



IIDM

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARITIMO

Circular N° 25
14 mayo 2013

A: Todos los Vicepresidentes y Miembros del IIDM

Asunto: **Informe sobre los puntos 3 (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) y 17 (Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques), del Comité de Seguridad Marítima, 91º período de sesiones**

1 El Presidente se complace en anunciar que el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo ha participado, en su carácter de Organización No Gubernamental con status consultivo en la Organización Marítima Internacional, en el 91º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrado del 26 al 30 de noviembre, en su sede, Londres.

2 El Presidente, en uso de sus facultades estatutarias de representación del IIDM, por sí mismo o por persona delegada, ante cualquier entidad u organización, nacional, regional o internacional, anuncia que la Vicepresidenta por Alemania Esther Mallach fue designada para asistir al 91º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de OMI.

3 El Informe de los puntos 3 y 17 del MSC 91º período de sesiones de OMI puede encontrarse en el anexo 1 de la presente circular.

4 El documento de OMI denominado "MSC 91-INF.1 - List Of Participants" se adjunta aparte de esta circular número 25 del IIDM. Allí se puede observar la participación del IIDM en la página 50 de tal documento.

5 El Presidente desea recordar que las directrices que rigen las relaciones de OMI con las organizaciones internacionales no gubernamentales prescriben que el Consejo revise periódicamente la lista de ONG con status consultivo. En este contexto, la OMI podrá revocar la atribución del carácter consultivo a toda organización que no haya asistido en el término de dos años a reuniones de los órganos principales o auxiliares de la OMI o a las conferencias o reuniones convocadas por la OMI.

6 De conformidad en lo expuesto en el párrafo 5 de la presente circular la Presidencia se complace en anunciar que el IIDM, en cumplimiento de las directrices de OMI que requieren la asistencia periódica a las reuniones de OMI, mantiene su status consultivo con el referido organismo especializado de las Naciones Unidas.

7 El Presidente desea aprovechar esta ocasión para agradecer a la Vicepresidenta por Alemania su participación, sin costo financiero alguno para el IIDM, en el MSC 91º de OMI, así como la elaboración del Informe que se lee más abajo en el anexo 1.

8 El Presidente también agradece a la Secretaría Administrativa Permanente por la detección de miembros dispuestos tanto a representar al IIDM en reuniones de otras Organizaciones Internacionales sin costo alguno para nuestro Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo como a redactar un Informe para todos los miembros.

ANEXO 1

SECRETARIA
COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA – OMI
91 período de sesiones
Punto 3 y 17 del orden del día

SP/2
27 de noviembre 2012
Original: español

PARA: Presidente, Vicepresidentes y Miembros del IIDM

DE: Esther Mallach, Vicepresidenta de la Rama Alemania del IIDM

ASUNTO: Informe Conferencia Internacional sobre la Revisión del Convenio SNP

INFORME DE LOS PUNTOS 3 (EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO) Y 17 (ACTOS DE PIRATERIA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES), DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 91º PERIODO DE SESIONES, OMI

1 El 91º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró en la sede de la OMI del 26 al 30 de noviembre de 2012, bajo la presidencia del Sr. Christian Breinholt (Dinamarca). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. M. Segar (Singapur).

2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y Miembros Asociados, representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas, observadores de aquellas organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en el documento MSC 91/INF.1.

3 Estuvieron también presentes el Presidente de la Asamblea, Sr. Eduardo Medina-Mora (México) y el Presidente del Consejo, Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos).

4 El Comité adoptó el orden del día (MSC 91/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MSC 91/1/1), teniendo en cuenta que estaba sujeto a ajustes en función de los avances logrados cada jornada.

Punto 3 del orden del día: **EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

5 Sistema de códigos de seguridad, anexo 2, documento de trabajo 5.

6 Capítulo II 2 del Convenio SOALS [sic]; modificaciones al capítulo 3 (artículo 2.1.2) del Código de seguridad contra incendios (FSS).

7 La presentación formal de la resolución MSC 91/3/15 realizada por la IACS en la que se solicita la aclaración del Comité en cuanto a si los requisitos retroactivos tal como se formularon en el Anexo 2 del documento MSC 91/3 también tienen como objeto ser aplicados a los buques construidos antes del 1 de julio de 2002, teniendo en cuenta que estos buques puedan estar equipados con cascos antihumo o máscaras antihumo en lugar de equipos respiratorios autónomos accionados por aire comprimido, en cuyo caso el texto en la versión actual del Capítulo II – 2 del Convenio SOLAS (Regla II/2/10.10) deberá ser modificado según corresponda.

8 Japón señaló estar a favor de la modificación.

9 El Presidente del FP (Subcomité de protección contra incendios) ratifica que no hay intención de eliminación gradual y apoya a Japón.

10 Italia está a favor de la eliminación gradual;

11 China apoya al Subcomité de FP;

12 Argentina no adopta la visión del FP y no propone una eliminación gradual alegando que los documentos de la IACS tampoco la plantean,

13 Rusia apoya las expresiones del Subcomité de FP. El Presidente comenta que el texto, conforme se les presenta, señala que habrá una eliminación gradual de los equipos antiguos, pero que esto nunca fue discutido en el Comité. Allí solo se discutieron temas de seguridad como las alarmas. El grupo de redacción debe aclarar que no se pretendía la eliminación gradual. La IACS señala que trasladará y adecuará la aplicación en el Convenio SOLAS y dejará que el FSS (Sistema de seguridad contra incendios) se ocupe de las normas de los equipos.

14 Argentina sugiere eliminar el primer párrafo en el FSS y pasar al Convenio SOLAS.

15 El proyecto de modificaciones a los Capítulos V y VII del Convenio SOLAS será pasado al grupo de redacción según se establece en el documento de trabajo 5.

16 Las modificaciones a la resolución MSC 91/13/14 se tienen en cuenta en bloque y serán pasadas al grupo de redacción.

17 Documento MSC 91/3, anexo 2, página 1, proyecto de resolución de MSC. El Comité no tiene observaciones sobre las modificaciones al FSS (Código de seguridad contra incendios) que entrará en vigor el 1.7.2014.

18 Anexo 3: modificaciones al Código CIQ (Código internacional para la construcción y equipo de buques que transportan sustancias químicas peligrosas a granel), resolución del MSC aprobada; entrada en vigor el 1.6.2014 una vez aceptada el 31.12.2013.

19 Anexos 4 y 5: las modificaciones adoptadas para actualizar la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados al lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros y la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de combustible de los petroleros de crudo, las cuales son obligatorias conforme al Convenio SOLAS de 1974, en su versión modificada. Las modificaciones están aceptadas, entran en vigor el 1.7.2014 y fueron pasadas al grupo de redacción.

- 20 El Protocolo de 1988 sobre líneas de carga propuso las modificaciones MSC 91/3/1.
- 21 Las modificaciones al Protocolo de 1988 sobre líneas de carga en relación con el Convenio fueron aprobadas en la última sesión. Se pasaron al grupo de redacción y entran en vigor el 1.7.2014.
- 22 Modificación al apéndice 4, Certificado de seguridad de construcción y Certificado de seguridad del equipo. Estas constituyen modificaciones de redacción. Resueltas, entran en vigor el 1.7.2014 y se pasan al grupo de redacción.
- 23 MSC 91/3/3: las modificaciones del Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS al apéndice del anexo del Convenio SOLAS de 1974. Estas constituyen modificaciones de redacción relativas a la eliminación de todos los registros y equipos. El asunto pasó al grupo de redacción y la entrada en vigor está programada para el 1.7.2014.
- 35 MSC 91/3/9: aplicación del Convenio SOLAS 3/17/1: el Comité no tiene observaciones en cuanto a las modificaciones propuestas y el asunto se pasa al grupo de redacción.
- 36 Rescate de personas del agua: modificaciones a la regla III/17-1 del Convenio SOLAS para exigir que los buques cuenten con planes y procedimientos para rescatar personas del agua, así como con directrices conexas para el desarrollo de planes y procedimientos para el rescate de personas del agua. Asimismo, una resolución conexas del MSC sobre la implementación de la regla III/17-1 del Convenio SOLAS en los buques a los que no se aplica el capítulo III del Convenio SOLAS; se aprueba la propuesta de modificación y fue pasada al grupo de redacción.
- 37 MSC 91/3/13 (Secretaría: proyecto de resolución del MSC para la adopción del código sobre niveles de ruido a bordo de los buques). El documento contiene en el anexo un proyecto de resolución del MSC, elaborado por la Secretaría, para la adopción del código sobre niveles de ruido a bordo de buques, el cual fue aprobado por la resolución MSC 90 para su adopción en esta sesión, en conjunto con la adopción del proyecto relacionado de la nueva regla II, 1/3/12 del Convenio SOLAS. La IACS presentó un documento que contiene sus comentarios (MSC 91/3/14 IACS) y manifiesta que el documento contiene cuestionamientos importantes y que algunos puntos suscitaron cuestiones relativas a las políticas sobre las que los Estados miembros deben decidir. Se forma un grupo de debate de referencia para tratar el asunto.
- 38 Noruega pretende adoptar el Código hoy y las inquietudes de la IACS son tenidas en cuenta. Los Estados Unidos, Dinamarca y Chipre están de acuerdo. Las intervenciones de China con respecto a la regla 3-12, capítulo 3, están siendo abordadas. Se tendrán en cuenta las propuestas de China. China quiere participar en el grupo técnico.
- 39 La IACS manifiesta que la regla 36, capítulo 2 1 del Convenio SOLAS se aplica a los buques desde el 2009. Presidente: volvemos a este punto, tenemos un documento del día. El MSC adoptó posteriormente una nueva regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS para exigir que los buques nuevos sean construidos de modo tal que se reduzca el ruido a bordo y para proteger al personal del ruido, de acuerdo con el Código revisado sobre niveles de ruido a bordo de los buques, también adoptado, que establece los límites máximos obligatorios de nivel de ruido para los espacios de maquinarias, salas de control, talleres, alojamiento y otros espacios a bordo del buque. El Código sustituye al Código no obligatorio anterior, adoptado en 1981.

40 El Código sobre niveles de ruido a bordo de buques entrará en vigencia cuando la nueva regla entre en vigor el 01.07.2014.

41 Resolución MSC 91/10 (Secretaría) párrafos 3.14 y 3.15: recomendaciones del subcomité referentes a los procedimientos para modificar los Convenios LL66 y Arqueo 1969 y el proyecto de modificaciones para los Convenios SOLAS 1974, LL66, LLPROT 1988, COLREG 1972 y Arqueo 1969 para hacer obligatorio el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (Código III) y la auditoría con los proyectos de resolución conexos de la asamblea, según corresponda. El MSC aprobó el proyecto de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (Código III), el cual establece la norma para el régimen de auditorías de la OMI, y aprobó el proyecto de modificaciones de los siguientes tratados para hacer obligatorio el Código III y la auditoría: Convenio SOLAS de 1974, en su versión modificada; el Protocolo de 1988 sobre líneas de carga (LL PROT) al Convenio sobre líneas de carga de 1966 (LL 66), para adopción por la resolución MSC 93. El MSC adoptó las modificaciones a los Convenios COLREG 1972, LL 1966 y el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 (Arqueo 1969), para su posterior adopción por la Asamblea. Las modificaciones tuvieron que ser adoptadas ahora para contar con el tiempo suficiente para su circulación antes de la próxima asamblea.

42 MSC 91/15 propuesta del Vicepresidente: implicaciones de la generación de capacidades; el Vicepresidente presenta el documento. Apéndice 2, anexo 2, proyecto de modificaciones de la directriz del comité a las normas imperativas de asistencia para los Estados suministradas por el ITCP (Programa integrado de cooperación técnica). Habrá tres grupos de trabajo para desarrollar los términos de referencia; se establecerá un grupo de expertos en generación de capacidades, presidido por Las Bahamas.

43 MSC 91/4; circulares MSC 11/93 y SOLAS 94, capítulo 11/2, Código PBIB. El Vicepresidente presenta GISIS, "actualización periódica, sin embargo no hay seguimiento por parte de ciertas naciones". Circular 2.5.2.9 1004: el sistema está actualizado actualmente y los cambios de procedimiento serán promulgados en otra circular. Se insta a todos los Estados contratantes a actualizar la información.

Punto 17 del orden del día: **ACTOS DE PIRATERIA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES**

44 El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adopta la resolución 2077 el 21.11.2012. El Consejo aprecia que el fondo fiduciario de Djibouti de la OMI y el Estado de abanderamiento y los Estados del puerto implementen las mejores prácticas para evitar dichas acciones.

45 Incidentes de piratería: los incidentes están aumentando en la costa occidental de África aunque la toma de rehenes es poco frecuente a diferencia de lo que sucede en Somalia. África occidental está más afectada por el robo de petróleo e hidrocarburos. Los incidentes de piratería en el estrecho de Malaca han alcanzado los 22 en el 2012.

46 En general, los incidentes han disminuido un 36% en 2012. El Comité reitera que las fuerzas de seguridad deberían utilizar GISIS.

47 Declaraciones sobre los problemas de piratería:

48 Noruega: necesitamos adoptar las Directrices EFS (Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad). Presidente: por consiguiente adoptamos las directrices.

- 49 España: destaca el peligro de la falta de denuncias.
- 50 India: destaca la situación apremiante de los marinos capturados que pasaron entre 500 y 800 días como rehenes. Aparentemente, no hay un interés particular ni actividades para rescatarlos. Todo está en manos de los propietarios del buque y la OMI debería tener más participación.
- 51 Egipto: hace referencia a sus mejores prácticas según se publican. Actualmente no hay piratería en el Mar Rojo. Será documentado en la 5ta. edición de las Mejores prácticas de la OMI. El Presidente lo ratifica.
- 52 Grecia manifiesta que el índice de piratería de Somalia bajó, pero que el de África occidental subió en términos de incidentes de piratería, y que los mismos son más violentos. Somalia está en el nivel más bajo desde el 2009. El Golfo de Guinea está aumentando, extendiéndose a Benin y Togo. Los asaltantes armados roban petróleo e hidrocarburos. Los incidentes son más violentos. Los tripulantes son asesinados. La bandera griega se ve afectada. Todos deberían poner atención en el estrecho de Malaca para combatir la piratería. Esto debería incluirse en el informe.
- 53 Nigeria está comprometida con las actividades contra la piratería y dispone de un grupo operativo especial.
- 54 Venezuela ratifica las acciones en aguas internacionales y expresa su preocupación sobre los guardias armados, ya que esto no es compatible con la soberanía de Venezuela. A Venezuela le preocupa que la OMI no haga una distinción más clara entre piratería y robo. Se solicita mayor claridad.
- 55 Malta se une a Grecia sin menoscabo de las demás declaraciones. Confirma que se debe hacer mucho más, ya que la piratería se extiende más allá de las zonas conocidas. Los marinos tomados como rehenes constituyen una vergüenza para la comunidad internacional. El impacto psicológico de los marinos es inmenso y se requerirá tratamiento posterior.
- 56 Arabia Saudita apoya estas declaraciones.
- 57 La ICS (Cámara Naviera Internacional) manifiesta que la resolución MSC 91/17 es testimonio del éxito de la comunidad internacional. Se deben adoptar medidas contra el aumento de la piratería en África occidental. Actuar en Estados fallidos como Somalia no es posible. Los grupos operativos de Nigeria son bienvenidos. Se requieren medidas internacionales adicionales con el apoyo del Estado de abanderamiento y la inclusión de la marina y la adopción de soluciones regionales vinculantes.
- 58 El BIMCO señala que si los Estados no colaboran, los propietarios de los buques deben tener derecho a defenderse. La MPG 5 no será reescrita pero abordará las nuevas zonas de piratería.
- 59 La IMCA (Asociación internacional de contratistas marinos) está muy preocupada por el aumento del índice de piratería en África occidental. Se requieren más fuerzas conjuntas para implementar las medidas de seguridad.

- 60 La IMCA concuerda con la ICS, pero la manera de avanzar es mediante las acciones regionales. El memorando de entendimiento ha sido firmado por 15 de los 20 Estados miembros y se han creado tres áreas con un centro de coordinación. En 2013, se celebrará una mesa redonda para implementar otras medidas como las patrullas mixtas.
- 61 La Liga de Estados Árabes apoya a Arabia Saudita y Egipto.
- 62 Sudáfrica apoya a Nigeria.
- 63 Con respecto a India y a los marinos capturados, Sudáfrica manifiesta que se necesitan decisiones específicas sobre cómo liberarlos.
- 64 El Reino Unido ratifica el BIMCO. Se realizará una reunión en el Reino Unido el próximo año 2013 con respecto a “las zonas de alto riesgo”; se enviarán las invitaciones en los próximos días.
- 65 Intertanko apoya el BIMCO.
- 66 Las Islas Cook solicitan que la declaración de la ICS se incluya en el informe.
- 67 Presidente: los documentos de la CCI (Cámara de Comercio Internacional) relativos a la violencia ejercida sobre los marinos son tenidos en cuenta. La ISO constituye el mejor lugar para desarrollar las directrices. La ISO (Organización Internacional de Normalización) 28007 contiene un apéndice relativo a la certificación y al fomento de su adopción por parte de los Estados miembros.
- 68 Francia manifiesta estar perpleja por lo que se le solicitó a la ISO que hiciera. No hemos visto la ISO PAS 28007.
- 69 Presidente: la ISO sólo mostró lo que hacen y lo que han hecho. Ellos definen quién está acreditado para certificar.
- 70 Francia: Sí, pero las organizaciones no han visto este apéndice. ¿Ha sido publicado?
- 71 ISO: será publicado a continuación en el anexo B – PSAB. Ha sido eliminado del documento 28007. El documento de acreditación ha sido eliminado y se seguirá debatiendo para ver qué exige la acreditación de los organismos de certificación.
- 72 Chipre: la ISO debe suministrar otra actualización al Comité. El Presidente adopta este punto.
- 73 BIMCO: la ISO 28007 está disponible y existen organismos de certificación que ya realizan auditorías de forma independiente conforme a la ISO 28007, BIMCO recomienda su implementación en el Estado de abanderamiento.
- 74 España: si la parte de acreditación no está finalizada, entonces ¿quién realiza la certificación si no hay organismos?
- 75 ISO: los organismos de acreditación existen, por ejemplo “UK AS” en el Reino Unido. Ellos acreditan a los organismos de certificación. La norma de valoración ya existe, a saber: la ISO 28007.

.....

Abgda. Esther Mallach
Representante del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo para el 91 período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI