

Discurso de apertura del 88º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI

Mr. Efthimios E. Mitropoulos
Secretario General de la OMI



Es un placer para mí darles la bienvenida al 88º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y, en particular, a los delegados que asisten a este Comité por primera vez.

Introducción: "2010: El año de la gente de mar"

Antes de referirme a algunos puntos específicos del orden del día, quisiera recordar el lema del Día Marítimo Mundial de este año, "2010: El año de la gente de mar", del que ya les hablé con ocasión de la reunión de primavera de este Comité. Estoy seguro de que todos estamos de acuerdo en que, ahora que el año llega a su fin, nuestras actividades bajo este lema han tenido éxito en muchos aspectos y, en particular, en la generación de un amplio interés, como lo demuestra el elevado número de eventos y otras iniciativas realizadas en todo el mundo por los gobiernos, organizaciones internacionales y una gran variedad de agentes interesa-

dos del sector. Un ejemplo reciente fue el acto de lanzamiento de los "Derechos Internacionales de los Marineros", que acogimos aquí, en nuestra sede, en el Día Marítimo Mundial. Esperemos que el impulso conseguido con este lema no termine con el cierre de este año, sino que continúe más allá y, en particular, inspire a una nueva generación atrayendo a hombres y mujeres jóvenes y ambiciosos a la experiencia única de la carrera marítima.

De todos los objetivos regulatorios incluidos en el plan de acción para celebrar el año de la gente de mar, destaca la Conferencia Internacional que se celebró en Manila en junio para adoptar las enmiendas al Convenio y al Código STCW. Estas enmiendas (elaboradas por el Subcomité STW), tienen por objeto garantizar que, una vez en vigor (es de esperar que el 1 de enero de 2012), la gente de mar sea formada y entrenada con arreglo a unas normas que les permitan operar los buques tecnológicamente avanzados de hoy en día con el grado necesario de seguridad y con la debida atención a sus responsabilidades respecto del medio ambiente.

Otro hito de la Conferencia fue su decisión de declarar el día en que se adoptaron las enmiendas de Ma-

nila, el 25 de junio, como el "Día de la gente de mar", fecha que ya se ha añadido a la lista anual de celebraciones de las Naciones Unidas. Confío en que los Estados miembros, las organizaciones marítimas, las empresas, los armadores, navieros y gestores de buques, y todas las demás partes interesadas, junto con las organizaciones representativas de los marinos, a partir del próximo año, promuevan y celebren este Día Mundial. Sin duda lo hará la OMI, como el Consejo decidió hace tres semanas. Y esto será lo mínimo que podemos hacer por aquellos de quienes dependemos y a quienes debemos tanto.

Lucha contra la piratería

También pensando en la gente de mar, el Consejo decidió que el año próximo el lema del Día Marítimo Mundial fuese "La piratería: la orquestación de la respuesta", con el objetivo de alentar a todos a redoblar nuestros esfuerzos para organizar, a nivel mundial, una reacción decisiva y eficaz a esta amenaza. Yo recibí con gran satisfacción, hace dos semanas, una carta del Secretario General de la ONU aceptando mi invitación de venir a la OMI a principios de 2011, para poner en marcha el plan de acción que hemos diseñado, con el obje-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



DNV

MANAGING RISK

tivo de mantener e intensificar la lucha contra la piratería mediante esfuerzos de todo tipo (políticos, marítimos, militares y jurídicos).

Con ocasión del Día Marítimo Mundial, recibí casi un millón de firmas pidiendo que se pusiera fin de inmediato a la piratería. Como señalé en esa ocasión, espero sinceramente que la fuerza con la que muchas personas y desde muchos países se ha manifestado esta petición, ayude a sensibilizar a los gobiernos y al público en general sobre los graves daños que causa la piratería, y a ejercer presión sobre quienes deben actuar, en aras a lograr una solución satisfactoria de esta situación inaceptable.

Como bien sabe este Comité, la OMI ha contribuido, y continúa desempeñando, un papel fundamental, al abordar el problema de la piratería con energía, a todos los niveles, implicando a tantas partes interesadas como sea posible, desarrollando pautas de orientación a las Administraciones y a la gente de mar, promoviendo el Código de conducta de Djibouti, promulgando orientaciones y difundiendo las "mejores prácticas de gestión" desarrolladas por el sector, favoreciendo el despliegue y trabajando en estrecha colaboración con las fuerzas navales operativas en la zona, en un esfuerzo de cooperación sin precedentes en la historia naval. Me satisface informarles de que, a través de nuestra unidad dedicada a la aplicación del Código de Djibouti, estamos avanzando en el establecimiento de tres centros de intercambio de información, en el establecimiento de un centro regional en Djibouti para rea-



lizar labores formativas, y en el desarrollo, en colaboración con la oficina de la ONU contra la Droga y el Delito, del marco legal necesario para procesar a los piratas. Vamos a seguir dando a este proyecto la máxima prioridad con el objetivo de ayudar a los Estados de la región a construir y desarrollar sus propias infraestructuras y operaciones contra la piratería.

Estos resultados no alteran el hecho de que la piratería y los ataques armados contra los buques siguen siendo un peligro cada vez más real para la navegación en el Golfo de Adén, frente a las costas de Somalia, en el Océano Índico occidental y también en otras partes del mundo, tales como el Golfo de Guinea y el sur del Mar de China. Esto hace que sean necesarias actuaciones adicionales para lograr el objetivo final de que la piratería sea de nuevo historia pasada. Por lo tanto, hago un llamamiento a todos los gobiernos a que tomen la iniciativa y aporten los necesarios recursos militares navales y aéreos, así como financieros y de otro tipo, que son necesarios para prevenir los actos de piratería y ataques a los buques, y para promover la detención y el procesamiento de los acusados de tales actos.

Normas de construcción Basadas en Objetivos (Goal Based Standards, GBS)

La importante decisión, tomada por este Comité en su último período de sesiones, de adoptar un conjunto de Normas de construcción Basadas en Objetivos (Goal Based Standards, GBS) para graneleros y petroleros, junto con las enmiendas al capítulo II-1 del convenio SOLAS que establecen su aplicación obligatoria, no son ni mucho menos el final de la intensa labor llevada a cabo por este Comité para introducir el concepto de las GBS en nuestro sistema de regulación, sino más bien el final del principio.

Ahora la prioridad inmediata es prepararse para la aplicación de estas GBS. Para ello, la Secretaría ha emitido la circular Nº. 3076, invitando a la designación de auditores, y la circular Nº.3097, invitando a la notificación de solicitudes de verificación. Hasta la fecha, hemos recibido sólo 9 nominaciones para los auditores de las GBS y

ninguna solicitud de verificación. Por tanto, animo a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a responder a estas circulares lo antes posible. Esto ayudaría a la Secretaría a cumplir el calendario acordado para la puesta en marcha de las GBS.

Para avanzar en el desarrollo continuo de las GBS y llevar a cabo el trabajo futuro necesario, el Comité puede recurrir a varias de las propuestas presentadas a esta sesión sobre el concepto de nivel de seguridad. Esto generará un interesante debate que sin duda beneficiará a todo el proceso.

Seguimiento de buques a largo alcance: LRIT

Desde la última reunión de este Comité, ha continuado el progreso en el establecimiento del sistema mundial LRIT. Hasta el viernes pasado, se habían establecido un total de 59 centros, que están ya integrados en el sistema de prestación de servicios a 96 países de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, que representan más del 96% del tonelaje bruto de la flota mundial. Estas cifras son excelentes y todos los gobiernos e individuos, incluida la Secretaría, que han participado en el desarrollo de este proyecto -realmente único y complejo por sus objetivos, alcance y complejidad técnica- merecen nuestro reconocimiento y agradecimiento.

Paralelamente, se ha establecido con éxito un centro para la distribu-



ción de la información LRIT a los Estado del pabellón y a las fuerzas de seguridad que operan en el Golfo de Adén y el Océano Índico occidental. Este centro está integrado en la infraestructura de información de la OMI, sin coste adicional para la misma. Deseo informales de que acabamos de recibir una carta de Canadá, en nombre de la OTAN, que solicita el acceso a las instalaciones de distribución de la información LRIT y varios Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS van a solicitar el mismo acceso en nombre de la Fuerza Naval de la Unión Europea (NAVFOR). La ampliación del número de países conectados a nuestro centro de distribución y recepción de información de los Estados del pabellón, en mi opinión, es positiva y vale la pena promoverla.

En este período de sesiones, el Comité recibirá información sobre la revisión y la auditoría realizada por el coordinador LRIT sobre el funcionamiento del centro internacional de intercambio de datos LRIT y de todos los centros de datos LRIT. Además, analizará información sobre el establecimiento de otro centro internacional de intercambio de datos por parte de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), el informe sobre la novena reunión del Grupo ad hoc LRIT, y cuestiones relativas a la prueba y continuidad de los servicios LRIT. Aunque todo ello confirma la complejidad de este sistema, sus beneficios en materia de seguridad y protección son tan importantes que deberían animar a todos los Gobiernos Contratantes de SOLAS a tomar rápidamente las medidas necesarias para poder disfrutar de ellos.

Enmiendas a SOLAS. Medidas contra incendios y botes salvavidas.

Un punto importante de la agenda de hoy es la aprobación de las enmiendas propuestas al Convenio SOLAS, el Protocolo SOLAS de 1988 y el convenio internacional para la Seguridad de los Contenedores, 1972. De entre dichas enmiendas, quisiera destacar las relativas al Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, que demuestran nuestro firme compromiso para mejorar la seguridad a bordo de una manera proactiva. Es el fruto de un trabajo concienzudo y diligente llevado a cabo por el Subcomité de Protección contra Incendios y destinado a garantizar que nuestras normas, procedimientos y pruebas de seguridad contra incendios, tanto para los buques de pasaje como de carga, se revisarán y actualizarán periódicamente en función de la evolución de las tecnologías y sistemas para la protección, detección y extinción de los incendios.

Conviene destacar las enmiendas propuestas al Código Internacional de dispositivos de salvamento, incluyendo algunas relativas a los ganchos de suelta de los botes salvavidas. Después de haber debatido largamente el proyecto de directrices para la evaluación y sustitución de los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas, se encargó a un grupo de trabajo ad hoc que finalizase las directrices y las enmiendas necesarias. El informe de este grupo se someterá ahora a su consideración. Espero que el Comité pueda alcanzar esta vez una conclusión para que las di-

rectrices y las correspondientes enmiendas (incluyendo una nueva regla III/1.5 de SOLAS) puedan ser adoptadas y aplicadas en todo el mundo tan pronto como sea posible. Esto no sólo enviará un mensaje sobre la eficacia de la OMI, sino que también ayudará a reforzar la confianza de la gente de mar cuando participen en ejercicios con botes salvavidas y, aún más importante, cuando se enfrenten a una situación real de emergencia, en que los dispositivos de salvamento van a funcionar perfectamente.

Subcomités

Ahora me gustaría destacar algunos aspectos de la labor de los restantes subcomités que presentarán sus informes en esta sesión.

En la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2012 (CMR) se discutirán una serie de cuestiones que tienen influencia directa sobre los servicios de comunicaciones marítimas y, desde la OMI, debemos garantizar la disponibilidad continua de las frecuencias requeridas para fines marítimos, incluidos los nuevos requisitos para la navegación electrónica y el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad marítima (GMDSS). El MSC 87, ya aprobó un proyecto de posición de la OMI sobre las cuestiones relativas a los servicios marítimos para su presentación en la CMR, en esta ocasión se invita al Comité a considerar un conjunto de recomendaciones complementarias, elaboradas por un Grupo de Expertos conjunto de la OMI/UIT. La decisión que ustedes tomen sobre este proyecto de recomendaciones se transmitirá a la próxima reunión preparatoria de la reunión de la UIT, que se celebrará en febrero del próximo año. Esta es la última oportunidad de optimizar nuestra contribución a la reunión y, en última instancia, a la Conferencia de 2012.

El Subcomité COMSAR también ha comenzado a analizar si es necesaria una revisión exhaustiva del GMDSS. Los resultados preliminares han sido analizados, en septiembre pasado, por el Grupo de Expertos conjunto OMI/UIT y en la próxima reunión del subcomité (COMSAR 15) se espera seguir avanzando. Estoy seguro de que el Subcomité llevará este asunto a término con éxito, lo que garantizará que el bien contrastado y probado GMDSS pueda seguir desempeñando eficazmente



su importante misión humanitaria de salvar vidas. La misión conjunta aérea y marítima de rescate en la mar que se llevó a cabo el mes pasado, a 230 millas náuticas de las islas Scilly, culminó con éxito al recuperar 98 tripulantes de las balsas salvavidas lanzadas desde el buque pesquero factoría Athena, a bordo del cual se había declarado un incendio. Fue un valioso recordatorio del papel fundamental del GMDSS para poner en marcha, siempre que se produzca una emergencia en la mar, la necesaria operación de búsqueda y salvamento.

El Subcomité de Seguridad de la Navegación merece una felicitación por sus importantes avances en la la navegación electrónica. Entre otras cosas, se ha terminado la evaluación de las necesidades de los usuarios de este sistema y se espera que se siga avanzando en las cuestiones relacionadas con el mismo por medio de los subcomités COMSAR y STW, a los cuales se les han asignado, respectivamente, tareas relativas a las comunicaciones y SAR y a la formación.

Volviendo al Subcomité STW, se invita a este Comité a aprobar la revisión que ha realizado de los Principios sobre la Dotación de Seguridad, con vistas a su adopción por la Asamblea el próximo año, así como las enmiendas a la regla V/14 de SOLAS sobre requisitos obligatorios para la determinación de la dotación de seguridad, con vistas a su adopción por el MSC 90. A través de estas actuaciones, y junto con la adopción de las enmiendas de Manila, en particular las relativas a las horas de descanso, la OMI continúa promoviendo unos sólidos

principios sobre la dotación segura y eficiente de los buques. Por otra parte, la preocupación por la fatiga resultante de ciertas prácticas en la determinación de la dotación y en las guardias (sobre todo en viajes de corta distancia) y por la significativa contribución de la fatiga a los accidentes e incidentes marítimos (como lo demuestran los últimos análisis de siniestros) constituyen un buen fundamento para que la OMI, junto con el sector marítimo y todas las demás partes interesadas, sigamos muy atentos a las graves consecuencias potenciales de los fenómenos asociados a la fatiga. Esto es muy importante, no sólo en interés de la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino, sino también en aras a la protección de buques e instalaciones portuarias.

El Plan Voluntario de Auditorías sigue siendo un punto de alta prioridad en la agenda del Subcomité de Implantación por el Estado del pabellón (FSI). Conforme a lo decidido en la última Asamblea, ha comenzado el proceso de institucionalización, de conformidad con el calendario y el horario establecido en la resolución A.1018. En este período de sesiones, este Comité deberá estudiar una serie de recomendaciones para hacer obligatorios el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y la auditoría correspondiente y, en particular, para introducir el Código y la auditoría en los anexos de algunos o todos los 10 instrumentos contemplados en el propio Código.

El FSI ya ha elaborado un plan de acción y un calendario asociado para que pueda continuar su labor sobre el Régimen en su nueva forma. Los progresos que hagan sobre este asunto durante esta semana serán la base para que el recientemente restablecido Grupo de Trabajo Conjunto sobre el plan de auditorías -que ahora incluye a los cinco Comités- pueda desarrollar un buen trabajo y remita un buen informe al Consejo, que espera recibir el resultado de su estudio de los tres primeros informes consolidados de auditorías. Mientras en la OMI avanzamos en la siguiente fase del plan, es importante que los Estados miembros se sigan sometiendo voluntariamente a las



auditorías para que el proceso de institucionalización se pueda beneficiar de los resultados de las mismas. Agradeceremos su apoyo y contribución al éxito de esta labor.

Distinguidos delegados, esta sesión, una vez más, acogerá una reunión del Grupo de Trabajo conjunto MSC/MEPC sobre el factor humano. En este contexto, el Comité analizará los resultados de un importante programa de investigación sobre el factor humano, encargado por el Reino Unido, sobre el desarrollo de una cultura de la seguridad "justa". Este informe aporta ideas interesantes sobre las diversas influencias culturales y el comportamiento humano en el sector del transporte marítimo y cómo esta "cultura justa" puede contribuir eficazmente a la seguridad y a los accidentes en el cada vez más globalizado mundo marítimo de nuestros tiempos, con sus rápidos cambios tecnológicos y otros desarrollos complejos.

Además, el Comité deberá estudiar en esta reunión la incorporación de los principios del factor humano a sus Directrices sobre organización y método de trabajo para garantizar que el elemento humano se tenga plenamente en cuenta al analizar nuevos puntos de su programa de trabajo. Lo mismo, por supuesto, se aplica al MEPC.

Conclusión

Distinguidos delegados: tras destacar algunos de los temas más importantes de agenda, no me queda ninguna duda de que ésta va a ser, una vez más, una sesión muy laboriosa, que exigirá su atención a varios problemas complejos. Les animo a considerar lo que nos espera en éste y los siguientes siete días a la vez como una oportunidad y un desafío, cuyo resultado servirá de guía de acogida, orientación y ayuda a todos aquellos que se preocupan por mejorar la seguridad marítima y la protección del medio marino y que, al hacerlo, comparten las metas y objetivos de la OMI.

Con su habitual compromiso con nuestros objetivos, y con el espíritu de cooperación de la OMI, estoy seguro de que conseguirán hacer de ésta una fructífera sesión de trabajo. La hábil dirección de su Presidente, el Sr. Neil Ferrer de Filipinas, es buena garantía de ello, pero necesitará el apoyo de cada uno de ustedes y el de la Secretaría. Les deseo mucho éxito en sus deliberaciones y la mejor de las suertes.

Gracias.

