

NEWSLETTER AVDM

COMITÉ DE LEGISLACIÓN DE LA AVDM

El presente Newsletter fue elaborado por el Comité de Legislación de la **Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM)**, con el propósito de presentar una breve aproximación sobre las actualizaciones más importantes que han tenido lugar durante el presente año, dentro del **Comité de Seguridad Marítima** y el **Comité de Protección del Medio Marítimo** de la **Organización Marítima Internacional (OMI)**, como organismo internacional especializado en asuntos marítimos, encargado de fomentar la adopción de instrumentos vinculantes para la comunidad marítima internacional. Así como también, medidas y recomendaciones destinadas a promover la navegación segura y eficiente, que garantice el desarrollo sostenible y mares limpios.

A continuación, se presentan las resoluciones más relevantes adoptadas por el **Comité de Seguridad Marítima**, relativas a la enmienda de disposiciones del **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)**, que incluye la sustitución completa del Capítulo IV "Radiocomunicaciones" y la modificación de los actuales modelos, de diversos certificados previstos por este convenio. Asimismo, se adoptaron enmiendas a los **Códigos para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro (MODU)** de los años 1979, 1989 y 2009. Con respecto al **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)**, se establecieron criterios aplicables cuando se provean **Instalaciones de Llamada Selectiva Digital (LSD)** en tierra, y criterios para establecer las Zonas Marítimas del SMSSM. Por último, se establecieron criterios aplicables cuando se provea un servicio **NAVTEX (Navigational Text Messages)**.

Con respecto al **Comité de Protección del Medio Marino**, se destaca la Orden del día provisional del 79° periodo de sesiones de dicho comité, que se celebrará del lunes 12 al viernes 16 de diciembre de 2022. Los puntos más relevantes que allí se tratarán, se refieren a los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, la eficiencia energética de los buques y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. En otro orden de ideas, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas aprobó **Resolución N° A/RES/76/300**, en fecha 28 de julio de 2022, en la que se reconoce el derecho a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible como un derecho humano. Aunque lo anterior no se vincula directamente al **Comité de Protección del Medio Marino**, es digno de mención ya que tiene relevancia para el sector marítimo.



INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 105º PERIODO DE SESIONES

COMITÉ DE LEGISLACIÓN DE LA AVDM

INDICE

ANEXO 3. RESOLUCIÓN
MSC.496(105)

PÁGINA 1-5

ANEXO 4. RESOLUCIÓN
MSC.497(105)

PÁGINA 5

ANEXO 11. RESOLUCIÓN
MSC.504(105)

PÁGINA 5-6

ANEXO 12. RESOLUCIÓN
MSC.505(105)/ANEXO 13.
RESOLUCIÓN MSC.506 (105)

PÁGINA 7

ANEXO 16. RESOLUCIÓN
MSC.509 (105)

PÁGINA 7-10

ANEXO 25

PÁGINA 10

BIBLIOGRAFÍA

PÁGINA 11



ANEXO 3. RESOLUCIÓN MSC.496(105)

Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974
Fecha de entrada en vigencia: 01-01-2024 (a menos que antes del 01-07-2023 más de un tercio de las partes del convenio, o un número de partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas que recusan las enmiendas).



El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) es el instrumento internacional de mayor relevancia que establece las obligaciones generales que deben adoptar los buques mercantes en materia de seguridad, el cual ha sido objeto de diversas enmiendas por parte del Comité de Seguridad Marítima. Este convenio, en sus disposiciones generales, establece la necesidad de los Estados miembros de planificar la implementación, inspección, evaluación y supervisión al buque, siendo una responsabilidad y obligación de los Estados estandarizar y cumplir con la implementación de estas normas, entendiéndose como obligación del Estado bandera o pabellón, los Estados ribereños y el Estado Rector del Puerto.

Entre los puntos más significativos de reformas destacan los aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos del buque relacionados a la protección catódica o de corrosión de los tanques de agua de lastre; certificaciones asociadas a su construcción; diseño; compartimientos de estabilidad; así como los dispositivos de salvamento y medios que implican la provisión de botes, chalecos salvavidas y de rescate. De igual forma, se resalta la importancia de las radiocomunicaciones como medios de transmisión de señal y recepción de alertas en caso de auxilio ante el riesgo que implica la travesía marítima, las cuales requieren para su eficiencia, de equipos e instalaciones radioeléctricas; así como también, de zonas que posean la cobertura para la recepción de frecuencias de socorro u auxilio, es decir, la cobertura de satélite que implique la emisión y recepción de transmisiones buque-tierra y buque-buque.

En este sentido, se realizaron las siguientes modificaciones al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974:

Capítulo II-1. Construcción - estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

Parte D. Instalaciones eléctricas

Regla 42: el párrafo 2.2.2.3 es sustituido por el texto indicado en la Resolución.

Regla 43: el párrafo 2.3.2.3 es sustituido por el texto indicado en la Resolución.

Capítulo III. Dispositivos y medios de salvamento

Parte B. Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento

Regla 6 - Comunicaciones: Los párrafos 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 y 2.2 son sustituidos por el texto indicado en la Resolución.

Capítulo IV. Radiocomunicaciones

El texto del Capítulo IV es sustituido en su totalidad por el texto indicado en la Resolución. A continuación se harán unos breves comentarios sobre este capítulo:

Conforme a la Regla 1, el Capítulo IV es aplicable a todos los buques regidos por las presentes reglas y a los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300. Por el contrario, no es aplicable a los buques para los que de otro modo

regirían las presentes reglas, mientras naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y las aguas que comunican a estos entre sí y las que les son tributarias, hasta el límite este que marca la salida inferior de la esclusa de St. Lambert en Montreal, provincia de Quebec (Canadá).

Como explica la Resolución, estos buques están sujetos, por razones de seguridad, a normas de radiocomunicaciones especiales, que figuran en el acuerdo concertado al respecto por Canadá y los Estados Unidos de Norteamérica.

La Regla 2 del Capítulo IV establece diversas definiciones, entre ellas: "Automatic Identification System" (AIS), que traducidas al español significan Sistema de Identificación Automática; y "Search and Rescue Transmitter" (SART) que traducidas al español significan Transmisor de Búsqueda y Rescate, en conjunto se le conoce por las siglas AIS-SART, la escucha radioeléctrica continua, llamada selectiva digital, radiobaliza de localización de siniestros, reglamento de radiocomunicaciones, zonas marítimas A1, A2, A3, A4; etc.

La Regla 3 establece las exenciones que puede otorgar la Administración del buque, respecto de las reglas 7 a 11.

La Regla 4 enumera las funciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) que pueden desempeñar los buques. También podrán los buques transmitir y recibir radiocomunicaciones generales.

Las Reglas 1 a 4, comentadas anteriormente, están comprendidas en la Parte A del Capítulo IV: Generalidades.

La Parte B del Capítulo IV se refiere a los Compromisos contraídos por los gobiernos contratantes, desarrollada en la Regla 5.

La Parte C se refiere a los equipos prescritos a los buques y que le es aplicable el Capítulo IV, y está compuesto por las reglas 6 a 18.

La Regla 6, párrafo 1 establece que “Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en la regla 4 durante la totalidad del viaje proyectado y que, salvo que el buque esté exento en virtud de la regla 3, cumplan con lo prescrito en la regla 7 y en una de las reglas 8, 9, 10 u 11, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado”.

Las reglas subsiguientes regulan diversos aspectos sobre las instalaciones radioeléctricas, entre ellos: equipos radioeléctricos que los

buques deben llevar a bordo, mantenimiento de los equipos, personal de radiocomunicaciones, registros radioeléctricos, etc.

Capítulo V: Seguridad de la Navegación

La Regla 5, relativa a los servicios y avisos meteorológicos, contempla la sustitución de fragmentos en el pie de página del párrafo 5.2.2.

La Regla 19-1, relativa a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, contempla la sustitución de los párrafos 4.1 y 4.2.

El párrafo 4.1 establece que los buques construidos a partir del 31 de diciembre de 2008 deben estar provistos de un sistema para transmitir la información especificada en el párrafo 5.

Asimismo, deberán contar con el referido sistema, los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 y que naveguen en las zonas marítimas A1 y A2 definidas en las reglas IV/2.1.15 y IV/2.1.16; o en las zonas marítimas A1, A2 y A3, definidas en las reglas IV/2.1.15, IV/2.1.16 y IV/2.1.17.

En adición a lo mencionado respecto a los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 que naveguen en las zonas A1, A2, A3 y A4 (regla IV/2.1.18), deberán estar provistos de un sistema para transmitir automáticamente información a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica, posterior al 1 de julio de 2009.

El párrafo 4.2 establece que los buques provistos de Sistemas de Identificación Automática (AIS), que naveguen exclusivamente en la zona marítima A1, no tendrán que cumplir con lo dispuesto en la regla 19.

Apéndice

Se sustituyen los actuales modelos de Certificado de Seguridad para Buque de Pasaje, Certificado de Seguridad del Equipo para Buque de Carga, Certificado de Seguridad Radioeléctrica para Buque de Carga, Certificado de Seguridad para Buque Nuclear de Pasaje y Certificado de Seguridad para Buque Nuclear de Carga (Modelo P), de Seguridad para Buque de Carga (Modelo E), de Seguridad Radioeléctrica para Buque de Carga (Modelo R) y de Seguridad para Buque de Carga (Modelo C).

ANEXO 4. RESOLUCIÓN MSC.497(105)

Enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

Fecha de entrada en vigencia: 01-01-2024 (a menos que antes del 01-07-2023 más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS o que un número de

partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas que recusan las enmiendas).

Se sustituyeron los actuales modelos de Certificado de Seguridad para Buque de Pasaje, Certificado de Seguridad del Equipo para Buque de Carga, Certificado de Seguridad Radioeléctrica para Buque de Carga y Certificado de Seguridad para Buque de Carga.

ANEXO 11. RESOLUCIÓN MSC.504(105)

Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1979 (Código MODU 1979)

Fecha de entrada en vigencia: 24-01-2024 (en caso de que los Gobiernos interesados adopten las medidas oportunas).

Las actividades de perforación de pozos en formaciones geológicas submarinas, aguas profundas se ejecutan a través de la denominada Unidad Móvil de Perforación (MODU, por sus siglas en inglés). Su construcción obedece a estructuras prediseñadas,

En cuanto a diseño y operación, las unidades MODUS están sujetas a las reglas de las sociedades de clasificación, esto con el fin de garantizar la estabilidad, la seguridad y un reducido impacto ambiental; por consiguiente, se enfatiza que en el ámbito marítimo la clasificación que otorgan estas sociedades implica la verificación de que la unidad se encuentra debidamente construida y mantenida (Martínez y Alvarado, 2021).

Las actividades "offshore" implican riesgos y amenazas al ambiente marino, efectos propios a la labor de perforación, como lo son el tratamiento de lodo; los sistemas de amarre, de propulsión, elevación, los generadores de energía, el control de los equipos para pruebas de producción que incluye los tanques de almacenamiento, tuberías para las pruebas de pozos, entre otros. Por cuanto el equipo de seguridad es de suma importancia en caso de una contingencia, a tal efecto se requieren equipos contra incendios, aparatos de respiración, equipos de primeros auxilios, equipos generales de seguridad como cascos, protectores auditivos, guantes de hule, uniforme contra productos químicos, detectores de fuego, humo o gas, botes salvavidas, boyas salvavidas, traje de inmersión, equipos para rescate en helipuerto, entre otros (Gil Agudelo, 2022).

Capítulo 10. Dispositivos y equipo de salvamento

Se sustituyen los párrafos 10.7, 10.7.1 y 10.7.2.

Capítulo 11. Instalaciones de radiocomunicaciones

Se sustituye el texto del capítulo 11, relativo a:

11.1 Generalidades

11.2 Formación

11.3 Unidades autopropulsadas

11.4 Unidades no autopropulsadas a remolque

11.5 Unidades estacionadas en el lugar de trabajo o dedicadas a operaciones de perforación

11.6 Dispositivos radioeléctricos de salvamento

11.7 Comunicaciones con helicópteros

11.8 Comunicaciones internas

11.9 Normas de funcionamiento

11.10 Reconocimiento de la estación radioeléctrica

11.11 Equipo de navegación

ANEXO 12. RESOLUCIÓN MSC.505(105)

Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU 1989)

Fecha de entrada en vigencia: 24-01-2024 (en caso de que los Gobiernos interesados adopten las medidas oportunas).

Capítulo 10. Dispositivos y equipo de salvamento

Se sustituyen los párrafos 10.13, 10.13.1 y 10.13.2.

Capítulo 11. Instalaciones de radiocomunicaciones

Se sustituye el texto del capítulo 11.

ANEXO 13. RESOLUCIÓN MSC.506(105)

Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009 (Código MODU 2009)

Fecha de entrada en vigencia: 24-01-2024 (en caso de que los Gobiernos interesados adopten las medidas oportunas).

Capítulo 10. Dispositivos y equipo de salvamento

Se sustituyen los párrafos 10.14, 10.14.1 y 10.14.2

Capítulo 11. Radiocomunicaciones y navegación

Se sustituye el texto del capítulo 11.

ANEXO 16. RESOLUCIÓN MSC.509(105)

Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

Fecha de entrada en vigencia: 01-01-2024.

Anexo 1 (corresponde al Anexo 16. Resolución MSC.509)

Recomendación sobre la provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

Los Gobiernos deberían disponer lo necesario para establecer servicios de radiocomunicaciones en cada zona marítima que hayan definido, de modo que un buque, cuando esté navegando, pueda recibir radiocomunicaciones costera-buque y que las estaciones costeras reciban radiocomunicaciones buque -costera de

conformidad con las prescripciones funcionales que figuran en la regla IV/4.1 del Convenio SOLAS.

Anexo 2 (corresponde al Anexo 16. Resolución MSC.509)

Criterios aplicables cuando se provean instalaciones de llamada selectiva digital (LSD) en tierra para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

Los Gobiernos que deseen establecer, ya sea individualmente o en colaboración con otros Gobiernos, una estación costera de LSD de ondas decamétricas para el SMSSM, deberían comunicarlo a la Organización a fin de que esta pueda mantener los detalles en el Plan General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) de estaciones costeras de ondas decamétricas que ofrecen un servicio de escucha de socorro de LSD en ondas decamétricas, todo esto debería ser de acuerdo al Apéndice.

Apéndice 1

Establece 3 puntos fundamentales para el establecimiento de las estaciones costeras abajo identificadas:

- 1.Principios básicos para establecer estaciones costeras de LSD en ondas decamétricas para las zonas marítimas A3 y A4.
- 2.Criterios para la provisión de estaciones costeras de LSD en ondas decamétricas.
- 3.Disponibilidad y cobertura de las estaciones costeras de LSD en ondas decamétricas.

Apéndice 2

Establece 2 puntos fundamentales para el establecimiento de las estaciones costeras abajo identificadas:

- 1.Principios básicos para establecer estaciones costeras de LSD en ondas hectométricas para la zona marítima A2.
- 2.Criterios para la provisión de estaciones costeras de LSD en ondas hectométricas.

Apéndice 3

Establece 2 puntos fundamentales para el establecimiento de las estaciones costeras abajo identificadas:

- 1.Principios básicos para establecer estaciones costeras de LSD en ondas métricas para la zona marítima A1.
- 2.Criterios para la provisión de estaciones costeras de LSD en ondas métricas.

Anexo 3 (corresponde al Anexo 16. Resolución MSC.509)

Criterios para establecer las zonas marítimas del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

Presenta la definición de las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4 y establece una fórmula para la determinación de su radio.

Zona marítima A1: zona marítima comprendida dentro de un círculo de radio A en millas marinas, en la cual el trayecto de propagación radioeléctrica está principalmente establecido sobre agua. El radio A es igual a la distancia de transmisión entre la antena de ondas métricas del buque a una altura de 4 m sobre el nivel del mar y la antena de la estación costera de ondas métricas situada en el centro del círculo.

Igualmente se establece una fórmula para la determinación del radio A.

Zona marítima A2: zona marítima comprendida dentro de un círculo de radio B en millas marinas, en la cual el trayecto de propagación está principalmente establecido sobre agua, que no es parte de ninguna zona marítima A1 y cuyo centro es el emplazamiento de la antena receptora de la estación costera.

Igualmente se establece una fórmula para la determinación del radio A.

Zona marítima A3: zona marítima de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un servicio móvil por satélite reconocido respaldado por la estación terrena de buque de a bordo, en la que se dispondrá continuamente de un servicio de alerta.

Zona marítima A4: cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

Anexo 4. (corresponde al Anexo 16. Resolución MSC.509)

Criterios aplicables cuando se provea un servicio NAVTEX (Navigational Text Messages)

Hay dos zonas fundamentales que deben definirse al establecer un servicio NAVTEX:

Zona de cobertura: zona definida por un arco de un círculo, con centro en el transmisor y radio calculado según el método y los criterios que figuran en el presente anexo.

Zona de servicio: zona marítima única y bien definida, comprendida en su totalidad en la zona de cobertura, para la que se facilita ISM desde un determinado transmisor NAVTEX. Está normalmente definida por una línea que tiene plenamente en cuenta las condiciones locales de propagación y el tipo y volumen de la información, así como las características del tráfico marítimo de la región.

ANEXO 25

Proyecto de enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

Modificaciones y adiciones al anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

Apéndice

Modelo de Certificado de Seguridad del Equipo para Buques de Carga

Se sustituye el actual modelo de Certificado de Seguridad del Equipo para buque de carga.

Bibliografía

- International Maritime Organization , IMO, (2020), “Enmiendas al Convenio SOLAS que entran en vigor 01 de enero de 2020”. London, United Kingdom

-Martínez Nelson, Alvarado Rico, Alfonso, (2021) “Plataformas Costa Afuera desde Perspectiva Gerencial y Jurídica” Centro de Educación Continua Internacional (ECI)-Unimet.