durante la puesta a flote/operación de izada.
.5	Sit down in the lifeboat/ liferaft immediately.	Siéntese inmediatamente en el bote/balsa salvavidas.
.6	Keep your lifejackets on.	Mantenga puesto el chaleco salvavidas.
.7	Provisions and drinking water will be distributed by an officer/ lifeboatman only.	Sólo el oficial/encargado del bote salvavidas distribuirá las provisiones y el agua potable.
.8	Strictly obey all instructions given by the officer/ lifeboatman.	Obedezca estrictamente todas las instrucciones que imparta el oficial/encargado del bote.
.9	Discipline in the lifeboat/ liferaft is of vital importance.	La disciplina en el bote/balsa salvavidas es de vital importancia.
B4/2.6	**On-scene measures and actions in lifeboats / liferafts**	**Medidas sobre el terreno y actuación en los botes y balsas salvavidas**
.1	Keep a sharp lookout for persons in the water.	Mantenga una vigilancia atenta para detectar la presencia de personas en el agua.
.2	Have a line/ hook/ knife/ lifebuoy ready.	Tenga preparada un cabo/ gancho/ cuchillo/ aro salvavidas.
.3	Do not take off your shirts/ long trousers/ head covering whatever the weather.	No se quite la camisa/pantalón largo/protección de la cabeza, con independencia de las condiciones meteorológicas.
.4	Pump out the water/ free the lifeboat/ liferaft from water.	Achique/eche por la borda el agua que haya entrado en el bote/balsa salvavidas.
.5	Who needs medical first aid?	¿Quién necesita primeros auxilios?
.6	Everybody will get the same ration of provisions and water.	Todo el mundo recibirá las mismas raciones de comida y agua.

.7	Warning! Do not drink sea water whatever the situation.	¡Atención! No beba en ningún caso agua de mar.
.8	We will send a MAYDAY.	Enviaremos un MAYDAY.
.9	We will fire rockets/ use smoke buoys/ ... to attract attention.	Lanzaremos cohetes/botes de humo/... para llamar la atención.
.10	We will join the other lifeboats/ liferafts.	Nos reuniremos con los demás botes/balsas salvavidas.

B4/3	**Attending to passengers in an emergency**	**Asistencia a los pasajeros en una emergencia**
B4/3.1	**Informing on present situation**	**Información sobre la situación del momento**
.1	The vessel was abandoned in position ... due to fire/ grounding/ collision/ flooding/ heavy list/ serious damage/	Se abandonó el buque en la situación ... debido a incendio/ varada/ abordaje /inundación/ escora crítica/ avería grave/... .
.2	Keep calm. There is no reason to panic. The officers/ lifeboatmen know exactly what to do.	Mantengan la calma. No hay motivo de pánico. Los oficiales/encargados de los botes saben exactamente lo que deben hacer.
.3	There are enough life-saving appliances for everyone on board.	Hay suficientes dispositivos de salvamento para todas las personas a bordo.
.4	The Maritime Rescue Co-ordination Centre/ vessels in the vicinity have already been informed of our situation.	El Centro de coordinación de salvamento marítimo/los buques en las proximidades ya han sido informados de nuestra situación.
.5	Vessels/ helicopters/ aircrafts are coming to our rescue.	Los buques/ helicópteros/ aeronaves acudirán a ayudarnos.
.6	Vessels/ helicopters/ aircrafts will reach us within ... hours.	Los buques/helicópteros/aeronaves llegarán a nuestra situación en ... horas.
.7	We have radio contact with rescue craft.	Hemos establecido contacto por radio con las embarcaciones de salvamento.
.8	There are enough provisions and drinking water for 48 hours.	Disponemos de suficiente comida y agua potable para 48 horas.
.9	You obtain medicine for seasickness from the lifeboatman.	El encargado de del bote lleva medicamentos contra el mareo.
B4/3.2	**Escorting helpless passengers**	**Acompañamiento de pasajeros discapacitados**
.1	... persons are missing.	... personas han desaparecido.
.2	Search all cabins/ WC/ showers for missing persons.	Busque en todos los camarotes/baños/duchas a las personas desaparecidas.
.3	Assist those who need help.	Ayude a los discapacitados.
.4	Help children, elderly, disabled, injured or sick persons with lifejackets.	Ayude a los niños, ancianos, minusválidos, heridos o enfermos a ponerse los chalecos salvavidas.
.5	Give assistance when entering lifeboats/ liferafts.	Preste asistencia para embarcar en los botes y balsas salvavidas.
.6	We require warm clothing and blankets for the children/ elderly/ disabled/ injured/ sick.	Necesitamos indumentaria de abrigo y mantas para los niños/ ancianos/ minusválidos/ heridos/ enfermos.
.7	We require a stretcher for the disabled/ injured/ sick.	Necesitamos una camilla para los minusválidos/heridos/ enfermos.
.8	All persons, please move closer.	Agrúpense, por favor.
.8.1	The elderly/ disabled/ injured/ sick need room to lie down.	Los ancianos/minusválidos/heridos/enfermos necesitan más espacio para poder tumbarse.
.9	Everyone, please, be quiet. The children/ the sick need rest.	Silencio por favor. Los niños/enfermos necesitan descansar.

ANEXO 2

Procedimiento de enmienda de las Frases Normalizadas para las comunicaciones marítimas

1 El Comité recibirá y evaluará a través de sus órganos auxiliares las propuestas presentadas, según proceda, para introducir enmiendas y/o adiciones en las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas.

2 Dichas propuestas serán examinadas en su conjunto, y no una por una, cuando a juicio del Comité sean suficientes o lo bastante importantes como para justificar su examen.

3 Las enmiendas a las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas entrarán normalmente en vigor a intervalos de cinco años aproximadamente. No obstante, cuando sean sumamente importantes y/o exijan medidas urgentes, ese periodo podrá reducirse a tres años. Las enmiendas aprobadas por el Comité serán notificadas a todos los interesados y entrarán en vigor doce meses después de la fecha en que se efectúe la notificación.

_____