



CONSEJO  
93º periodo de sesiones  
Punto 4 del orden del día

C 93/4/Add.1  
22 septiembre 2004  
Original: INGLÉS

**INFORME SOBRE EL ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS Y OTROS  
INSTRUMENTOS MULTILATERALES RESPECTO DE LOS CUALES LA  
ORGANIZACIÓN EJERCE FUNCIONES, INCLUIDO EL  
PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993**

**Informe sobre la marcha de las actividades de implantación de las medidas especiales  
para incrementar la protección marítima, que figuran en el capítulo XI-2  
del Convenio SOLAS y en el Código PBIP**

**Nota del Secretario General**

**RESUMEN**

***Sinopsis:***

El presente documento contiene un informe sobre la marcha de las actividades de implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima, que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

***Medidas que han de adoptarse:*** Véase el párrafo 21.

***Documentos conexos:*** C 93/4.

**ANTECEDENTES**

1 El capítulo XI-2 del Código internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 sobre las medidas especiales para incrementar la protección marítima, y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), se adoptaron el 12 de diciembre de 2002, mediante las resoluciones 1 y 2 de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Las condiciones para su entrada en vigor se cumplieron el 1 de enero de 2004 y las enmiendas son efectivas desde el 1 de julio de 2004.

2 En el momento de su entrada en vigor, había 147 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y se prevé, que al 30 de septiembre de 2004, las medidas especiales para incrementar la protección marítima serán aplicables en 153 Estados.

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.

## INFORME SOBRE LA MARCHA DE LAS ACTIVIDADES

### Supervisión del cumplimiento

3 Con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, la Secretaría supervisó el grado de cumplimiento a nivel mundial, mediante una encuesta basada en una muestra representativa de 50 Gobiernos Contratantes y 10 organizaciones no gubernamentales. Basándose en la información proporcionada en las respuestas el Secretario General pudo presentar actualizaciones regulares para que los Gobiernos Miembros y el sector utilizaran los datos para promover el cumplimiento en todo el mundo.

4 La información proporcionada en las respuestas se complementó, y después del 1 de julio de 2004 se sustituyó por la información que los Gobiernos Contratantes, de conformidad con la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS sobre la comunicación de información, introdujeron en la base de datos del Código PBIP, posteriormente a cargo de la Secretaría.\*

### Panorama del grado de cumplimiento

5 La información compilada por la Secretaría, reveló que el sector naviero y portuario, no había llegado a cumplir plenamente las medidas de protección para la fecha de entrada en vigor del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP. Sin embargo, el trabajo destinado a garantizarlo, que aumentó de manera exponencial en la semana y días anteriores a la fecha límite del 1 de julio de 2004, continuó en el periodo inmediatamente posterior, hasta el punto de que el Secretario General pudo anunciar en agosto que las cifras relativas al cumplimiento tanto por parte de los buques como de las instalaciones portuarias estaban llegando al 100%.

6 Informes sobre la respuesta tanto de las autoridades competentes como del sector, inmediatamente después de la fecha de entrada en vigor, muestran una actitud pragmática y razonable hacia las partes responsables de la implantación de las nuevas medidas de protección. No se produjeron trastornos importantes en el comercio mundial como resultado de la falta de cumplimiento y, en particular, se observó una actitud responsable en los casos en que fueron más bien atascos administrativos que deficiencias tangibles, los culpables de las irregularidades identificadas.

7 No obstante, se recibieron algunos informes sobre casos de buques detenidos, que habían sufrido advertencias, o habían sido rechazados, que podrían considerarse como una demostración de que las medidas se tomaban en serio, se implantaban con eficacia y se consideraban realmente importantes.

8 A lo largo de todo el proceso de elaboración, adopción e implantación de las medidas de protección de la OMI, el Secretario General había solicitado un enfoque equilibrado, solicitud que parece haberse atendido. El actual desafío es garantizar que la vigilancia permanezca activa y que la conciencia de la protección se grave en la cultura del sector naviero y portuario hasta que se convierta en una segunda naturaleza.

---

\* La base de datos del Código PBIP forma parte del sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), que se trata de un sistema basado en la Red, accesible a través del sitio en la Red de la OMI, [www.imo.org](http://www.imo.org), o directamente a través de [www.2.imo.org/ISPScode](http://www.2.imo.org/ISPScode). Dicho sistema se está desarrollando para incluir en él los informes presentados por los Gobiernos Contratantes sobre las medidas tomadas por sus oficiales debidamente autorizados, en virtud de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS sobre las medidas de control y cumplimiento.

## **Análisis de los informes sobre cumplimiento en las instalaciones portuarias**

9 El análisis de la información introducida en la base de datos del Código PBIP ha permitido llegar a ciertas conclusiones, que se tendrán en cuenta al planificar las futuras actividades de cooperación técnica. Por ejemplo, al 1 de septiembre de 2004, resultaba evidente que sólo un poco más de la mitad de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de Estados situados en las regiones de África y Europa del Este habían notificado a la Organización la aprobación de los planes de protección de sus instalaciones portuarias, de conformidad con el Código PBIP.

## **Informes sobre el cumplimiento por parte de los buques**

10 La regla XI-2/13 del Convenio SOLAS no exige a las Administraciones que notifiquen las cifras relativas al grado de cumplimiento de los buques que enarbolan su pabellón. Sin embargo, la información proporcionada voluntariamente por los Gobiernos Contratantes y el sector indica que el nivel de cumplimiento por parte de los buques regidos por el Convenio SOLAS, continúa siendo alto.

## **Conclusiones**

11 La información facilitada por los Gobiernos Contratantes en cuanto a la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS; otros datos sobre cumplimiento presentados por el sector; el número relativamente bajo de informes sobre la aplicación de medidas de control y cumplimiento contra buques; y la ausencia general de deficiencias en el sector marítimo, son motivo de un optimismo moderado.

12 Sin embargo, cabe señalar que un importante número de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (33, al 1 de septiembre de 2004) no habían cumplido la regla XI-2/13 de dicho Convenio. Además, el 43,3% de los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados antes del 1 de septiembre de 2004 recibieron dicha aprobación entre el 25 de junio y el 1 de julio de ese año. Esto es comprensible, dado el periodo de tiempo relativamente corto que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS tuvieron para implantar las medidas anteriormente mencionadas, pero también podría entenderse como una indicación de que, en algunos casos, la aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias puede haberse concedido con objeto de ajustarse a la fecha de entrada en vigor sin que se hayan evaluado las instalaciones portuarias en cuestión, acatando plenamente las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

## **CREACIÓN DE CAPACIDAD**

13 Mediante el Programa mundial de cooperación técnica sobre protección marítima, la Secretaría ha continuado desarrollando su función prospectiva, en materia de asistencia a los Gobiernos Miembros, para que puedan cumplir las medidas especiales que incrementarán su protección marítima. Entre abril de 2002 y el 1 de septiembre de 2004, en virtud de dicho programa, se celebraron 18 seminarios/talleres, regionales y subregionales, sobre protección marítima en todas las regiones en desarrollo y todos los países en transición. Al 1 de septiembre de 2004, se habían organizado 74 misiones de asesoramiento/cursos de formación, a nivel nacional y un total de 3 505 personas habían recibido formación mediante ese proceso.

14 Como complemento de dicho programa, la Secretaría ha elaborado otro sobre protección marítima denominado "formación de instructores", que inicialmente consistirá en 18 cursos impartidos en todo el mundo. El primer curso piloto, acogido por la Academia Árabe de Ciencia, y Tecnología y Transporte Marítimo, en Alejandría (Egipto), se llevó a cabo satisfactoriamente del 20 al 25 de septiembre de 2004. Veinte participantes de seis Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (Egipto, Jordania, Jamahiriya Árabe Libia, Malta, Túnez y Yemen) finalizaron el curso y muchos de los asistentes se ofrecieron para ayudar a la Organización a impartir nuevos cursos en la región. Los gastos de viaje y manutención de los participantes corrieron a cargo de las organizaciones y Gobiernos patrocinadores. Se prevé celebrar un segundo curso, similar, en Busan (República de Corea) del 25 al 30 de octubre de 2004.

15 Estos cursos de formación de instructores, de seis días de duración, se centran en el desarrollo de conocimientos sobre protección marítima entre los instructores, a fin de que estén mejor equipados para impartir formación a su vez, utilizando los cursos modelo de la OMI destinados a los oficiales de protección de buques, compañías e instalaciones portuarias. Se prevé que los "graduados" de dichos cursos, con la asistencia de expertos de la OMI, formen a nuevos instructores a nivel regional y subregional, así como que puedan impartir los cursos modelos de la OMI relacionados con la protección marítima en sus propios centros de formación nacionales. Este método de "formación en cascada" debería lograr un aumento importante de personas con una formación al nivel de las expectativas de la OMI, mediante una utilización de fondos eficaz en función de los costos.

16 El éxito a largo plazo de este programa se deberá, en parte, a la capacidad de subvenir a los gastos por parte de los Gobiernos Contratantes donantes y sus socios del sector, así como para dar acogida, impartir instrucción y participar en los cursos, y a su voluntad de ayudar a la Organización a proporcionar ayuda directa a los países en desarrollo.

17 En el marco de otras iniciativas relacionadas con la protección y la creación de capacidad, la Organización y el Gobierno de la India están colaborando en la elaboración de un nuevo curso modelo para oficiales autorizados a poner en práctica las medidas de control y cumplimiento a fin de incrementar la protección marítima, cuya fecha de finalización se prevé para mediados de octubre; también se elaboran programas de formación en cintas de vídeo y multimedia sobre protección portuaria y un seminario conjunto OIT/OMI para representantes de gobiernos, patronos y trabajadores del sector portuario sobre el Código de prácticas de protección en los puertos, de la OIT/OMI, con un curso inicial en el centro de formación de la OIT en Turín (Italia).

18 La contribución financiera total de la OMI al Programa mundial de cooperación técnica sobre protección marítima para el periodo 2002-2005 es de 2 645 000 dólares de los Estados Unidos y los gastos del programa hasta la fecha superan los dos millones y medio de dólares.

19 El Fondo fiduciario internacional de protección marítima (fondo IMST) se estableció en el 90º periodo de sesiones del Consejo (junio de 2003), de conformidad con la regla 6.7 del reglamento financiero de la Organización. Este fondo de donantes múltiples se mantiene separado del resto de los fondos establecidos por la Organización. Hasta la fecha se han recibido contribuciones de Dinamarca, Egipto, Alemania, Suecia, el Reino Unido y los Estados Unidos por un valor de 580 000 dólares.

20 A fin de poner en práctica las actividades referentes a la protección y de responder a las solicitudes de asistencia técnica, específicamente relacionadas con la protección de los Estados

Miembros, el fondo IMST necesita apoyo y, a tal fin, se alienta a los Gobiernos Miembros, organizaciones, instituciones, compañías y donantes individuales a que contribuyan con la mayor generosidad posible.

**Medidas cuya adopción se pide al Consejo**

21 Se invita al Consejo a que tome nota del anterior resumen de acontecimientos referentes a la implantación de las medidas de protección por parte de la OMI, así como de la información pertinente adjunta en los anexos 1 a 3 del presente documento y a que tome las medidas que estime oportunas.

\*\*\*



**ANEXO 1****Resumen general  
(al 1 de septiembre de 2004)**

Número de Estados que son Gobiernos Contratantes	153
Número de Gobiernos Contratantes sin litoral	13
Estados para los que el Convenio entra en vigor después del 1 de julio 2004	6
Estados para los que el Convenio aún no ha entrado en vigor	5
Número de Gobiernos Contratantes que han notificado un único punto de contacto nacional	129
Porcentaje del número total de Estados que son Gobiernos Contratantes	84,31%
<b>Información relativa a las instalaciones portuarias</b>	
Gobiernos Contratantes que han notificado instalaciones portuarias	122
Porcentaje del número total de Estados que son Gobiernos Contratantes	79,74%
Gobiernos Contratantes que han notificado la aprobación de sus planes de protección de instalaciones portuarias	119
Porcentaje del número total de Estados que son Gobiernos Contratantes	77,78%
Número declarado de instalaciones portuarias	9,108
Evaluaciones de la protección de instalaciones portuarias aprobadas	8,674
Porcentaje del número de instalaciones portuarias declaradas	95,23%
Planes de protección de instalaciones portuarias presentados	8587
Porcentaje del número de instalaciones portuarias declaradas	94,28%
Planes de protección de instalaciones portuarias aprobados	8,413
Porcentaje del número de instalaciones portuarias declaradas	92,37%

\*\*\*





## ANEXO 2

## IMPLANTACIÓN POR REGIONES GEOGRÁFICA

Región	África	Estados Árabes y Mediterráneo	Asia y Pacífico	CEI y Europa del Este	América Latina y el Caribe	Europa Noroccidental	Norte América
Número de Estados	30	22	31	19	30	19	2
Estados con planes de protección de instalaciones portuarias aprobados	17	20	27	12	28	18	2
Estados con planes de protección de instalaciones portuarias aprobados (%)	56,7	90,9	87,1	52,6	93,3	84,2	100,0
Instalaciones portuarias declaradas	177	425	2931	493	813	3819	459
Planes de protección de instalaciones portuarias aprobados	165	338	2683	445	674	3658	459
Planes de protección de instalaciones portuarias aprobados(%)	93,2	79,5	91,5	90,3	82,9	95,8	100,0

\*\*\*



### ANEXO 3

#### CUMPLIMIENTO POR REGIONES

